

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

Legge sul raccordo alla rete ad alta velocità

e

Decreto federale concernente un credito d'impegno per la prima fase del raccordo alla rete ad alta velocità

Rapporto sulla procedura di consultazione

del 15 gennaio 2004

Compendio dei risultati

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione ritiene molto importante, sia a livello di politica dei trasporti sia per l'economia del Paese, che la Svizzera venga collegata alla rete europea ad alta velocità, ed accoglie favorevolmente la decisione della Confederazione di porre in consultazione al momento attuale il raccordo alla rete ad alta velocità. Molti reputano che ciò avvenga con ritardo, in considerazione del mandato conferito nel novembre 1998 mediante la votazione popolare sul progetto FTP e considerata l'evoluzione dei progetti in Francia. La sola ad avere espresso un parere sfavorevole sulla globalità del testo in consultazione è l'UDC.

La maggior parte degli interpellati approva la soluzione di rete proposta dal testo in consultazione per il progetto di raccordo. La maggioranza dei Cantoni focalizza maggiormente l'attenzione sulla connessione delle regioni periferiche; gli altri Cantoni chiedono che siano integrati in primo luogo i grandi centri.

È pressoché incontestata la partecipazione della Svizzera al finanziamento della prima tappa del ramo orientale della linea ad alta velocità Reno – Rodano.

Quanto alle dimensioni del progetto nel suo insieme, in linea di massima la maggioranza degli interpellati considera non adeguata la ripartizione in due crediti d'impegno. È stata in pratica rifiutata all'unanimità una riduzione del volume degli investimenti secondo il progetto FTP per un importo complessivo pari a 1'300 milioni di franchi (stato dei prezzi 2003).

Forti critiche sono state mosse dagli interpellati della Svizzera orientale riguardo alla ripartizione dei fondi tra le regioni orientali ed occidentali del Paese. Si rivendica con veemenza la parità di trattamento della Svizzera orientale e della Svizzera occidentale in merito all'ammontare degli investimenti nonché riguardo alla possibilità di un cofinanziamento degli investimenti nei Paesi confinanti.

Quale risultato, gli interpellati propongono, in una prima fase, la realizzazione dei seguenti lavori (fra parentesi: investimento proposto in milioni di franchi): contributo all'Haut-Bugey (165), potenziamento del nodo di Ginevra (40), contributo all'Arco del Giura (40), ampliamento del nodo di Losanna (30), Berna – Neuchâtel (100), contributo alla rete ad alta velocità Reno – Rodano (125), contributo per ampliamenti della tratta Belfort – Delle e sistemazione tratta Delle – Bienne (40), Bülach – Sciaffusa (130), San Gallo – St. Margrethen (80), San Gallo – Costanza (60), St. Margrethen – Sargans (70), contributo all'elettrificazione Lindau – Geltendorf (75); totale 955 milioni di franchi, un importo notevolmente più elevato rispetto al testo posto in consultazione dal Consiglio federale.

Secondo la maggioranza degli interpellati, le eventuali prestazioni realizzabili, a livello di trasporti regionali, grazie agli investimenti per il raccordo alla rete ad alta velocità, dovrebbero essere ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni, in base alle disposizioni della Legge sulle ferrovie in vigore. Una dichiarazione supplementare nel quadro del piano direttore cantonale non sarebbe necessaria, sempre secondo la maggioranza degli interpellati che si sono espressi su questa domanda.

In sintesi si costata che il testo relativo al raccordo alla rete ad alta velocità posto in consultazione ha raccolto ampi consensi. La maggioranza degli interpellati chiede una realizzazione più rapida del raccordo alla rete ad alta velocità nonché una prima tappa più estesa o addirittura che non si attui una realizzazione per tappe (un credito globale).

Indice

1	Introduzione	4
1.1	Mandato	4
1.2	Invito.....	4
1.3	Partecipanti alla consultazione.....	4
2	Entrata in materia sul testo in consultazione	4
3	Valutazione del questionario	5
3.1	Connessione dei grandi centri e dei centri di piccole e medie dimensioni (domanda 1)..	5
3.1.1	Opinioni circa l'integrazione dei progetti in concreto.....	6
3.2	Appoggio alla tratta ad alta velocità Reno-Rodano (domanda 2)	8
3.3	Realizzazione per tappe e ridimensionamento (domanda 3).....	9
3.3.1	Suddivisione in fasi – previsione di 2 crediti d'impegno.....	9
3.3.2	Ridimensionamento	11
3.4	Misure regionali (domanda 4)	12
3.4.1	Ordinazione congiunta delle prestazioni.....	13
3.4.2	Dichiarazione nel piano direttore	14
3.5	Ulteriori osservazioni (domanda 5)	14

1 Introduzione

1.1 Mandato

Mediante decreto del 10 settembre 2003 il Consiglio federale ha conferito al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) il mandato di avviare una procedura di consultazione sui progetti relativi alla Legge federale sul raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (Legge sul raccordo alla rete ad alta velocità) e al Decreto federale concernente un credito d'impegno per la prima fase del raccordo alla rete ad alta velocità.

1.2 Invito

La procedura di consultazione si è aperta con l'invito scritto inviato il 15 settembre 2003 a tutti i Cantoni, a 13 partiti politici, a 10 importanti associazioni economiche e a 23 ulteriori organizzazioni. Il termine di consultazione è stato fissato al 15 dicembre 2003.

1.3 Partecipanti alla consultazione

In totale sono pervenute 113 risposte all'invito a partecipare alla procedura di consultazione. Hanno risposto tutti i Cantoni, 7 partiti politici, 6 importanti organizzazioni economiche e 14 ulteriori organizzazioni. Inoltre sono arrivate 41 lettere da parte di persone non interpellate.

2 Entrata in materia sul progetto

La grande maggioranza degli interpellati ritiene molto importante che la Svizzera sia collegata alla rete europea ad alta velocità. La riduzione dei tempi di collegamento con i grandi centri economici dei Paesi vicini è considerata fondamentale per lo sviluppo dell'economia e dei trasporti in tutta la Svizzera. La migliore raggiungibilità della piazza economica elvetica e delle infrastrutture turistiche del nostro Paese permetterebbe di accrescerne la capacità concorrenziale e l'attrattiva. Inoltre, la realizzazione del raccordo alla rete ad alta velocità darebbe un impulso importante all'economia regionale, favorendo lo sviluppo delle regioni periferiche. Andrebbero evitati ulteriori ritardi nella realizzazione, in modo da poter rispettare gli impegni presi nella votazione popolare e, nel contempo, dare segnali positivi alla Francia e alla Germania.

S'individua un ulteriore vantaggio nel trasferimento del traffico stradale e aereo alla ferrovia. Grazie ad una gestione ecologicamente sostenibile del traffico ed agli importanti impulsi economici attesi, il testo posto in consultazione rappresenterebbe un contributo significativo allo sviluppo sostenibile del Paese, di cui beneficerebbero soprattutto le generazioni future.

Le reazioni dei partecipanti alla consultazione della Svizzera orientale e della Svizzera occidentale e settentrionale, ma anche delle altre regioni svizzere, sono state molto contrastanti. Gli interpellati della Svizzera orientale criticano aspramente la ripartizione dei fondi tra Svizzera orientale e occidentale e rivendicano una redistribuzione degli investimenti riservati alle due aree geografiche. Dal canto suo, la CTSO fa osservare che in origine era stato pianificato un credito di 1,2 miliardi di franchi solo per il miglioramento del raccordo della Svizzera occidentale alla rete francese ad alta velocità. I rappresentanti di Espace Mittelland e la BLS sottolineano inoltre che la loro regione, essendo lontana dai grandi aeroporti, necessita in modo particolare di un valido allacciamento, il più possibile esteso, alla rete europea ad alta velocità. Gli interpellati della Svizzera centrale e meridionale chiedono che la realizzazione del progetto di raccordo non vada a scapito della NFTA.

Numerosi partecipanti alla consultazione domandano una rielaborazione globale del testo in consultazione. In particolare si dicono contrari alla suddivisione in due tappe del credito e chiedono invece

che la tematica venga trattata nell'ambito di un testo di più ampio respiro, in cui i singoli sottoprogetti vengano realizzati passo per passo, secondo il grado di maturità e le possibilità.

Diversi Cantoni e organizzazioni giudicano insufficiente la valutazione dei vantaggi per l'economia nazionale e a livello economico-aziendale delle singole linee. D'altra parte si chiede che il disegno di legge indichi più chiaramente quali progetti sarebbero da realizzare anche per ragioni di politica di Stato e di politica dei trasporti. Inoltre si sottolinea che il progetto dovrebbe essere meglio coordinato con quelli di Ferrovia 2000, 2^a tappa, della NFTA e delle reti celeri (S-Bahnen). Oltre a ciò, due organizzazioni ritengono che manchino proposte di miglioramento della rete di trasporti tra Ginevra e San Gallo per il periodo 2030-40.

L'UDC è dell'avviso che la legittimazione democratica di base dei grandi progetti ferroviari non sia più un fatto acquisito, se si considera che le condizioni quadro finanziarie oggi sono radicalmente cambiate rispetto a quanto illustrato nel 1998. Ritiene pertanto necessario valutare se non sia opportuno verificare nuovamente la legittimazione dei grandi progetti mediante votazione popolare.

3 Valutazione del questionario

3.1 Connessione dei grandi centri e dei centri di piccole e medie dimensioni (domanda 1)

La domanda: Ritenete che sia giusto ed appropriato l'approccio in base al quale s'intende collegare i grandi centri nonché i centri di piccole e medie dimensioni e le regioni periferiche?

	Sì di principio	Sì con riserva	NO di principio
C	BE, GL, FR, SH, AR, AI, VS, VD, SG, GR, TG, NE, JU	SO, BS, BL, GE	ZH, UR
P	PCS, PES, UDF, PLS, Ps	PPD	UDC
AE	USAM, transfair		ecs, UPS, USS
CI	CTSO, CTP-Or	CTP-NOC	
F		FFS, SOB	
O	AGRW, AIJ, BEKMU, CITAJ, CTJ, EM, FTJ, SAB	CCIN, CP, EAP, FERo, FRS, GTH, HKBB, HKGR, HKSGA, IGöV, IGöV-ZH, LITRA, ProB, FST, ATA, UTP, VÖV-ZH	USIC, VTVG

13 Cantoni, 5 partiti, 2 grandi associazioni, 2 Conferenze e 8 organizzazioni hanno appoggiato in linea di massima l'integrazione di approcci regionali nella concezione del raccordo alla rete ad alta velocità. Una simile prassi sarebbe conforme alla sistematicità dei trasporti pubblici e ai principi del federalismo (PLS, PCS), favorirebbe una distribuzione equilibrata dei costi e dei benefici fra le regioni (BE, VS, PES, Ps, 4 organizzazioni), e sosterrrebbe le regioni con una struttura debole (GL, AR, AI, TG, GR, SG SH, VS, PLS, Ps) che avrebbero la possibilità di posizionarsi come regioni dinamiche nel cuore dell'Europa (NE, 3 organizzazioni). Una tale prassi, inoltre, sarebbe in parte un principio del diritto internazionale (NE, GE, PPD). Le associazioni turistiche temono che un approccio unilateralmente focalizzato sui grandi agglomerati potrebbe condurre ad un'ulteriore penalizzazione delle regioni periferiche.

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione attribuisce precedenza assoluta al coordinamento del raccordo alla rete ad alta velocità con il traffico viaggiatori nazionale e regionale. Ciò premesso, anche i Cantoni LU, SZ, OW, NW, ZG, TI e la CTP-CH si dichiarano favorevoli ad un'integrazione regionale. GL, SH, AR, AI, TG, GR e SG sono del parere che la soluzione di rete consenta di realizzare il mandato costituzionale relativo all'allacciamento della Svizzera occidentale ed orientale. A seconda della tratta, ne risulterebbero notevoli vantaggi per queste aree geografiche e per tutta la Svizzera.

4 Cantoni, 1 partito, 1 Conferenza, 2 imprese ferroviarie e 17 organizzazioni si dichiarano d'accordo, ma con qualche riserva, sulla connessione dei centri di piccole e medie dimensioni e delle aree periferiche. Dovrebbe trattarsi di tratte con un'importante funzione di accesso alle linee del traffico a grande distanza (5 organizzazioni) o che contribuirebbero a decongestionare altre tratte (VS, PLS, Ps, ecs, USAM, 2 organizzazioni). Un raccordo di questo tipo sarebbe giustificato solo qualora l'economicità dell'accesso fosse certa (SO, PPD, ecs, USAM, CTP-NOC, 7 organizzazioni), il credito disponibile lo consentisse (BS, BL, SO, GE, CTP-NOC) o la tratta fosse di notevole interesse per l'economia del Paese (2 organizzazioni). L'obiettivo sarebbe un pacchetto di misure coerente ed orientato al futuro, che permetterebbe di conseguire il massimo profitto in termini generali – anche sotto il profilo delle sinergie con altri progetti. L'opinione della SOB è che il vantaggio principale degli ampliamenti deve risiedere nel miglioramento dei collegamenti alla rete ad alta velocità dei Paesi vicini, nonché nella riduzione dei tempi di spostamento, ma non nella risoluzione di problemi di capacità dovuti principalmente al forte potenziamento del traffico interno elvetico. Le FFS vogliono perlomeno verificare la rinuncia ad ampliamenti fondati sulla politica regionale di scarsa utilità per il traffico viaggiatori internazionale.

2 Cantoni, 1 partito, 3 grandi associazioni e 2 organizzazioni rifiutano fundamentalmente l'idea dell'integrazione dei centri di piccole e medie dimensioni. Sostengono, infatti, che i fondi destinati al raccordo alla rete ad alta velocità devono servire in primo luogo a stabilire collegamenti rapidi ed efficienti fra i grandi agglomerati e le metropoli dei Paesi confinanti. UPS ed ecs chiedono che la scadenza per la realizzazione dei progetti sia fissata secondo un chiaro ordine di priorità: urgenza in relazione al traffico, volume del traffico attuale e futuro, vantaggi economici per la Svizzera (riduzione dei tempi di percorrenza), redditività (rapporto positivo costi-benefici) e coordinamento con le scadenze previste per i progetti d'ampliamento dei Paesi vicini. Da un punto di vista economico si ritiene difficilmente giustificabile l'ampliamento di cinque linee transfrontaliere per il raccordo alla rete francese del TGV. Per ragioni d'ordine finanziario, ma anche di sostenibilità, sarebbe illusorio voler collegare direttamente anche i piccoli centri e le regioni periferiche alla rete ad alta velocità.

3.1.1 Opinioni circa l'integrazione dei progetti in concreto

Gli interpellati hanno in parte espresso il loro parere anche sul ventaglio di progetti concretamente proposto.¹

	Riteniamo che il ventaglio dei progetti concreti dia troppo peso a determinati aspetti della politica regionale	Riteniamo che il ventaglio dei progetti concreti dia poco peso a determinati aspetti della politica regionale
C	ZH, UR, BL, GL, AG, SH, AR, AI, SG, GR, TG	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, GL, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU
P	PES, Ps	PES, Ps
AE		USAM
CI	CTP-Or	CTSO, CTP-RegZ, CTP-Or
F	SOB	BLS, SOB
O	HKSGA, SAB, SchVB, SOB, FST, ATA	BEKMU, CCIN, CCIV, CITAJ, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKGR, HKSGA

11 Cantoni, 2 partiti, 1 Conferenza, 1 impresa ferroviaria e 7 altre organizzazioni hanno sostenuto che il ventaglio dei progetti tiene troppo conto di determinati aspetti della politica regionale. GL, TG, AI, AR, SH, GR, SG, PES, CTP-Or e 2 organizzazioni reputano che il progetto sia troppo orientato ad ovest. Ps, SOB e altre 2 organizzazioni vogliono che si rinunci al raccordo ferroviario

¹ La domanda implica il fatto che gli interpellati possono figurare in entrambe le colonne della tabella, nel caso in cui ritengano che l'importanza di un dato progetto sia sottovalutata e un altro invece sopravvalutato.

dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse, poiché il legame materiale con il raccordo alla rete ad alta velocità non sarebbe dimostrato. Per AG occorrerebbe interrogarsi sull'importanza a lungo termine dell'asse attraverso l'Arco del Giura e della bretella della Svizzera orientale.

22 Cantoni, 2 partiti, 1 grande associazione economica, 3 Conferenze, 2 imprese ferroviarie e altre 10 organizzazioni sono dell'opinione che il ventaglio dei progetti tiene scarsamente conto di determinati aspetti della politica regionale. Secondo LU, OW, ZG, SO e SZ, il coordinamento con il traffico regionale nazionale e il traffico a grande distanza è insufficiente in quanto il punto 1.6.2 del testo posto in consultazione non rappresenterebbe un impegno preciso.

GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, CTP-Or e CILC chiedono che, nel quadro di un'assegnazione equilibrata dei fondi per il periodo dal 2004 al 2012, la metà del credito – o complessivamente 650 milioni di franchi – venga investita in progetti nella Svizzera orientale (dettagli al punto 3.3). Secondo un'organizzazione della Svizzera orientale va data la precedenza, in termini materiali e di tempo, all'integrazione delle regioni periferiche che potrebbero trarre maggiori impulsi di crescita dai Paesi confinanti. In quest'ottica, le regioni periferiche della Svizzera orientale avrebbero senza dubbio le migliori opportunità. Oltre a rappresentare l'accesso ai Länder tedeschi economicamente forti quali la Baviera e il Baden-Württemberg, queste regioni aprirebbero la strada soprattutto all'allargamento economico della Svizzera verso est, dato che a lunga scadenza si prevede che gli impulsi economici più forti – in ogni caso per l'industria – verranno dall'Est europeo. Proprio le imprese della Svizzera orientale effettuerebbero verso quest'area esportazioni il cui volume supera la media elvetica.

La CTP-RegZ chiede per il corridoio Zurigo – Monaco, in aggiunta agli ampliamenti proposti fra San Gallo e St. Margrethen, anche la predisposizione delle capacità attualmente non disponibili sulla tratta Zurigo – Winterthur – San Gallo. Per ottenere un tempo di percorrenza inferiore a 60 minuti, importante per l'efficienza della rete, sarebbero inoltre necessarie misure volte a ridurre i tempi di collegamento tra Zurigo e San Gallo. Per il corridoio Zurigo – Sciaffusa – Stoccarda sarebbero prioritari il potenziamento, urgentemente necessario, delle capacità della tratta, la garanzia del collegamento di Sciaffusa in provenienza dall'aeroporto – Winterthur e il coordinamento con il nodo di Singen con collegamenti a cadenza oraria. In tal modo si creerebbero le basi per l'ambita efficienza della rete nel triangolo San Gallo, Singen e Zurigo e, pertanto, della Svizzera orientale nel suo insieme.

Si sono dichiarati favorevoli al cofinanziamento dell'elettrificazione Lindau – Geltendorf: GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, PPD, USAM, CTP-Or, FFS, altre 8 organizzazioni nonché il MinBW.

Per BE, SO, NE, VD, VS, GE, JU, FR, PLS, Ps, PES, USAM, CTSO, BLS e altre 7 organizzazioni è assolutamente necessaria l'integrazione della tratta Neuchâtel – Berna. Una concentrazione del traffico su Basilea sarebbe da evitare per mancanza di capacità del nodo di Basilea nonché sulla tratta Olten – Basilea. La tratta Basilea – Mannheim è attualmente ampliata a quattro binari. Considerando la frequenza di treni prevista nell'area di Basilea e la concentrazione del tracciato del TGV su Basilea, c'è da attendersi enormi problemi di capacità nel nodo di Basilea e sulle tratte annessi in Svizzera. L'obiettivo dovrebbe quindi essere quello di decongestionare queste linee principali del traffico internazionale nonché del traffico interno elvetico. Le esigue capacità ancora disponibili dovrebbero essere impiegate per il traffico di transito attraverso il Lötschberg – Sempione. Il passaggio del tracciato del TGV Reno – Rodano via Basilea non porterebbe vantaggi sui tempi di percorrenza per Berna né per la Svizzera occidentale rispetto a Espace Mittelland / Berna – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnè – Digione – Parigi. Pertanto non sarebbe comprensibile perché la tratta Berna – Neuchâtel sia menzionata solo a titolo di opzione, per il caso in cui il TGV Reno – Rodano non venisse realizzato.

VD, NE, FR, VS, JU, BE, GE, CTSO e 6 organizzazioni deplorano che il ripristino del collegamento fra il Vallese e Ginevra lungo la sponda sud del Lago Lemano non sia menzionato nel progetto di legge del Consiglio federale (accesso alla rete del TGV). Analogamente alla linea a sud del Lago di

Costanza, anche la suddetta tratta dovrebbe beneficiare di investimenti nel quadro della seconda fase del raccordo alla rete ad alta velocità.

GE chiede che l'ampliamento e la nuova costruzione della tratta Ginevra Cornavain – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) vengano finanziati con i fondi del raccordo alla rete ad alta velocità. A questo titolo, da tempo sarebbe già stato preso un impegno nel quadro di una convenzione internazionale. Si ritiene che il progetto dovrebbe far parte della seconda fase.

3.2 Appoggio alla tratta ad alta velocità Reno-Rodano (domanda 2)

La domanda: Sostenete anche voi l'idea di inserire la tratta ad alta velocità Reno-Rodano nella prima fase del progetto della rete europea ad alta velocità?

	SÌ	NO
C	ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	
P	PPD, PLS	UDF, PES
AE	ecs, UPS, USS	
CI	CTSO, CTP-CH, CTP-NOC,	
F	FFS, SOB	
O	AGRW, AIJ, CCIV, CISL, CP, CTJ, EAP, FERo, FRS, GdD, GdR, GTH, HKBB, IGöV, IGöV-NW, Litra, MunL, ProB, RegB, SAB, SchVB, USAM, FST, ATA, UTP, VÖV-ZH, VTGV	USIC
E	ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, HKHB, ITGV, ORhK, RegA, FRG, SIVOM, StB, StF, StL, UHA, VBU, ViM	

18 Cantoni, 2 partiti, 3 grandi associazioni, 3 Conferenze, 2 imprese ferroviarie, 27 organizzazioni e 19 mittenti dei Paesi confinanti appoggiano l'inclusione della tratta ad alta velocità Reno-Rodano nella prima fase del progetto di raccordo alla rete ad alta velocità. I fautori sono convinti che questo sia il solo progetto, fra quelli in esame, a consentire alla Svizzera settentrionale, orientale e centrale di realizzare una sostanziale riduzione dei tempi di percorrenza. Grazie al collegamento tra diversi centri del sistema urbano svizzero ed importanti aree economiche dei Paesi vicini, la tratta avrebbe un forte impatto sull'efficacia della rete. Nel contempo il progetto rappresenterebbe, anche da un'angolazione svizzera, uno degli elementi chiave nel collegamento tra le reti ferroviarie europee. Un contributo a questo progetto segnalerebbe alla Francia e all'UE la determinazione della Svizzera, il che sarebbe urgentemente necessario in considerazione del progetto concorrente per il TGV Bordeaux. Inoltre, la competitività della ferrovia rispetto al traffico stradale e aereo potrebbe essere rafforzata; cosa che porterebbe ad un aumento dell'utenza ferroviaria e, quindi, a maggiori introiti.

OW, SO, TI, Ps, CTP-CH e altre 2 organizzazioni, che rifiutano fundamentalmente la suddivisione del credito in due fasi, sostengono una realizzazione più rapida possibile del progetto, al fine di rispettare gli impegni assunti nei confronti della Francia. La SOB propugna un'integrazione nella prima fase, qualora seguano dei segnali positivi anche nei confronti della Germania per l'elettrificazione della linea Lindau-Geltendorf.

GL, SH, AI, AR, SG, GR, TG e la CTP-Or rifiutano una suddivisione in tappe del progetto di raccordo alla rete ad alta velocità come pure la disparità di trattamento della Svizzera orientale, a livello sia di scadenze sia finanziario, e non si pronunciano direttamente in merito alla questione della linea ad alta velocità Reno – Rodano. Un'organizzazione della Svizzera orientale respinge l'integrazione nella prima fase, fintantoché gli ampliamenti della Svizzera orientale non vengono trattati in modo soddisfacente. Un'altra organizzazione della Svizzera orientale ritiene che sia prioritaria la separazione dei flussi di traffico sulla tratta Zurigo-Aeroporto – Winterthur, anziché investire

in Francia. Secondo l'UR, il raccordo alla rete ad alta velocità con la Germania meridionale deve avere la precedenza, qualora i mezzi finanziari non consentissero la realizzazione di tutti i progetti.

GE sostiene la necessità di un intervento della Svizzera presso le autorità francesi finalizzato alla realizzazione degli ampliamenti degli altri due rami della rete ad alta velocità Reno – Rodano. FR, VD, USAM e altre tre organizzazioni sono favorevoli ad integrare sin d'ora un contributo della Svizzera alla tratta Auxonne – (ramo occidentale della rete ad alta velocità Reno – Rodano) nella seconda fase del progetto di raccordo alla rete ad alta velocità.

3.3 Realizzazione per tappe e ridimensionamento (domanda 3)

La domanda: Approvate lo scaglionamento in fasi delle misure previste (1° credito d'impegno: progetti, oggetto di accordi bilaterali, pronti per la realizzazione in territorio francese presso la frontiera e progetti indipendenti dalla 2ª tappa di FERROVIA 2000, da realizzare in Svizzera. 2° credito d'impegno: progetti non ancora finanziati da realizzare in Francia e progetti per la Svizzera che necessitano di una migliore armonizzazione con la 2ª tappa di FERROVIA 2000)? Considerando la situazione finanziaria della Confederazione, ritenete opportuno rinunciare completamente o in parte alla 2ª fase?

3.3.1 Suddivisione in fasi – ripartizione in 2 crediti d'impegno

In merito al principio della suddivisione in fasi

	Favorevoli al principio delle fasi	Contrari al principio delle fasi
C	UR, FR, VD, VS, NE, GE, JU	BE, LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, AR, SG, GR, AG, TG, TI
P	UDF, PLS	PCS, PPD, PES, Ps
AE	USAM	ecs, UPS
CI	CTSO	CTP-NOC, CTP-CH, CTP-Or
F	FFS	SOB
O	CISL, CP, CTJ, EM, FERo, SSA, IGÖV, I-GÖV-NW, MunL, SAB, ATA, UTP	CCIN, FRS, FTJ, GTH, HKBB, LITRA, FST, USIC, VTGV

7 Cantoni, 2 partiti, 1 grande associazione, 1 impresa ferroviaria e 12 organizzazioni si sono dette favorevoli al progetto da questo punto di vista. FR, VD, VS, NE, GE, JU, USAM, CTSO, FFS nonché altre 4 organizzazioni accettano la suddivisione in fasi affinché il progetto non subisca ulteriori ritardi. Gli stessi interpellati sono pressoché tutti del parere che un ulteriore ritardo comprometterebbe la credibilità della Svizzera nei confronti dei Paesi confinanti, in considerazione degli impegni presi a riguardo a livello di diritto internazionale.

17 Cantoni, 4 partiti, 2 grandi associazioni, 3 Conferenze, 1 impresa ferroviaria e altre 9 organizzazioni respingono il progetto da questo punto di vista. BE, LU, OW, NW, BL nonché FST, ATA e CTP-NOC ritengono che la suddivisione in fasi porterebbe a scindere dei progetti materialmente connessi fra loro. Ritengono che debbano sussistere delle valide opzioni d'intervento che permettano di operare adeguamenti dei progetti in qualsiasi momento. Pertanto LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, AG, SH, AR, AI, SG, TG, ecs, CTP-NOC e 4 organizzazioni chiedono che si metta in opera un progetto globale con un programma di realizzazione in cui i singoli progetti vengano realizzati gradualmente, secondo il grado di maturità e le possibilità finanziarie. LU, NW, OW, ZG, SO, TI e la CTP-CH fanno osservare che nella votazione sul progetto FTP il popolo ha già definito un credito complessivo vincolante pari a 1,3 miliardi di franchi (dati 2003) e che esiste un relativo mandato costituzionale. L'USS e un'altra organizzazione sarebbero disposte a tollerare la ripartizione in 2 fasi se fosse necessario dal punto di vista delle finanze della Confederazione. BL, USS, USAM, CTP-NOC e 6 organizzazioni deplorano l'incertezza relativa al secondo credito d'impegno. Un'organizzazione ritiene che le risorse attualmente scarse del bilancio pubblico non dovrebbero

essere utilizzate come argomento per la suddivisione in fasi del credito, poiché nel caso presente il modello di finanziamento sarebbe costituito da un fondo con un limite d'anticipo che comunque non dev'essere superato. Il rischio d'incorrere in difficoltà di finanziamento sarebbe ridotto grazie ad una seria gestione del fondo.

FR, VD, VS, NE, GE, JU PPD e CTSO chiedono alla Confederazione promesse impegnative per quanto riguarda il contenuto e i tempi di realizzazione della seconda fase. A tale proposito, la CTSO chiede che il secondo credito d'impegno venga sottoposto al Parlamento al più tardi entro il 2007 e che il Consiglio federale stabilisca sin d'ora chiaramente il contenuto. Sia gli oppositori sia i fautori della suddivisione in fasi rivendicano un decreto vincolante nei tempi più brevi possibili – sia esso sotto forma di un credito globale, sia sotto forma di secondo credito d'impegno – per il finanziamento dei progetti relegati in seconda fila, ma non oltre il 2007.

Pareri circa l'organizzazione concreta in fasi dei singoli progetti

A parte qualche eccezione, gli interpellati si sono pronunciati all'unanimità per il mantenimento nella prima fase dei progetti destinati al primo credito d'impegno. L'UDF chiede tuttavia che la richiesta di partecipazione ai costi della Francia del 29 aprile 2003, per un importo pari a 76 milioni di euro (114 milioni di franchi) destinato agli ampliamenti in Francia, venga differita alla seconda fase.

Una parte degli interpellati desidera anticipare alla prima fase i seguenti progetti, originariamente destinati alla seconda fase:

Ampliamento del nodo di Ginevra:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
CI	CTSO
O	CISL, CCIV, CTJ, EM, MunL, VÖV-ZH

Sistemazione Berna – Neuchâtel – Arco del Giura:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno (100 milioni di CHF)
C	BE, FR, SO, BS, VD, VS, NE, GE, JU
CI	CTSO, CTP-NOC
F	BLS
O	CCIN, CCIV, CISL, CTJ, EM, FTJ, MunL, UTP

Ampliamenti Bienne - Delémont - Boncourt - Delle – Belfort:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
C	BE, FR, SO, BS, TI, VD, VS, NE, GE, JU
CI	CTSO, CTP-CH, CTP-NOC
O	CISL, CTJ, EM, FERo, LITRA, MunL, ATA

Contributo al raccordo ferroviario dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
C	SO, BS, BL, TI
AE	USAM
CI	CTP-CH, CTP-NOC
O	EAP, GdD, GdR, HKBB, SSA, RegB
E	ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, FRG, HKHB, ITGV, ORhK, RegA, SIVOM, StB, StE, StL, UHA, VBU, ViM

Ampliamenti Bülach – Sciaffusa:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
--	--

C	ZH, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG
AE	USS, transfair
CI	CILC, CTP-Or
O	GTH, HKTG, LITRA, ProB, FST, ATA, UTP, VÖV-ZH
F	FFS
E	MinBW

Elettrificazione Lindau – Geltendorf:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno (75 milioni di CHF)
C	GL, AR, AI, SH, SG, GR, TG
P	PPD
AE	USAM
CI	CILC, CTP-Or
F	FFS
O	HKSGA, HKTG, IGÖV, GTH, LITRA, SAB, FST
E	MinBW

Separazione dei flussi di traffico Zurigo-Aeroporto – Winterthur:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
C	ZH
AE	USS, transfair
O	ProB, SAB, ATA, VÖV-ZH

ZH chiede che, in un primo tempo, l'importo sia previsto per la pianificazione di un progetto orientato alle esigenze future.

Coira – St. Margrethen – Ulm / Monaco:

	Favorevoli all'assegnazione al 1° credito d'impegno
C	GL, SH, AR, AI, GR, TG
P	PPD
CI	CILC, CTP-Or
O	AGRW, HKTG, UTP

3.3.2 Ridimensionamento

	Per un ridimensionamento	Contro un ridimensionamento
C		BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU
P	UDC, UDF	PPD, PES, Ps
AE		ecs, UPS
CI		CTSO, CILC, CTP-CH, CTP-Or
F		SOB
O	FRS, USIC	CCIG, CISL, CITAJ, CP, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKBB, HKGR, IGÖV-NW, LITRA, MunL, ProB, FST, ATA, UTP

2 partiti e 2 organizzazioni propugnano un ridimensionamento della seconda fase. L'UDC è fermamente convinta che – poiché oggi la situazione finanziaria si presenta assai meno rosea rispetto a quanto sostenuto nel 1998 – la legittimazione democratica alla base dei grandi progetti ferroviari non sarebbe più da considerare un elemento acquisito. Considerata la situazione estremamente precaria del bilancio federale, sarebbe unicamente la garanzia del finanziamento a decidere in merito alla realizzazione dei grandi progetti ferroviari.

24 Cantoni, 3 partiti, 2 grandi associazioni, 4 Conferenze, 1 impresa ferroviaria e altre 18 organizzazioni sono contrari ad un ridimensionamento. Secondo l'opinione di ecs e UPS, un ridimensionamento del progetto per il raccordo alla rete ad alta velocità andrebbe a scapito della rete ferroviaria della Svizzera centrale, poiché non sarebbe possibile realizzare nella misura prefissata il trasferimento del traffico transfrontaliero alla rotaia. LU, OW, SO, NW, ZG, TI, PPD, Ps nonché la CTP-CH e 2 organizzazioni ritengono che un radicale ridimensionamento del raccordo alla rete ad alta velocità sia problematico a causa del mandato costituzionale e della votazione popolare del 1998 polare sul progetto FTP. Per OW e TI, un ridimensionamento del progetto rappresenterebbe una spaccatura incomprensibile nella politica elvetica dei trasporti. BE, FR, BL, VD, NE, GE, VS, JU, Ps, CTSO e 5 organizzazioni chiedono alla Confederazione promesse impegnative circa il contenuto e le scadenze di realizzazione della seconda fase. SOB, CTP-NOC e 5 organizzazioni chiedono al Consiglio federale una realizzazione del secondo credito d'impegno che rispetti il più possibile la scadenza prevista, ma non oltre il 2007. Un'organizzazione fa osservare che la situazione finanziaria attualmente difficile non dovrebbe essere un motivo per lasciare alle generazioni future un'infrastruttura ferroviaria insoddisfacente. Le FFS ritengono che occorra perlomeno verificare, per la seconda fase, la rinuncia ad ampliamenti fondati sulla politica regionale e di scarsa utilità per il traffico viaggiatori internazionale. Secondo UR l'obiettivo deve essere quello di creare unità funzionanti, anche in una situazione difficile per le finanze della Confederazione.

Alcuni interpellati hanno avanzato richieste per un aumento puntuale o una redistribuzione di parte del credito. GL SH, AR, AI, SG, GR, TG vogliono, nell'ambito della seconda fase, un aumento a 200 milioni di franchi del credito per la sistemazione della tratta Zurigo – Winterthur – San Gallo. Ps, SOB e 2 organizzazioni vogliono impiegare i fondi che, nel testo in consultazione, sono riservati al raccordo ferroviario dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse per finanziare l'ampliamento delle due linee dell'Arco del Giura Losanna – Vallorbe – Frasne e Berna – Neuchâtel – Frasne. La BLS chiede che nel messaggio si prevedano 95 milioni di franchi per la sistemazione della tratta Berna - Neuchâtel. Questo importo consentirebbe alla BLS di realizzare le due più importanti isole a doppio binario, necessarie per il traffico sulla rete ad alta velocità, fra Rosshäusern e Gümmenen, rispettivamente Zihlbrücke e Marin-Epagnier. In tal modo il traffico sulla rete ad alta velocità ed il traffico regionale/rete celere funzionerebbero senza problemi su questi tronchi, molto importanti per i collegamenti fra Berna e la Svizzera occidentale. GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, CTP-Or e CILC chiedono che, nel quadro di un'attribuzione equilibrata dei fondi per il periodo dal 2004 al 2012, la metà del credito o un importo complessivo pari a 650 milioni di franchi venga investito in progetti nella Svizzera orientale.

3.4 Misure regionali (domanda 4)

La domanda 4 rivolta ai Cantoni:

Su determinate tratte le misure previste creano i presupposti necessari per l'offerta di servizi di trasporto che rientreranno eventualmente nel traffico regionale. Considerando la vostra pianificazione finanziaria a medio termine, in che misura siete attualmente in grado di dichiarare che ordinerete le relative prestazioni di trasporto assieme alla Confederazione? Siete disposti a definire i vostri intenti in modo vincolante nel piano direttore cantonale?

La domanda 4 rivolta agli altri interpellati:

Su determinate tratte le misure previste creano i presupposti necessari per l'offerta di servizi di trasporto che rientreranno eventualmente nel traffico regionale. In che misura ritenete che le relative prestazioni di trasporto debbano essere ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni? I relativi intenti devono essere fissati nel piano direttore cantonale?

4.4.1 Ordinazione congiunta delle prestazioni

Cantoni

I seguenti Cantoni hanno dichiarato il loro intento di considerare queste prestazioni nella loro pianificazione finanziaria a medio termine e di ordinarle congiuntamente alla Confederazione:

	Si dichiarano disposti
C	VD, VS, JU

Altri interpellati

Gli altri interpellati hanno risposto alla domanda nel modo seguente:

	Favorevoli all'ordinazione congiunta	Esplicitamente contrari all'ordinazione congiunta
P	PPD, GP, PLS, Ps	
AE	ecs, UPS, transfair	
CI	CTP-CH, CTP-NOC	
O	AGRW, FERo, GTH, IGöV, IHK, LITRA, SAB, USIC, ATA, UTP, VÖV-ZH	FRS, SSA, FST

3 Cantoni, 4 partiti, 3 grandi associazioni nonché altre 11 organizzazioni sono favorevoli al fatto che queste prestazioni vengano ordinate in comune dalla Confederazione e dai Cantoni. VD, VS e JU sono disposti a dichiarare formalmente questa loro intenzione o lo hanno già fatto nell'ambito dei loro piani direttori. ZH e BE in teoria non sarebbero contrari, ma dichiarano di non essere in grado di ordinare offerte supplementari a causa della mancanza di capacità sulle loro reti celeri (S-Bahnen). LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS e TI partono dal presupposto che la Legge sulle ferrovie rimanga in vigore nella forma attuale e che le prestazioni del traffico regionale siano ordinate congiuntamente dai Cantoni e dalla Confederazione.

3 organizzazioni sono contrarie all'ordinazione congiunta delle relative prestazioni.

NE sarebbe favorevole, in linea di principio, in quanto le linee del raccordo alla rete ad alta velocità non avranno carattere di linee interregionali il cui finanziamento sarebbe di competenza della Confederazione. I Cantoni UR, SZ e SO non si aspettano cambiamenti nella loro offerta regionale di trasporti in seguito al raccordo alla rete ad alta velocità. AG non ritiene necessario dichiarare i propri intenti poiché la sua offerta di trasporti regionale ha la funzione di assicurare l'accesso ai collegamenti con il traffico a grande distanza – ad eccezione di misure puntuali. LU e ZG sono inoltre favorevoli ad un adeguamento della L_{ferr} nel quadro della seconda riforma delle ferrovie, che crei i presupposti per l'introduzione di convenzioni sulle prestazioni pluriennali.

Transfair ed un'organizzazione vogliono che la Confederazione promuova in modo particolare, quantomeno nella prima fase, nuove linee transfrontaliere del traffico regionale. Un'altra organizzazione propone una partecipazione finanziaria dei Paesi vicini, comunque coinvolti.

4.4.2 Dichiarazione nel piano direttore

Cantoni

I Cantoni si sono pronunciati nel modo seguente in merito ad una dichiarazione nel piano direttore relativa a prestazioni aggiuntive del traffico regionale:

	Favorevoli a una dichiarazione	Contro una dichiarazione	Dispongono già di una dichiarazione in tal senso
C	BE, LU, ZG, SO, NE	ZH, SZ, OW, NW, BS, BL, AG	VS, JU

Altri interpellati

Gli altri interpellati hanno risposto alla domanda nel modo seguente:

	Favorevoli a una dichiarazione	Contro una dichiarazione
P	UDF	PPD
CI	CTP-CH	CTP-NOC
O	UTP, ATA, IgöV-NW	LITRA, FRS

5 Cantoni, 1 partito 1 Conferenza e 3 organizzazioni si esprimono favorevolmente su una dichiarazione d'intenti in tal senso nel piano direttore cantonale.

7 Cantoni, 1 partito, 1 Conferenza nonché 2 organizzazioni sono contrari. ZH ritiene che il piano direttore non sia lo strumento appropriato. BS e BL, la CTP-NOC e il PPD sono dell'opinione che i piani direttori orientati a lunga scadenza offrano una scarsa flessibilità per potervi fissare la struttura dell'offerta del traffico regionale. Per il Cantone AG il piano direttore è uno strumento di coordinamento nella pianificazione del territorio e pertanto non è vincolante per impegni a livello di commitment. La CTP-CH non ne vede la necessità, ma risponderebbe affermativamente alla domanda, qualora questo avesse carattere vincolante anche per la Confederazione.

SZ, OW, TI e CTP-CH rilevano che la domanda andrebbe posta nell'ambito della seconda riforma delle ferrovie, qualora fosse in discussione il finanziamento dell'infrastruttura.

3.5 Ulteriori osservazioni (domanda 5)

Il PPD chiede che, nell'ambito della prima fase, venga stanziato un importo di 10 milioni di franchi da destinare ad approfondite verifiche a lungo termine e ad analisi costi-benefici in relazione a determinati progetti.

Il PES chiede che nell'integrazione del traffico regionale si prevedano anche dei tipi di esercizio sperimentali, in modo da testarne i possibili effetti sul trasferimento del traffico. Qualora si dimostrassero efficaci, le prestazioni sperimentate potrebbero essere incluse nell'offerta.

GE, Ps e 1 organizzazione esprimono il loro consenso per le misure tese a ridurre i controlli alla frontiera e ritengono che vadano realizzate al più presto.

SO, TI, OW e CTP sono del parere che le decisioni circa le modifiche a breve termine della destinazione dei fondi ("La realizzazione del progetto A non è o non è più possibile, quindi si anticipa il progetto B") non spettano al Parlamento, bensì al Consiglio federale quale responsabile operativo (art. 3 del decreto di finanziamento concernente il raccordo alla rete ad alta velocità). L'art. 3 del decreto federale (secondo il testo per la procedura di consultazione) deve servire a disciplinare le competenze del Consiglio federale in materia di gestione del credito d'impegno. Le opzioni, ancora poco concrete, menzionate nel testo in consultazione, come pure la rinuncia ad elementi consistenti del

progetto, sarebbero di competenza del Consiglio federale. AG non può approvare una regolamentazione di questa portata. Può invece immaginare che si possano accordare al Consiglio federale determinate competenze nell'ambito del programma di realizzazione.

I Cantoni della Svizzera centrale sottolineano che i principali obiettivi della loro regione sono la costruzione della galleria di base dello Zimmerberg, la garanzia della realizzazione – sostenibile sia per l'ambiente sia per la popolazione – delle tratte di collegamento alla NFTA (NFTA II), l'allacciamento della Svizzera orientale alla NFTA (ampliamenti delle tratte San Gallo – Arth – Gollau) e, quindi, il raccordo della Svizzera centrale alla rete ad alta velocità. Detti Cantoni ritengono che in nessun caso vanno sottratti fondi ai progetti NFTA e Ferrovia 2000 (seconda tappa) allo scopo di finanziare i progetti di raccordo alla rete ad alta velocità. Secondo i direttori cantonali dei trasporti pubblici (DTP) della Svizzera nord-occidentale, anche i problemi di capacità del nodo di Basilea e dell'area a sud di questo hanno, in fin dei conti, urgente bisogno di una soluzione. Sebbene questa problematica non rientri nelle competenze del credito per il raccordo alla rete ad alta velocità, i Cantoni della Svizzera nord-occidentale sono della ferma opinione che la Confederazione debba assicurare al più presto i necessari provvedimenti.

Appendice Elenco delle sigle

C Cantoni

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

P Partiti politici

LPS Partito liberale svizzero, Berna

PCS Partito cristiano-sociale, Zurigo

PES Partito ecologista svizzero, Berna

PPD Partito popolare democratico svizzero, Berna

Ps Partito socialdemocratico svizzero, Berna

UDC Unione democratica di centro, Berna

UDF Unione Democratica Federale, Thun

AE Importanti associazioni economiche

ecs economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere, Zurigo

sic-CH Società degli impiegati del commercio (sic) Svizzera, Zurigo

transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz, Berna

UPS Unione padronale svizzera, Zurigo

USAM Unione svizzera delle arti e mestieri, Berna

USS Unione sindacale svizzera, Berna

CI Conferenze intercantonali dei governi cantonali e dei direttori cantonali dei trasporti pubblici nonché Conferenze internazionali

CILC Conferenza Internazionale del Lago di Costanza, Kreuzlingen

CdC-Or Conferenza dei governi cantonali della Svizzera orientale GL, SH, AR, AI, SG, GR e TG

CTP-CH Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)

CTP-NOc Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici, Regione Svizzera nord-occidentale, comprende i Cantoni BE, SO, BS, BL, AG e JU

CTP-Or Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici, Regione Svizzera orientale, comprende i Cantoni GL, SH, AR, AI, SG, GR e TG

CTP-RegZ Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), Regione di Zurigo

CTSO Conférence des transports de suisse occidentale, comprende i Cantoni BE, FR, VD, VS, NE, GE e JU

F Imprese ferroviarie

BLS	Ferrovia del Lötschberg SA, Berna
FFS	Ferrovie federali svizzere, Berna
SOB	Schweizerische Südostbahn, San Gallo

O Ulteriori organizzazioni, associazioni, Comuni, privati**A Paesi confinanti**

ADA	Agence de Développement de l'Alsace, Colmar
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Südbaden, Freiburg i. BR.
ADT	Association Départementale du Tourisme du Haut-Reno, Colmar
AGRW	Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg, Rheineck
AIJ	Assemblea intergiurassiana, Moutier
ATA	Associazione Traffico e Ambiente, Berna
BEKMU	Unione bernese delle arti e mestieri, Burgdorf
CAM	Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace, Mulhouse
CCIAM	Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, Mulhouse
CCIG	Chambre de commerce et d'industrie de Genève, Genève
CCIN	Chambre Neuchâteloise du commerce et de l'industrie, Neuchâtel
CCIV	Chambre Valaisanne de commerce et d'industrie, Sion
CGHR	Conseil Général du Haut-Reno, Colmar
CISL	Communauté d'intérêt de la ligne Simplon-Lötschberg, Delémont
CP	Centre patronal, Paudex
CTF	Communauté de Communes des Trois Frontières, Saint-Louis
CTJ	Conférence Transjurassienne, La Chaux-de-Fonds
EAP	EuroAirport Aeroporto di Basilea-Mulhouse, Basilea
EM	Espace Mittelland, Berna
FERo	Fédération des Entreprises Romandes, Ginevra
FRG	Freiburger Regio-Gesellschaft, Freiburg i. Br.

FRS	Federazione svizzera del traffico stradale, Berna
FST	Federazione svizzera del turismo, Berna
FTJ	Fédération du Transjuralpin, Neuchâtel
GdD	Einwohnergemeinde Dornach
GdR	Gemeinde Riehen
GTH	GOTTHARD, SAN GOTTARDO, SAINT-GOTHARD, Zurigo
HKAG	Aargauische Industrie- und Handelskammer, Aarau
HKBB	handelskammer beider basel, Basilea
HKGL	Glarner Handelskammer, Glarona
HKGR	Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden, Coira
HKHB	Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee, Costanza
HKLI	Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer, Vaduz
HKSGA	Industrie- und Handelskammer St. Gallen-Appenzell, San Gallo
HKTG	Industrie- und Handelskammer Thurgau, Weinfelden
IGÖV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Friburgo
IGÖV-NW	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz, Basilea
ITGV	Interligne TGV Belfort-Bienne, Delle
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, Berna
MinBW	Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart
MunL	Municipalité de Lausanne
ORhK	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Freiburg i. Br.
ProB	Pro Bahn Schweiz, Zurigo
RegA	Région Alsace, Conseil Régional, Strasbourg
RegB	Regio Basiliensis, Basilea
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna, Berna
SchVB	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Binningen
SIVOM	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple, Volgelsheim
SSA	Società Svizzera degli Albergatori, Berna
StB	Stadt Breisach am Rhein

StE	Stadt Emmendingen
StF	Stadt Freiburg i. Br.
StL	Stadt Lörrach
UHA	Université du Haut-Reno, Mulhouse
USIC	Union Suisse des Sociétés d'Ingenieurs-Conseils, Berna-Liebefeld
UTP	Unione dei trasporti pubblici, Berna
VBU	Vereinigung Badischer Unternehmensverbände, Freiburg i. Br.
ViM	Ville de Mulhouse
VöV-ZH	Vereinigung für Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, Zurigo
VTGV	Verein TGV via Basel, Basilea