



Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)

Revisione 2012

Risultati dell'indagine conoscitiva

11 gennaio 2013

1 Situazione iniziale e procedura di consultazione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha condotto presso i Cantoni e le cerchie interessate un'indagine conoscitiva in merito alla modifica dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR; RS 814.012). La revisione dell'OPIR prevede l'ampliamento del campo d'applicazione agli impianti di trasporto in condotta. Per quanto concerne le costruzioni e gli azzonamenti nelle vicinanze di tali impianti, il rischio di incidenti rilevanti è andato aumentando nel corso degli ultimi decenni. Dal punto di vista della sicurezza, l'attuale esclusione degli impianti di trasporto in condotta dal campo d'applicazione dell'OPIR non è ormai più giustificata. Nel quadro della prevista modifica dell'OPIR si darà seguito anche alla mozione della Commissione degli affari giuridici del Consiglio degli Stati (04.3664), la quale chiede un miglior coordinamento della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente. Al fine di evitare un ulteriore incremento dei rischi nelle vicinanze di aziende, vie di comunicazione e impianti di trasporto in condotta, l'obbligo di coordinamento nell'ambito della pianificazione del territorio e della prevenzione contro gli incidenti rilevanti, già sancito dalla legge sulla pianificazione del territorio in vigore, deve essere disciplinato anche nell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti e pertanto adeguatamente concretizzato.

L'indagine conoscitiva si è svolta tra il 1° febbraio 2012 e il 7 maggio 2012. Dei 41 destinatari invitati a partecipare, 6 hanno rinunciato a formulare un parere o non hanno risposto. Pur non essendo state interpellate, 10 istituzioni hanno presentato il loro parere in merito al progetto (Gaznat SA, ASTAG, Erdgas ZH, VSS lubes, CSP, WWF, costruzioni svizzera, Centre Patronal, HEV Svizzera, Stadt Zürich). Riguardo all'inserimento degli impianti di trasporto in condotta e dell'articolo sul coordinamento tra la pianificazione del territorio e la prevenzione degli incidenti rilevanti nel campo d'applicazione dell'OPIR si sono espressi complessivamente 25 Cantoni, 13 associazioni economiche e industriali come pure altre 7 organizzazioni (COPC, UCS, AICAA, CSP, WWF, Stadt Zürich, HEV Svizzera).

2 Valutazione complessiva

Dall'analisi dei risultati dell'indagine conoscitiva emerge che tutti i partecipanti sono sostanzialmente d'accordo con l'inserimento degli impianti di trasporto in condotta nel campo d'applicazione dell'OPIR. Tuttavia, la Centrale svizzera per l'importazione di carburanti e combustibili liquidi (CARBURA) e l'Unione petrolifera (UP) ritengono che l'introduzione degli impianti di trasporto in condotta nel campo

d'applicazione dell'OPIR sia prematura visto che la metodologia di valutazione dei rischi degli oleodotti è soltanto in fase di elaborazione. A loro avviso, è ragionevole attendere i risultati degli studi pilota così da poter prendere in considerazione nella revisione dell'OPIR eventuali nuove conoscenze, come pure i tempi necessari per l'elaborazione dei brevi rapporti ed eventualmente dell'analisi dei rischi.

43 partecipanti all'indagine conoscitiva sono sostanzialmente favorevoli a inserire nel campo d'applicazione dell'OPIR l'articolo sul coordinamento tra la prevenzione degli incidenti rilevanti e la pianificazione direttrice e di utilizzazione. Due partecipanti respingono questo articolo asserendo che il principio del coordinamento è sancito agli articoli 1 e 2 capoverso 1 della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e che non c'è alcuna ragione di ripeterlo in un'ordinanza speciale. Alcuni partecipanti fanno notare che il contenuto dell'articolo sul coordinamento è poco incisivo visto che fa riferimento soltanto agli azionamenti e al cambiamento di destinazione e non affronta il problema delle costruzioni nelle zone edificabili presenti nelle vicinanze di impianti a rischio di incidenti rilevanti.

I 6 destinatari che non hanno preso posizione si suppongono essere tacitamente d'accordo con le modifiche.

Le tabelle sottostanti presentano una panoramica della posizione generale espressa dai 51 partecipanti all'indagine conoscitiva, tra cui si contano organizzazioni invitate espressamente a prendere parte all'indagine conoscitiva e organizzazioni che hanno partecipato di propria iniziativa dopo essere venute a conoscenza dell'indagine conoscitiva attraverso la pubblicazione.

Inserimento degli impianti di trasporto in condotta nel campo di applicazione dell'OPIR

Valutazione complessiva	Totale: 51 (100%)	Partecipanti all'indagine conoscitiva
Approvazione senza riserve	17 (33%)	14 Cantoni (AG, FR, GE, LU, NE, OW, SG, SH, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH) 2 associazioni economiche e industriali (scienceindustries, FFS) 1 altra organizzazione (AICAA)
Approvazione con proposte di modifica	23 (45%)	11 Cantoni (AI, AR, BE, BL, BS, GR, JU, NW, SO, TG, TI) 8 associazioni economiche e industriali (SSIGA, Erdgas ZH, CARBURA, UP, Swissgas, Gaznat SA, VSS lubes, Centre Patronal) 4 altre organizzazioni (COPC, CSP, WWF, HEV Svizzera)
Rigetto	0 (0%)	
Pareri non pervenuti	11 (22%)	1 Cantone (GL) 4 associazioni economiche e industriali (ASTAG, Eco Swiss, costruzioni svizzera, BLS AG) 6 altre organizzazioni (Stadt Zürich, UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri, SUVA, Federazione svizzera dei pompieri, Unione dei trasporti pubblici)

Inserimento dell'articolo sul coordinamento della prevenzione degli incidenti rivelanti con la pianificazione del territorio

Valutazione complessiva	Totale: 51 (100%)	Partecipanti all'indagine conoscitiva
Approvazione senza riserve	21 (41%)	13 Cantoni (AG, AI, AR, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VS) 5 associazioni economiche e industriali (scienceindustries, FFS, SSIGA, Erdgas ZH, Swissgas) 3 altre organizzazioni (AICAA, CSP, WWF)
Approvazione con proposte di modifica	22 (43%)	11 Cantoni (BE, BL, BS, FR, GE, NE, SG, SZ, TI, VD, ZH) 7 associazioni economiche e industriali (CARBURA, UP, Gaznat SA, ASTAG, VSS, costruzioneesvizzera, Eco Swiss) 4 altre organizzazioni (COPC, Stadt Zürich, UCS, HEV Svizzera)
Rigetto	2 (4%)	1 Cantone (ZG) 1 associazione economica e industriale (Centre Patronal)
Pareri non pervenuti	6 (12%)	1 Cantone (GL) 1 associazione economica e industriale (BLS AG) 4 altre organizzazioni (Associazione dei Comuni Svizzeri, SUVA, Federazione svizzera dei pompieri, Unione dei trasporti pubblici)

Considerato l'ampio e sostanziale consenso al progetto di modifica dell'OPIR, il DATEC chiederà al Consiglio federale di approvare la revisione dell'ordinanza. Le modifiche, di modesta entità, sono illustrate nel capitolo successivo.

3 Critiche e proposte di modifica nei singoli ambiti

Nei paragrafi seguenti (da 3.1 a 3.7) sono esposte le principali proposte di modifica formulate nelle prese di posizione che sono sostanzialmente favorevoli alla revisione. La proposta di rinvio da parte della CARBURA e dell'Unione petrolifera come pure i due pareri nell'insieme contrari all'inserimento di un articolo sul coordinamento della prevenzione degli incidenti rilevanti con la pianificazione del territorio saranno trattati nei paragrafi 3.8 e 3.9. L'UFAM ha valutato i pareri in ogni sua parte d'intesa con l'Ufficio federale dell'energia (UFE).

3.1 Scopo e campo d'applicazione (art. 1)

- Swissgas e Gaznat SA chiedono di stralciare all'articolo 1 capoverso 3 (fattispecie generale) gli impianti di trasporto in condotta. L'articolo 1 capoverso 3 consente alle autorità esecutive, in singoli casi, di far comunque rientrare nel campo d'applicazione dell'OPIR le aziende, le vie di comunicazione e gli impianti di trasporto in condotta, che in base al loro potenziale di pericolo possono danneggiare seriamente la popolazione o l'ambiente e che conformemente ai criteri definiti nell'OPIR non figurano nel campo d'applicazione.

La CARBURA e l'Unione petrolifera chiedono di restringere l'articolo 1 capoverso 3 soltanto ai gasdotti poiché secondo i criteri all'articolo 1 capoverso 2 lettera f già l'intera rete del petrolio secondo l'ordinanza sugli impianti di trasporto in condotta sarà assoggettata all'OPIR e questo articolo si riferisce, conformemente alle disposizioni esecutive del rapporto esplicativo, ai gasdotti.

Valutazione dell'UFAM:

Come esposto nel rapporto esplicativo, non è escluso che i gasdotti che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettera f, ma che rientrano nel campo d'applicazione dell'ordinanza sugli impianti di trasporto in condotta (OITC; RS 746.11) non provochino gravi danni in punti esposti con un'elevata densità demografica vicino alla condotta. Pertanto, l'UFAM ritiene giustificato, anche analogamente a quanto previsto per le aziende e le vie di comunicazione, che l'autorità esecutiva abbia la possibilità di assoggettare all'OPIR tali gasdotti in singoli casi e se sussiste la prova che sono possibili gravi danni.

Secondo i criteri di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettera f, tutta la rete di oleodotti secondo l'OITC è soggetta all'OPIR. La constatazione della CARBURA e dell'UP secondo cui questo articolo si riferisce pertanto ai gasdotti è corretta. Ai fini della sistematicità e della coerenza terminologica nell'ordinanza, l'UFAM ritiene comunque opportuno utilizzare il termine «impianto di trasporto in condotta».

Le proposte non saranno riprese nel progetto di ordinanza.

3.2 Indicazioni sul breve rapporto (art. 5)

- Alcuni Cantoni chiedono di completare l'articolo 5 capoverso 3 con l'aggiunta della lettera b, in conformità a quanto enunciato per le aziende e le vie di comunicazione: «indicazioni sul tipo, la composizione, lo stato di aggregazione e la pressione di servizio delle sostanze e dei preparati trasportati, nonché indicazioni sulla natura e sulla frequenza degli incidenti». Conformemente all'articolo 1 OITC, gli impianti di trasporto in condotta che sottostanno all'ordinanza sugli impianti di trasporto in condotta possono essere destinati al trasporto di combustibili o carburanti «liquidi» o «gassosi», idrocarburi o miscele di idrocarburi come petrolio greggio, gas naturale, gas di raffineria, distillati del petrolio greggio o residui liquidi provenienti dalla distillazione del petrolio greggio. Per questo motivo, l'indicazione chiara della merce trasportata da parte del detentore dell'impianto costituisce un'informazione basilare importante e indispensabile ai fini della valutazione del breve rapporto.

Valutazione dell'UFAM:

Poiché garantisce una disciplina analoga a quella che regge le aziende e le vie di comunicazione, l'UFAM accoglie questa proposta.

La proposta sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

3.3 Valutazione dell'analisi dei rischi (art. 7)

- In alcuni pareri delle associazioni industriali, in relazione alla valutazione della sopportabilità del rischio degli impianti di trasporto in condotta, si chiede di menzionare espressamente l'interesse pubblico alla sicurezza dell'approvvigionamento. Nel coordinamento tra pianificazione del territorio e prevenzione degli incidenti rilevanti occorre considerare in modo specifico e prioritario l'importanza fondamentale degli impianti di trasporto in condotta, dei serbatoi di stoccaggio e delle raffinerie.

Valutazione dell'UFAM:

La valutazione dei rischi, riferita in particolare all'ambito della ponderazione da parte dell'autorità esecutiva degli interessi contrapposti che sono, da un lato, quelli di protezione della popolazione e dell'ambiente e, dall'altro, l'interesse privato e pubblico nei confronti dell'esistenza di un'azienda, di una via di comunicazione o di un impianto di trasporto in condotta, sarà trattata in un aiuto all'esecuzione sui criteri di valutazione dell'OPIR che verrà pubblicato dall'UFAM. Attualmente un gruppo di lavoro, al quale partecipano anche rappresentanti dell'industria petrolifera e del gas naturale, si sta occupando dell'aggiornamento di detti criteri. L'aspetto della sicurezza dell'approvvigionamento sarà trattato dall'UFAM nell'ambito dei criteri di valutazione.

La proposta non sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

3.4 Principi per prendere le misure generali di sicurezza (all. 2)

- Un Cantone chiede che l'allegato 2.4 lettera a sia completato nel seguente modo, conformemente a quanto enunciato per le aziende e le vie di comunicazione: «scegliere un tracciato idoneo o un'ubicazione idonea **e rispettare le necessarie distanze di sicurezza.**»

Valutazione dell'UFAM:

Poiché garantisce una disciplina analoga a quella che regge le aziende e le vie di comunicazione, l'UFAM accoglie questa proposta.

La proposta sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

- Alcuni destinatari dell'indagine conoscitiva chiedono che nell'allegato 2.4 siano indicati per gli impianti di trasporto in condotta i principi dell'articolo 3 OPIR «Misure generali di sicurezza» oppure che gli stessi vengano menzionati in una forma opportuna (ad. es. in un aiuto all'esecuzione) per garantire chiarezza e trasparenza sul complesso delle basi giuridiche pertinenti.

Valutazione dell'UFAM:

Come esposto nel rapporto esplicativo, nell'allegato 2.4 non devono essere ripetute le prescrizioni di altre leggi. Soltanto dopo l'entrata in vigore dell'OPIR, l'UFAM valuterà, d'intesa con i Cantoni e l'industria, se sia ragionevole e necessario elaborare una documentazione in cui raggruppare tutte le basi giuridiche.

La proposta non sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

3.5 Informazioni sull'analisi dei rischi (all. 4)

- Alcuni Cantoni chiedono di aggiungere nell'allegato 4.4, in conformità a quanto enunciato all'allegato 4.1 per le aziende e all'allegato 4.3 per le vie di comunicazione, il numero 32 con il titolo «Potenziale di pericolo» e il testo «Ricapitolazione dei più importanti potenziali di pericolo e loro descrizione».

Valutazione dell'UFAM:

Poiché garantisce una disciplina analoga a quella che regge le aziende e le vie di comunicazione, e vista l'integrazione delle informazioni nel breve rapporto (cfr. par. 3.2 del presente rapporto) l'UFAM accoglie questa proposta.

La proposta sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

3.6 Periodo transitorio (art. 25)

- Alcuni partecipanti all'indagine conoscitiva non approvano il periodo transitorio per l'invio dei brevi rapporti fissato nel progetto di ordinanza a cinque anni. Chiedono un periodo transitorio dai due ai tre anni, analogamente a quanto era stato concesso alle aziende e alle vie di comunicazione dopo l'entrata in vigore dell'OPIR nel 1991.

Valutazione dell'UFAM:

Nell'ambito di due gruppi di lavoro cui partecipano anche rappresentanti dell'economia petrolifera, del gas naturale e dei Cantoni, l'UFE e l'UFAM stanno già elaborando le basi per una valutazione dei rischi relativi alla rete di gasdotti (circa 2200 km) e di oleodotti (circa 200 km). Considerato che le basi metodologiche per la valutazione dei rischi della rete di oleodotti non sono ancora state del tutto sviluppate e che l'onere connesso alla raccolta dei dati è maggiore per la rete di gasdotti vista la sua maggiore ampiezza, l'UFAM reputa adeguato il periodo transitorio di cinque anni. Inoltre, l'esperienza fatta con l'applicazione delle disposizioni transitorie legate all'entrata in vigore dell'OPIR nel 1991 insegna che i periodi transitori previsti per le aziende e le vie di comunicazione erano troppo brevi considerando l'ingente onere connesso all'acquisizione dei dati.

La proposta non sarà ripresa nel progetto di ordinanza.

3.7 Coordinamento con la pianificazione direttrice e di utilizzazione (art. 11a)

- Alcuni partecipanti all'indagine conoscitiva temono che con l'introduzione dell'articolo 11a vengano indeboliti il principio del perturbatore e il principio di causalità. Chiedono che in esso si specifichi chiaramente che l'articolo non dispensa i detentori degli impianti dall'adozione di tutte le misure disponibili secondo lo stato della tecnica in materia di sicurezza e sopportabili sotto il profilo economico.

Altri partecipanti ritengono invece che la portata dell'articolo 11a sia insufficiente visto che si limita all'azzoneamento e al cambiamento di destinazione senza affrontare la problematica degli edifici nelle zone edificabili esistenti nelle vicinanze di impianti esposti a rischio d'incidente rilevante.

Valutazione dell'UFAM:

Nel rapporto esplicativo l'UFAM spiega che il detentore deve prendere essenzialmente tutte le misure di tecnica di sicurezza economicamente sopportabili per ridurre il rischio e che le autorità devono adottare le misure di pianificazione del territorio necessarie in funzione degli interessi territoriali in gioco. L'articolo in questione non ha ripercussioni sul principio del perturbatore (il detentore di un impianto pericoloso deve adottare tutte le misure di prevenzione visto che il rischio è a lui imputabile) e sul principio di causalità (il detentore di un impianto pericoloso che in virtù del principio del perturbatore deve adottare misure di sicurezza deve assumersene i costi). La base giuridica vigente non consentirebbe comunque all'UFAM di modificare questi principi. Se il detentore ha adottato tutte le misure proporzionate, nell'ambito della ponderazione degli interessi, l'autorità preposta alla pianificazione deve tenere conto anche della prevenzione degli incidenti rilevanti e quindi anche dell'interesse al mantenimento dell'impianto a rischio, specialmente quando il suo esercizio soddisfa un interesse pubblico.

Come giustamente constatato dai destinatari dell'indagine conoscitiva che reputano l'articolo 11a poco incisivo, il problema della densificazione della popolazione nelle vicinanze degli impianti affligge attualmente sovente le zone edificabili esistenti. Per il conflitto tra principio del perturbatore / principio di causalità, pianificazione del territorio, protezione della popolazione e dell'ambiente e mantenimento nell'interesse pubblico degli impianti a rischio, l'UFAM intende trovare soluzioni tali da attenuare i contrasti fra tutte le parti interessate; l'occasione sarà data dalla revisione dell'OPIR nel 2015 necessaria per aggiornare il testo secondo il nuovo sistema di classificazione delle sostanze chimiche GHS.

3.8 Proposta di rinvio da parte di CARBURA e dell'Unione petrolifera

- La CARBURA e l'Unione petrolifera ritengono che l'introduzione degli impianti di trasporto in condotta nel campo d'applicazione dell'OPIR sia prematura visto che la metodologia di valutazione dei rischi degli oleodotti è soltanto in fase di elaborazione. A loro avviso, è ragionevole attendere prima i risultati degli studi pilota in modo da poter prendere in considerazione nella revisione dell'OPIR le eventuali nuove conoscenze, i tempi necessari per l'elaborazione dei brevi rapporti ed eventualmente dell'analisi dei rischi. Chiedono pertanto di accantonare la revisione fino a quando non sarà pronta la metodologia e saranno disponibili primi studi pilota e risultati sui rischi connessi agli oleodotti.

Valutazione dell'UFAM:

Secondo l'UFAM, con il periodo transitorio di cinque anni c'è tempo a sufficienza per portare a termine lo sviluppo della metodologia per la valutazione dei rischi (metodo dello screening) e attuarla in modo che dopo 5 anni i brevi rapporti potranno essere disponibili. La situazione degli oleodotti non è tanto diversa da quella delle aziende e delle vie di comunicazione al momento dell'entrata in vigore dell'OPIR. Anche in quel caso, dopo l'entrata in vigore dell'OPIR si dovevano ancora elaborare le basi metodologiche per la redazione e la valutazione dei brevi rapporti e beninteso entro un termine transitorio più breve (2 anni). Per queste motivazioni, la chiara base giuridica, i molti riscontri positivi riguardo all'inserimento degli impianti di trasporto in condotta nel campo d'applicazione dell'OPIR, l'UFAM respinge la richiesta della CARBURA e dell'UP.

La proposta sarà respinta.

3.9 Pareri contrari all'inserimento di un articolo sul coordinamento tra prevenzione degli incidenti rilevanti e pianificazione del territorio (art. 11a)

- Due partecipanti all'indagine conoscitiva chiedono di rinunciare all'introduzione di un nuovo articolo 11a sul coordinamento tra la prevenzione degli incidenti rilevanti e la pianificazione direttrice e di utilizzazione. Ritengono infatti che il principio del coordinamento con la pianificazione direttrice e di utilizzazione consegua già dall'articolo 1 e dall'articolo 2 capoverso 1 LPT e che non ci sia alcuna ragione di ripeterlo in un'ordinanza speciale.

Valutazione dell'UFAM:

Come menzionato nella lettera d'accompagnamento per l'avvio dell'indagine conoscitiva, con l'inserimento di quest'articolo sul coordinamento si darà seguito anche alla mozione della Commissione degli affari giuridici del Consiglio degli Stati (04.3664) che chiede di migliorare il coordinamento tra la pianificazione del territorio e la protezione dell'ambiente. Inoltre, l'articolo 11a non costituisce una ripetizione, bensì una concretizzazione dell'obbligo di coordinamento. Benché già oggi obbligatorio, il coordinamento tra la prevenzione degli incidenti rilevanti e la pianificazione del territorio è stato disatteso non di rado in questi ultimi anni a causa delle lacune nell'informazione. Per queste motivazioni e per i numerosi riscontri positivi la proposta formulata nei due pareri non sarà accolta.

4 Modifiche dell'ordinanza ai fini della seconda consultazione degli uffici

Dalla prima consultazione degli uffici e dall'indagine conoscitiva sono emerse solo modifiche di modesta entità. Per la seconda consultazione degli uffici l'ordinanza viene completata con le modifiche descritte nel capitolo 3.

5 Allegato: destinatari che hanno presentato un parere

1. Cantoni (Cancellerie di Stato)	
AG	Regierungsgebäude, 5001 Aarau
AR	Regierungsgebäude, Postfach, 9102 Herisau
AI	Marktgasse 2, 9050 Appenzell
BE	Postgasse 68, 3000 Bern 8
BL	Rathausstrasse 2, 4410 Liestal
BS	Rathaus, Postfach, 4001 Basel
FR	Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg
GE	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2, 1211 Genève 3
GR	Reichsgasse 35, 7001 Chur
JU	Rue du 24-Septembre, 2800 Delémont
LU	Bahnhofstrasse 15, 6002 Luzern
NE	Château, 2001 Neuchâtel
NW	Rathaus, 6370 Stans
OW	Rathaus, 6060 Sarnen
SG	Regierungsgebäude, 9001 St. Gallen
SH	Beckenstube 7, 8200 Schaffhausen
SO	Rathaus, 4509 Solothurn
SZ	Postfach, 6431 Schwyz
TG	Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld
TI	Residenza Governativa, 6501 Bellinzona
UR	Postfach, 6460 Altdorf 1
VD	Château cantonal, 1014 Lausanne
VS	Palais du Gouvernement, 1950 Sion
ZG	Postfach 156, 6301 Zug
ZH	Kaspar Escher-Haus, 8090 Zürich
2. Associazioni economiche e industriali	
scienceindustries	Federazione dell'industria chimica, farmaceutica e biotecnologica, Nordstrasse 15, c. p., 8021 Zurigo
CARBURA	Centrale svizzera per l'importazione di carburanti e combustibili liquidi, casella postale, 8021 Zurigo
UP	Unione petrolifera, Spitalgasse 5, 8001 Zurigo
SSIGA	Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque, Grütlistrasse 44, 8002 Zurigo
Swissgas	Grütlistrasse 44, 8027 Zurigo
FFS	Ferrovie federali svizzere, Hochschulstrasse 6, 3000 Berna 65
Gaznat SA	Av. Général-Guisan, 1800 Vevey
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali, Weissenbühlweg 3, 3007 Berna
Erdgas ZH	Aargauerstr. 182, 8010 Zurigo
VSS lubes	Associazione dell'industria svizzera dei lubrificanti, Zentralstrasse 37, 8003 Zurigo
costruionesvizzera	Organizzazione nazionale della costruzione, Weinbergstrasse 55, casella postale, 8035 Zurigo
Centre Patronal	Casella postale 1215, 1001 Losanna
Eco Swiss	Organizzazione dell'economia svizzera per la protezione dell'ambiente, Spanweidstr. 3, 8006 Zurigo

3. Altre organizzazioni

AICAA	Associazione degli istituti cantonali di assicurazione antincendio, casella postale, 3001 Berna
UCS	Unione delle città svizzere, Monbijoustrasse 8, casella postale 8175, 3001 Berna
WWF	Hohlstrasse 110, 8010 Zurigo
CSP	Coordinazione Svizzera dei Pompieri, Bundesgasse 20, 3011 Berna
HEV	Associazione svizzera dei proprietari immobiliari, Seefeldstrasse 60, casella postale, 8032 Zurigo
Stadt Zürich	Umwelt- und Gesundheitsschutz, Walchestrasse 31, casella postale 3251, 8021 Zurigo
COPC	Conferenza svizzera dei pianificatori cantonali, Werkhofstrasse 59, 4509 Soletta