



# Il Consiglio federale chiede mezzi supplementari per il carico di autoveicoli

**Berna, 03.06.2022 - Il Consiglio federale prevede di aumentare di 40 milioni di franchi il credito a sostegno del carico di autoveicoli. Auspica inoltre un moderato ammodernamento del finanziamento del settore e propone che in futuro il materiale rotabile sia finanziato da terzi. In caso di esercizio deficitario, la Confederazione può versare indennità. Durante la sua seduta del 3 giugno 2022 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione in merito a tali proposte.**

Nei prossimi anni occorreranno ingenti investimenti di rinnovo per tre impianti di carico di autoveicoli (Lötschberg, Furka, Vereina). Questi impianti svolgono un'importante funzione di collegamento e sono inoltre rilevanti sotto il profilo della politica ambientale, visto che consentono di evitare transiti sui passi e percorsi più lunghi. Per tale motivo, la Confederazione intende sostenere anche in futuro il carico di autoveicoli.

Il finanziamento continuerà a svolgersi come finora: la necessaria infrastruttura ferroviaria dovrà essere finanziata tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, l'infrastruttura stradale mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale. Per ulteriori investimenti nell'infrastruttura stradale, il credito di 60 milioni di franchi a favore del carico di autoveicoli approvato dal Parlamento nel 2018 dovrà essere aumentato di 40 milioni.

Il Consiglio federale propone altresì una lieve modifica della pratica di finanziamento: in futuro il materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato da terzi, come avviene ad esempio nel traffico regionale viaggiatori. Finora i finanziamenti sono stati garantiti direttamente dalla Confederazione. Se per l'esercizio di un impianto di carico sono attesi costi non coperti, la Confederazione può versare indennità. A esserne interessate sono le stazioni di carico con una basilare funzione di collegamento a integrazione della rete delle strade nazionali, ovvero Lötschberg, Furka und Vereina. Il servizio al Sempione, complementare alla strada del passo aperta tutto l'anno, dovrà continuare a essere ordinato e finanziato dal Cantone del Vallese. All'Oberalp, come già deciso nel 2021, l'esercizio cesserà nel 2023 a causa dell'esigua domanda e degli elevati costi nonché del collegamento alternativo rappresentato dal passo del Lucomagno aperto tutto l'anno. Inoltre sull'Oberalp dovrà essere ampliata l'offerta ferroviaria.

La procedura di consultazione terminerà il 30 settembre 2022.

---

## Indirizzo cui rivolgere domande

Ufficio federale dei trasporti  
Informazione  
Tel. +41 58 462 36 43  
presse@bav.admin.ch

---

## Documenti

 [Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione](#) (PDF, 199 kB)

### Pubblicato da

Il Consiglio federale  
<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale.html>

Ufficio federale dei trasporti  
<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home.html>

Segreteria generale DATEC  
<https://www.uvek.admin.ch/uvek/it/home.html>

<https://www.admin.ch/content/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-89104.html>



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

Ittigen, 3 giugno 2022

# **Decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli**

**Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione**

# Compendio

***Il finanziamento delle attuali cinque stazioni di carico di autoveicoli (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Sempione) necessita di una parziale ridefinizione. Per i prossimi investimenti infrastrutturali occorre un credito aggiuntivo al credito d'impegno in corso Contributi d'investimento carico di autoveicoli.***

## **Situazione iniziale**

*Al momento in Svizzera operano cinque stazioni di carico di autoveicoli. Esse sono state sottoposte a una valutazione economica, nell'ambito della quale ne è stato esaminato il futuro fabbisogno finanziario. Nei prossimi anni sono programmati ingenti investimenti di rinnovo e bisogna decidere con quali fondi coprirli. Dal 1985 il carico di autoveicoli è promosso mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale. Oltre alle indennità annuali, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni per investimenti, attivo dal 2019.*

## **Contenuto del progetto**

*Dalla valutazione delle cinque stazioni di carico è emerso che tre di esse (Lötschberg, Vereina, Furka) svolgono una basilare funzione di collegamento tra località, a integrazione della rete delle strade nazionali, soprattutto in inverno. Il carico di autoveicoli al Sempione completa, invece, una strada nazionale aperta tutto l'anno, di conseguenza mantenerla in servizio resta un compito cantonale. Il carico sul passo dell'Oberalp ha perso importanza con l'apertura invernale del passo del Lucomagno e l'esigua domanda non giustifica più gli elevati costi. Nel 2023 se ne cesserà pertanto l'esercizio.*

*Oggi le tre stazioni di carico d'importanza nazionale operano con parziale copertura dei costi, tuttavia solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti a fondo perduto e che, di conseguenza, non vi sono costi successivi da sostenere in relazione agli investimenti. Per stabilire se questo sistema debba essere mantenuto, si è proceduto a confronti con settori analoghi. Il Consiglio federale è giunto alla conclusione che è necessario adattare il finanziamento.*

- *In futuro il materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato da terzi, com'è il caso nel traffico regionale viaggiatori. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, si potrà concordare un'indennità annua.*
- *L'infrastruttura stradale deve continuare a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale (cassa delle strade).*
- *L'infrastruttura ferroviaria può essere finanziata attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e, per poterla utilizzare, il carico di autoveicoli paga l'usuale prezzo di traccia.*

*Oltre alla funzione di collegamento, il carico di autoveicoli ha rilevanza anche sotto il profilo della politica ambientale, considerato che consente di evitare transiti sui passi e percorsi più lunghi.*

# Rapporto esplicativo

## 1 Situazione iniziale

### 1.1 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare

In Svizzera ci sono in totale cinque stazioni di carico di autoveicoli (trasporto ferroviario di veicoli a motore accompagnati attraverso le gallerie alpine Furka, Vereina, Lötschberg e Sempione e sul passo dell'Oberalp).

Tabella 1: panoramica delle stazioni di carico

Impianto	In esercizio dal <sup>1</sup>	Gestore	Indennità	Infrastruttura	Numero di veicoli trasportati nel 2019	Di cui veicoli > 3,5 t
Lötschberg	1926/60	BLS <sup>2</sup>	–	BLSN	1 092 000	14 194
Sempione	2004 <sup>3</sup>	BLS (fino al 2017 FFS)	Cantone VS	FFSI	169 697	27
Vereina <sup>4</sup>	1999	FR	–	FR	529 117	14 042
Furka	1982	MGB	Confederazione	MGI	230 828	429
Oberalp	1982	MGB	Confederazione	MGI	2219	0

Il carico di autoveicoli svolge, soprattutto d'inverno, un'importante funzione di collegamento nella regione alpina, per quanto non della stessa portata alle cinque stazioni.

- Il servizio al Lötschberg sopperisce tutto l'anno alla mancanza del collegamento stradale dalla regione Berna/Oberland bernese all'Alto Vallese. In passato era stato pianificato di realizzarne uno mediante il progetto di galleria stradale Rawil, ma alla fine si era dovuto rinunciare a questo tratto di strada nazionale.
- La galleria della Vereina è stata costruita fundamentalmente perché il Cantone dei Grigioni ha deciso di rinunciare all'ampliamento della strada del passo della Flüela, che l'avrebbe resa sicura d'inverno, e in alternativa di investire in una galleria ferroviaria con carico di autoveicoli. Aperta nel 1999, la galleria della Vereina è stata finanziata come progetto speciale di Confederazione e Cantone.
- Sin dalla sua apertura, nel 1982, la galleria della Furka ha consentito di unire in tutta sicurezza, nel periodo invernale, la zona del San Gottardo (Valle di Orsera) con l'Alto Vallese (Goms). All'epoca, il credito di Confederazione e Cantoni destinato alla costruzione comprendeva anche la realizzazione di un servizio di carico di autoveicoli.
- Al Sempione esisteva una stazione di carico fino al 1992. Questa è stata però dismessa nel momento in cui l'ampliamento della strada nazionale ha consentito il transito sicuro sul passo anche d'inverno. Su richiesta della regione, dal 2004 il Cantone del Vallese ha finanziato la reintroduzione di un'offerta di carico di autoveicoli, inizialmente connessa con quella del traffico regionale viaggiatori. Questo collegamento oggi non esiste più, poiché la regione Lombardia, in Italia, ha cambiato il suo programma d'offerta. Per la Confederazione, il carico al Sempione resta comunque un'offerta complementare a quella della strada nazionale aperta tutto l'anno.
- Il carico di veicoli sul passo dell'Oberalp è dispendioso e lento; di conseguenza, con l'apertura invernale del passo del Lucomagno la domanda in questa stazione è crollata. Considerati gli ingenti investimenti necessari (8-10 mio.), il servizio cesserà nel 2023.

Sul piano nazionale sono tre le stazioni di carico che rivestono una funzione di collegamento di base a integrazione della rete stradale: Lötschberg, Vereina e Furka. Quella al Sempione resterà in esercizio se il Cantone del Vallese è disposto a indennizzarne i costi pianificati non coperti.

Oltre alla funzione di collegamento, il carico di autoveicoli assume anche una valenza a livello di politica ambientale, considerato che consente di evitare deviazioni nel traffico stradale (di persone e merci). Le imprese di trasporto interessate stimano una riduzione annua di CO<sub>2</sub> pari a 37 000 tonnellate, visto che il trasporto delle auto attraverso le gallerie mediante trazione elettrica consente di rinunciare a dispendiosi sistemi di aerazione necessari nei tunnel stradali.

Gli impianti di carico e scarico e il materiale rotabile hanno urgente bisogno di essere rinnovati. La posizione esposta di tali impianti riduce la durata di vita dell'infrastruttura; inoltre, con l'introduzione, nel 2009, di requisiti di sicurezza più severi nelle gallerie ferroviarie esistenti<sup>5</sup>, anch'esse necessitano di miglioramenti. Anche la maggior parte del materiale

<sup>1</sup> Prima dell'apertura della galleria autostradale, nel 1980, anche il San Gottardo disponeva del carico di autoveicoli, che è stato rimosso in esercizio per qualche settimana nel 2001, a seguito del disastroso incendio nella galleria stradale.

<sup>2</sup> Dal 2000, in periodi di grande volume di traffico la BLS opera anche con treni diretti Lötschberg-Sempione. Questi fanno uso dell'infrastruttura esistente per il carico di autoveicoli alle rispettive stazioni e non vengono pertanto contati separatamente.

<sup>3</sup> In passato al Sempione esisteva una stazione di carico che è stata dismessa nel 1992, quando la strada del passo è stata ampliata per poter essere percorsa in maniera sicura anche d'inverno.

<sup>4</sup> Fino al 2011 la FR offriva un servizio di carico di autoveicoli Thusis-Samedan all'Albula, con il quale di principio si agganciavano i carri per il trasporto auto ai treni viaggiatori.

<sup>5</sup> Direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) del 10 agosto 2009 in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti

rotabile (locomotive, carri di carico) deve essere rinnovata, non da ultimo a causa dell'estrema corrosione dovuta all'acqua salata che in inverno gocciola dalle macchine.

Per soddisfare le necessità più urgenti, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi versato dallo stesso anno. Questo credito è quasi esaurito, pertanto bisogna decidere come continuare a finanziare il rinnovo.

## 1.2 Finanziamento di esercizio e materiale rotabile

L'articolo 18 della legge federale del 22 marzo 1985<sup>6</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin) prevede che il carico di autoveicoli venga sostenuto mediante indennità e aiuti agli investimenti. I contributi sono accordati nella misura necessaria ad assicurare l'autonomia finanziaria. La Confederazione provvede affinché sia garantito un esercizio non discriminatorio. Attualmente la Confederazione versa indennità solo alla Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (Furka/Oberalp)<sup>7</sup>.

L'aiuto finanziario può comportare investimenti nell'infrastruttura (nel settore infrastrutturale) come nei veicoli (nel settore del carico di autoveicoli). C'è però da chiedersi se per l'effettivo esercizio del secondo settore si debbano prevedere sia indennità sia aiuti agli investimenti. Se gli investimenti nel materiale rotabile sono attuati mediante il mercato finanziario, i costi successivi sono pagati in primo luogo con i compensi del trasporto. Se questi ultimi non sono sufficienti e sono state altresì esaurite le possibilità di aumentare i prezzi, i costi non coperti possono essere finanziati mediante un'indennità, che la Confederazione limita però ai costi pianificati non coperti.

Allo stato attuale non è chiaro se in futuro le stazioni di carico della Vereina e del Lötschberg avranno nuovamente bisogno di indennità, soprattutto perché è difficile stimare l'evoluzione della domanda nei prossimi anni. La crisi COVID-19 ha causato un crollo e inoltre al Lötschberg si è dovuto limitare temporaneamente il servizio a causa del risanamento in corso alla galleria di valico. Impossibile dunque sapere in che direzione la domanda si svilupperà in futuro. Sarà compito dei due rispettivi gestori tenerne sotto controllo l'evoluzione e chiedere per tempo eventuali indennità.

I treni per il trasporto di autovetture impiegati (Lötschberg max. otto, Vereina max. quattro, Furka due) rappresentano un valore di riacquisto pari a 400 - 500 milioni di franchi. Con una durata di utilizzazione di 25 anni risultano costi di ammortamento fino a 20 milioni di franchi. Considerato che una parte relativamente importante del materiale rotabile era stata, a suo tempo, finanziata a fondo perduto, per il carico di autoveicoli tali ammortamenti in futuro costituiranno un peso supplementare (dopo il nuovo investimento). Se gli interessi aumentassero nuovamente, si aggiungerebbero i rispettivi costi. È molto probabile che per parte di essi in futuro saranno necessarie indennità. Prima si deve però cercare di coprire tali costi mediante maggiori ricavi dai compensi del trasporto. I gestori dovranno effettuare, in particolare, differenziazioni dei prezzi, che implicino maggiori entrate e non generino importanti effetti di ritorno alla strada.

Se le prestazioni nel carico di autoveicoli vengono ordinate e indennizzate, lo sono su base annuale. Qualora in futuro altri impianti di carico dovessero necessitare di indennità, nell'ottica della trasparenza e di una maggiore sicurezza della pianificazione si potrà valutare se richiedere al Parlamento un limite di spesa quadriennale (secondo l'art. 20 della legge federale sulle finanze della Confederazione LFC<sup>8</sup>).

## 1.3 Finanziamento dell'infrastruttura stradale

Gli impianti per il carico di autoveicoli dal punto di raccordo alla rete delle strade principali o nazionali appartengono ai gestori dell'infrastruttura (BLS Netz AG [BLSN], Ferrovia retica SA [FR], Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG[MGI]); del loro esercizio si occupano però le rispettive imprese di trasporto (cfr. n. 1.2).

Secondo l'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>9</sup> sulle ferrovie (Lferr), questi impianti in linea di principio non fanno parte dell'infrastruttura ai sensi del diritto ferroviario, ma sono di proprietà dei suoi gestori. Quelli alla Furka e alla Vereina sono stati finanziati con i crediti di costruzione all'epoca della realizzazione della galleria, gli impianti al Lötschberg con fondi d'investimento a destinazione vincolata per il traffico stradale. Tutti gli investimenti sono stati finanziati a fondo perduto.

Essendo gli impianti delle vere infrastrutture stradali, è giustificato coprirne il rinnovo ed eventuali adeguamenti con il finanziamento speciale per il traffico stradale, continuando a stanziarlo a fondo perduto, altrimenti i gestori dell'infrastruttura si ritroverebbero a far fronte ad ammortamenti, che dovrebbero a loro volta essere coperti. Ciò semplifica notevolmente il sistema di finanziamento.

## 1.4 Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Solo una minima parte dell'infrastruttura ferroviaria è destinata specificamente al carico di autoveicoli e, nel complesso, il suo utilizzo è indennizzato con il prezzo di traccia pagato dai treni per il trasporto di autovetture. Il prezzo di traccia, però, copre in primo luogo solo i costi marginali dell'infrastruttura e una parte dei costi fissi può essere compensata solo se vengono pagati contributi di copertura. Attualmente per le tre stazioni di carico questi ultimi ammontano a tre milioni di franchi circa.

Gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria e i costi non coperti sono finanziati con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e riguardo a ciò non c'è alcunché da cambiare. Resta tuttavia da determinare l'importo del contributo di copertura da versare. Esso è definito come quota sui proventi del trasporto (art. 9c Lferr) e deve tener conto della situazione economica del settore interessato. In futuro si prevede di trattare il carico di autoveicoli come gli altri settori di trasporto: per

<sup>6</sup> RS 725.116.2

<sup>7</sup> Cfr. rubrica A231.0291 Carico degli autoveicoli, volume 2B

<sup>8</sup> RS 611.0

<sup>9</sup> RS 742.101

quelli che non coprono i costi, il contributo di copertura è fissato a zero, per quelli che li coprono (come nel traffico a lunga distanza) sarà possibile un margine operativo sul fatturato dell'otto per cento massimo.

## 1.5 Alternative esaminate

Si è analizzata la necessità di aumentare il finanziamento degli investimenti dai fondi per le strade. Per gli impianti finanziati dal FIF emergerebbero problemi di delimitazione, perché se è vero che l'intero impianto deve tener conto delle esigenze di capacità del carico di autoveicoli, non è possibile far riferimento a determinate componenti. Risulta più opportuno versare ogni anno nel FIF un contributo forfettario dal finanziamento delle strade, come avviene già per la costruzione della Nuova ferrovia transalpina fino al rimborso dell'anticipo del FIF.

Il finanziamento del materiale rotabile con contributi a fondo perduto continuerebbe a essere possibile. Tuttavia sembra più logico seguire lo stesso metodo applicato nel traffico regionale viaggiatori, dove il materiale rotabile è finanziato da terzi ma i costi successivi sono computabili nel quadro di un eventuale pagamento di indennità.

## 1.6 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>10</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>11</sup> sul programma di legislatura 2019–2023. La necessità del presente messaggio è emersa solo nell'ambito dei due sondaggi condotti dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) presso i gestori rispettivamente a fine 2018 e inizio 2020. Nel 2018, ossia al momento di definire il programma di legislatura, non era ancora prevedibile.

## 2 Tenore del decreto di finanziamento

### 2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

Considerato che nei prossimi anni è previsto un fabbisogno di rinnovo molto elevato per gli impianti di carico di autoveicoli e per il materiale rotabile ivi impiegato e che le imprese non possono finanziare gli investimenti necessari con fondi propri, o possono farlo solo in misura molto limitata, a fine 2018 il Parlamento ha approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi. Dal 2019 i contributi concessi a fondo perduto sono stati o sono utilizzati per la realizzazione dei progetti di rinnovo più urgenti.

I mezzi del credito d'impegno Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019, pari a 60 milioni, sono stati vincolati fino a fine 2021. Per tale motivo, a inizio 2020 l'UFT ha condotto un sondaggio presso i gestori per rilevare il fabbisogno di fondi per i rinnovi a partire dal 2022, constatando un fabbisogno supplementare di 140 milioni. La maggior parte di questi mezzi sarà destinata al materiale rotabile. Un credito d'impegno aggiuntivo dovrà essere previsto solo per investimenti nell'infrastruttura stradale (cfr. n. 1.3), dell'ordine di 40 milioni di franchi.

Il presente decreto di stanziamento mira a garantire il finanziamento di altri progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli mediante la concessione, in virtù dell'articolo 18 LUMin, di contributi d'investimento sotto forma di credito aggiuntivo all'attuale credito d'impegno Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019. Considerato che gli investimenti richiedono lunghi tempi di preparazione, l'UFT deve poter accordare il proprio impegno di finanziamento prima che siano pronti i crediti a preventivo. Le condizioni per il finanziamento sono stabilite dall'UFT nel quadro di una decisione di assegnazione impugnabile.

### 2.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni

Trattandosi di un credito aggiuntivo a un credito esistente, di seguito si presenta anche quest'ultimo. Per la concessione dei contributi d'investimento erano però valide altre norme e, in particolare, era ancora possibile cofinanziare veicoli.

#### Progetti del credito d'impegno 2019

Con l'attuale credito d'impegno 2019, pari a 60 milioni, sono stati ovvero sono finanziati i progetti riportati di seguito.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr. <sup>12</sup>
BLS	Ammodernamento di 6 locomotive del tipo Re 465	4,2
BLS	Acquisizione di 1 carro di carico per il Sempione	0,9
BLSN	Impianti per il carico di autoveicoli a Goppenstein	0,4
BLSN	Portali termici a Kandersteg e Goppenstein	2,6
MGB	Ammodernamento di 9 locomotive del tipo HGe 4/4 II	22,0
MGB	Nuovo sistema di accesso alla stazione di carico	1,2

<sup>10</sup> FF 2020 1565

<sup>11</sup> FF 2020 7365

<sup>12</sup> Importi senza eventuali costi aggiuntivi dovuti alla realizzazione del progetto e al rincaro e imposta sul valore aggiunto non restituito, precisione media dei costi +/-15 per cento, livello dei costi febbraio 2018.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr. <sup>12</sup>
	della Furka	
FR	Acquisto di 1 locomotiva Ge 4/4 II da MOB	6,1
FR	6 carri di estremità senza arco di protezione	10,7

### Progetto credito aggiuntivo

Con il credito aggiuntivo richiesto, pari a 40 milioni, possono essere finanziati i progetti riportati di seguito.

Impresa	Progetto	Fabbisogno di fondi in mio. fr.
BLSN	Lavori di rinnovo di piccola entità agli impianti di Kandersteg e Goppenstein e adattamenti rilevanti per la sicurezza (ad es. rilevatori di incendio e di altezza)	8
FR	Lavori di rinnovo di piccola entità agli impianti di Selfranga e Sagliains e adattamenti rilevanti per la sicurezza (ad es. rilevatori di incendio e di altezza)	8
MGI	Rinnovo e adattamento dell'infrastruttura agli impianti di Realp e Oberwald	16
MGI	Installazione impianto di revisione per i treni per il trasporto di autovetture nella Valle di Orsera	6
Tutte	Riserva, rincaro, rischi legati alle variazioni del tasso di cambio	2

### Destinatari del credito aggiuntivo

I fondi sono destinati alla FR, alla MGI e alla BLSN.

### Imprevisti

Per costi imprevisti è considerata una riserva del cinque per cento, che comprende il rincaro (IPC) ed eventuali rischi legati alle variazioni del tasso di cambio.

## 2.3 Stime concernenti il rincaro

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito d'impegno sono riportate nel decreto federale (art. 1). Esse si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del dicembre 2021 (101,5 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti a preventivo annuali sono adeguati alle stime attuali concernenti il rincaro.

## 3 Ripercussioni

### 3.1 Ripercussioni finanziarie

Finora sono risultati a carico del bilancio della Confederazione circa 14 milioni di franchi l'anno, dei quali 2 milioni circa destinati alle indennità (A231.0291) e 12 milioni circa per i contributi d'investimento dal credito d'impegno di 60 milioni. Le variazioni tra gli anni sono tuttavia notevoli.

	C 2018	C 2019	C 2020	P 2021	P 2022	PF 2023	PF 2024
A231.0291		2440	2100	2087	2073	2058	1714
A236.0139	6000	11822	4750	11916	11833	9632	4047

Nel periodo 1985-2010 sono stati destinati al carico di autoveicoli sussidi federali per un valore totale di 360 milioni<sup>13</sup>, ovvero in media 14 milioni l'anno. Quest'importo non comprende i costi per gli impianti di carico né per i treni alla Furka e alla Vereina, all'epoca finanziati con i crediti di costruzione per le gallerie.

Un caso speciale hanno rappresentato gli anni 2011-2017, durante i quali non sono stati versati contributi d'investimento, ma la Confederazione ha pagato solo indennità d'esercizio per il carico di autoveicoli alla Furka e all'Oberalp.

Con il credito d'impegno aggiuntivo non aumenterà l'onere annuale, visto che la soppressione del finanziamento del materiale rotabile sul fronte investimenti genererà, in un secondo momento, un trasferimento verso le indennità (cfr. n.

<sup>13</sup> Cfr. Messaggio del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto, all. 1, pag. 1423.

1.2). A conclusione delle convenzioni di finanziamento attuali, i contributi d'investimento dovrebbero essere inferiori, in media, di 8 milioni l'anno.

Trattandosi di spese per il carico di autoveicoli, le stesse continueranno a essere imputate al Finanziamento speciale del traffico stradale. Sulla scorta dell'attuale contesto economico è possibile stimare le ripercussioni dettagliate. Modifiche delle ipotesi di base in merito, ad esempio, alle forme di mobilità, al rincaro e al livello del tasso d'interesse, possono influire notevolmente sulle cifre illustrate di seguito, ma al momento non possono essere valutate.

Partendo dalle attuali capacità di trasporto, i treni per il trasporto di autovetture presentano un valore di riacquisto di 400-500 milioni di franchi. Il volume di ammortamento aumenta a ogni veicolo acquistato con finanziamenti di terzi, che sostituisce uno finanziato a fondo perduto, e tra circa 20 anni raggiungerà i 20 milioni di franchi. I restanti costi dei veicoli (manutenzione) non dovrebbero subire cambiamenti di rilievo rispetto a oggi.

Se il livello degli interessi salisse fino al quattro per cento, i relativi costi potrebbero raggiungere, in media, i 10 milioni di franchi all'anno.

Finché l'incremento dei costi di portata fino a due milioni di franchi può essere coperto mediante ricavi aggiuntivi (differenziazioni dei prezzi), la tappa successiva consisterebbe nel ridurre i contributi di copertura del carico di autoveicoli a una percentuale pari a zero. Ciò graverebbe sul FIF per tre milioni di franchi l'anno, poiché si dovrebbero versare indennità proporzionalmente più elevate ai gestori dell'infrastruttura.

Se i costi continuano ad aumentare, le imprese dovranno richiedere indennità che, in caso di interessi bassi, aumenterebbero di cinque milioni di franchi entro 10 anni e di 11 milioni entro 20 anni. Poiché un tale incremento delle indennità sarebbe compensato con la soppressione di contributi d'investimento per una media di otto milioni di franchi, in un primo momento risulterebbe uno sgravio del finanziamento speciale del traffico stradale, successivamente un leggero onere supplementare. Tuttavia, se il livello degli interessi dovesse aumentare, l'onere supplementare potrebbe essere notevolmente superiore.

<b>Carico di autoveicoli (senza rincaro)</b>	<b>2022</b>	<b>2032</b>	<b>2042</b>	<b>Osservazioni</b>
<b>Costi carico di autoveicoli</b>				
Costi di ammortamento	4 *)	14 (+10)	20 (+6)	*) da verificare
Contributo di copertura prezzo di traccia	3	0 (-3)	0	a carico del FIF
Costi d'interesse (fino al 4 %)	...	(max. 7)	max. 10)	non considerati
Altri costi carico di autoveicoli	45	45	45	
<b>Ricavi carico di autoveicoli</b>				
Ricavi commerciali	50	52 (+2)	52	
Indennità (senza costi d'interesse)	2	7 (+5)	13 (+6)	in aggiunta potrebbero risultare costi d'interesse
Contributi d'investimento a fondo perduto	12	4 (-8)	4	soppressione del finanziamento dei veicoli
<b>Oneri Confederazione LUMin</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>indennità + contributi d'investimento</b>
<b>Onere supplementare FIF</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>ricavi dei prezzi di traccia più bassi e di conseguenza indennità più elevate</b>

### **3.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Per continuare a versare i contributi d'investimento per il carico di autoveicoli non occorre aumentare l'effettivo del personale.

### **3.3 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni**

Il presente progetto non ha ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, poiché i contributi d'investimento sono finanziati dalla sola Confederazione.

### **3.4 Ripercussioni sull'economia**

Il carico di autoveicoli svolge, soprattutto d'inverno, un'importante funzione di collegamento delle regioni periferiche, a grande vocazione turistica. La concessione di contributi d'investimento richiesta può permettere di evitare notevoli aumenti delle tariffe, non graditi sul piano politico, che causerebbero a loro volta un percettibile calo della domanda. Contemporaneamente, la regolamentazione del contributo di copertura incentiverebbe i gestori a determinare i prezzi tenendo conto della disponibilità a pagare. Con il sostegno al carico di autoveicoli la Confederazione fornisce un contributo

non irrilevante all'approvvigionamento di beni, al mantenimento dei posti di lavoro (presso i gestori e le piccole imprese artigiane, ad es. i ristoranti) e quindi, globalmente, allo sviluppo economico delle regioni interessate.

### **3.5 Ripercussioni sulla società e sull'ambiente**

Il carico di autoveicoli garantisce il collegamento alla rete di trasporto sovraregionale e nazionale e riveste pertanto importanza non solo a livello di politica dei trasporti. Le stazioni di carico contribuiscono infatti anche agli scambi tra regioni e Cantoni, particolarmente rilevanti nei casi della Vereina e del Lötschberg: quella della Vereina, in inverno, è l'unica alternativa valida alla strada del passo della Flüela, chiusa; quella del Lötschberg sostituisce la galleria stradale di Rawil, mai costruita. Il carico di autoveicoli sgrava l'ambiente poiché evita lunghe deviazioni e code su altri tratti stradali, talvolta molto trafficati. Si possono pertanto ridurre le ripercussioni negative causate dal traffico stradale sulla salute e sull'ambiente.

## **4 Aspetti giuridici**

### **4.1 Costituzionalità e legalità**

La competenza dell'Assemblea federale per il presente decreto di stanziamento deriva dall'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.)<sup>14</sup>.

La base legale per il versamento dei contributi d'investimento al carico di autoveicoli è data dall'articolo 18 LUMin in combinato disposto con l'articolo 24 dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM)<sup>15</sup>.

### **4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

L'esercizio della stazione di carico al Sempione è conforme al Trattato del 25 novembre 1895<sup>16</sup> fra la Svizzera e l'Italia per la costruzione e la gestione di una ferrovia attraverso il Sempione, da Briga a Domodossola.

### **4.3 Forma dell'atto**

Considerato che i mezzi supplementari necessari vengono impiegati per uno scopo analogo, entro il 2030 si prevede di aumentare il credito d'impegno esistente con un credito aggiuntivo pari al fabbisogno d'impegno globale. Secondo l'articolo 13 capoverso 3 dell'ordinanza del 5 aprile 2006 sulle finanze della Confederazione (OFC)<sup>17</sup> a tale scopo deve essere presentato al Parlamento un messaggio (decreto finanziario senza consultazione). Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002<sup>18</sup> sul Parlamento, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, non sottoposto a referendum.

### **4.4 Subordinazione al freno alle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., le crediti d'impegno implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi necessitano del consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere. L'articolo 1 capoverso 2 del presente decreto federale prevede spese annuali pari in media a 4 milioni di franchi per 10 anni. Il credito d'impegno sottostà pertanto al freno alle spese.

### **4.5 Conformità alla legge sui sussidi**

I mezzi finanziari per il promovimento del carico di autoveicoli sono costituiti dai sussidi. Come descritto ai numeri 3.4 e 3.5, le stazioni di carico svolgono un'importante funzione di collegamento per le regioni periferiche, a forte vocazione turistica. Committenti dell'infrastruttura stradale degli impianti di carico, oggetto del presente decreto di stanziamento, sono i rispettivi gestori, che non dispongono di mezzi propri, bensì poggiano la loro ordinaria attività d'investimento sui mutui FIF. Questi ultimi non possono però essere impiegati per l'infrastruttura stradale. Per l'uso degli impianti per il carico di autoveicoli i gestori dell'infrastruttura non ricevono un compenso che copre i costi, di conseguenza forniscono la prova necessaria di mancata autonomia finanziaria di cui all'articolo 18 LUMin.

Procedura per la concessione dei contributi: i gestori presentano una domanda di finanziamento per ogni progetto, fornendo i dati di cui alle direttive dell'UFT. Quest'ultimo valuta, sulla scorta di una lista di controllo strutturata, se i requisiti per la concessione del sussidio sono adempiuti. In caso di esito positivo stabilisce le modalità e i costi computabili in una decisione di assegnazione impugnabile. Tale procedura rispetta le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990<sup>19</sup> sui sussidi.

<sup>14</sup> RS 101

<sup>15</sup> RS 742.411

<sup>16</sup> RS 0.742.140.21

<sup>17</sup> RS 611.01

<sup>18</sup> RS 171.10

<sup>19</sup> RS 616.1

# **Decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli**

del ...

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto l'articolo 167 della Costituzione federale;<sup>1</sup>  
visto l'articolo 18 della legge federale del 22 marzo 1985<sup>2</sup> concernente  
l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri  
mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo;  
visto il messaggio del Consiglio federale del .....<sup>3</sup>,

*decreta:*

## **Art. 1**

Per il finanziamento di altri progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli è stanziato un credito aggiuntivo di 40 milioni di franchi per aumentare l'attuale credito d'impegno «Contributi d'investimento carico autoveicoli 2019» di 60 milioni di franchi<sup>4</sup>. L'importo del credito d'impegno si fonda sull'indice nazionale dei prezzi al consumo di dicembre 2021 (pari a 101,5 punti; dicembre 2020 = 100 punti) e sulle seguenti stime del rincaro:

2022: +1,9 %;

2023: +0,7 %;

2024: +0,6 %;

2025 e anni seguenti: +0,5 %.

## **Art. 2**

Il presente decreto non sottostà a referendum.

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> RS 725.116.2

<sup>3</sup> ....

<sup>4</sup> Art. 7 cpv. 1 lett. e del decreto federale Ia del 13 dicembre 2018 concernente il preventivo per il 2019 (FF 2019 1789)



Berna, 3 giugno 2022

Destinatari:

Partiti politici

Associazioni mantello dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna

Associazioni mantello dell'economia

Altri ambienti interessati

**Decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli: avvio della procedura di consultazione**

Gentili Signore, egregi Signori,

il 3 giugno 2022 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione in merito al decreto federale concernente il limite di spesa per il promovimento del trasporto combinato transalpino accompagnato presso i Cantoni, i partiti politici, le organizzazioni mantello svizzere dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna, le organizzazioni mantello dell'economia e le cerchie interessate.

La procedura di consultazione si concluderà il **30 settembre 2022**.

Oggi le tre stazioni di carico d'importanza nazionale (Lötschberg, Vereina, Furka) operano con parziale copertura dei costi, tuttavia solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti a fondo perduto e che, di conseguenza, non vi sono costi successivi da sostenere in relazione agli investimenti. Per stabilire se questo sistema debba essere mantenuto, si è proceduto a confronti con settori analoghi. Il Consiglio federale è giunto alla conclusione che è necessario adattare il finanziamento.

In futuro il materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato da terzi, com'è il caso nel traffico regionale viaggiatori. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, si potrà concordare un'indennità annua. L'infrastruttura stradale deve continuare a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale (cassa delle strade), mentre quella ferroviaria può esserlo attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Per poter utilizzare l'infrastruttura, il carico di autoveicoli pagherà l'usuale prezzo di traccia.

A fine 2018 il Parlamento ha approvato un credito d'impegno di 60 milioni di franchi, considerato che nei prossimi anni è previsto un elevato fabbisogno di rinnovo per gli impianti di carico di autoveicoli e per il materiale rotabile ivi impiegato e che le imprese non possono finanziare gli investimenti necessari con fondi propri, o possono farlo solo in misura molto limitata. I 60 milioni del credito d'impegno Contributi d'inve-



stimento carico di autoveicoli 2019 sono stati vincolati fino a fine 2021. Per tale motivo, a inizio 2020 l'UFT ha condotto un sondaggio presso i gestori per rilevare il fabbisogno di fondi per i rinnovi a partire dal 2022, constatando un fabbisogno supplementare di 140 milioni. La maggior parte di questi mezzi sarà destinata al materiale rotabile. Per gli investimenti nell'infrastruttura stradale bisogna prevedere un credito d'impegno aggiuntivo, dell'ordine di 40 milioni di franchi.

Il presente decreto di stanziamento mira a garantire il finanziamento di altri progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli mediante la concessione, in virtù dell'articolo 18 LUMin, di contributi d'investimento sotto forma di credito aggiuntivo all'attuale credito d'impegno Contributi d'investimento carico di autoveicoli 2019.

La documentazione concernente la consultazione è disponibile al seguente indirizzo Internet: [Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#).

Ai sensi della legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (RS 151.3) ci adoperiamo per assicurare un accesso senza barriere ai documenti pubblicati. Vi preghiamo pertanto di inviarci il vostro parere, entro il termine previsto, possibilmente per posta elettronica (**p.f. sia in formato PDF sia in Word**) all'indirizzo:

*indirizzo elettronico per l'inoltro del parere*  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Per domande e ulteriori informazioni potete rivolgervi a Petra Breuer, co-caposezione Rete ferroviaria, tel. 058 46 380 13.

Distinti saluti

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

Simonetta Sommaruga

# Liste der Adressaten

## Liste des destinataires

### Elenco dei destinatari

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni .....	2
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale .....	3
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna.....	4
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia.....	5
5.	Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto.....	6
6.	Organisationen/ organisations/ organizzazioni .....	6

## 1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau

Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

**2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale**

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
---	---

Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägeligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

**3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna**

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
---	-------------------------------

Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

**4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia**

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

## 5. Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto

BLS AG	Genfergasse 11 3001 Bern
BLS Netz AG	Genfergasse 11 3001 Bern
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG	Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
RhB Rhätische Bahn AG	Bahnhofstrasse 25 Postfach 7002 Chur
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation	Hilfikerstrasse 1 3000 Bern 65

## 6. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf <a href="mailto:info@alpeninitiative.ch">mailto:info@alpeninitiative.ch</a>
Automobil Club der Schweiz ACS	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA	Spitalgasse 32 3000 Bern 7
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IGÖV	Leimenstrasse 42 4051 Basel
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach

	3000 Bern 7
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konsumentenforum kf	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lötschberg-Komitee	c/o Rechtsbüro Amherd Carlen Truffer act Furkastrasse 25 Postfach 140 3900 Brig
Pro Bahn Schweiz	8000 Zürich
RAILplus	Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 5001 Aarau
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern
Schweizerischer Tourismusverband STV	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Stiftung für Konsumentenschutz SKS Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22
Touring Club der Schweiz (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier
Trasse Schweiz AG	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici	Dählhölzliweg 12 3000 Bern 6
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern
Wettbewerbskommission WEKO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern





5 gennaio 2023

# Consultazione sul decreto federale concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di progetti di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli

## Rapporto sui risultati

### Compendio

*Il finanziamento delle attuali cinque stazioni di carico di autoveicoli (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp, Sempione) necessita di una parziale ridefinizione. Per i prossimi investimenti infrastrutturali occorre un credito aggiuntivo al credito d'impegno in corso Contributi d'investimento carico di autoveicoli.*

*I risultati della consultazione (54 pareri) possono essere riassunti come segue.*

- *Vi è ampio consenso in merito al fatto che le stazioni di carico attualmente in esercizio offrono servizi opportuni, con diversi fini utili, in particolare per le regioni interessate, ma anche sotto il profilo ambientale. Per tale aspetto il progetto è di principio valutato positivamente da tutti i partecipanti alla consultazione.*
- *Il progetto ha ripercussioni dirette solo sui Cantoni Berna, Vallese, Grigioni e Uri. La CTP e i Cantoni non direttamente interessati sono favorevoli praticamente all'unanimità. I Cantoni di Berna e Uri approvano il progetto senza proposte di modifica, mentre il Cantone dei Grigioni non concorda nel cambiare il sistema di finanziamento del materiale rotabile. Il Cantone del Vallese sostiene il progetto, ma auspica che la Confederazione cofinanzi il carico di autoveicoli al Sempione in caso di chiusura prolungata della strada del passo. Inoltre critica il momento scelto per il cambio di sistema nel finanziamento del materiale rotabile.*
- *Il finanziamento del materiale rotabile sul mercato dei capitali è in linea di principio considerato positivamente. I gestori delle stazioni di carico disapprovano tuttavia che il cambio di sistema avvenga proprio mentre si apprestano a effettuare acquisti di grossa portata in materiale rotabile. Temono che saranno costretti ad aumentare i prezzi e si aspettano che per l'acquisizione dei mezzi sul mercato dei capitali la Confederazione conceda fideiussioni solidali, come fa per il traffico regionale viaggiatori.*



- *Alcuni chiedono che anche i contributi per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria vengano prelevati dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e non dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).*

## Indice

1.	Situazione iniziale .....	3
1.1	Progetto in consultazione.....	3
1.2	Svolgimento della consultazione .....	3
2.	Principali risultati della consultazione .....	3
2.1	Atteggiamento di fondo dei partecipanti alla consultazione .....	4
2.2	Risultati .....	4
2.2.1	Rinuncia a esprimere un parere .....	4
2.2.2	Approvazione del progetto .....	4
2.2.3	Indicazioni materiali e proposte sul progetto .....	4
2.2.4	Conclusioni.....	4
	Allegato .....	5

## 1. Situazione iniziale

Al momento in Svizzera operano cinque stazioni di carico di autoveicoli. Esse sono state sottoposte a una valutazione economica, nell'ambito della quale ne è stato esaminato il futuro fabbisogno finanziario. Nei prossimi anni sono programmati ingenti investimenti di rinnovo e bisogna decidere con quali fondi coprirli. Dal 1985 il carico di autoveicoli è promosso mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale. Oltre alle indennità annuali, con il preventivo 2019 le Camere federali hanno approvato un credito d'impegno di 60 milioni per investimenti, attivo dal 2019. Dalla valutazione delle cinque stazioni di carico è emerso che tre di esse (Lötschberg, Vereina, Furka) svolgono una basilare funzione di collegamento tra località, a integrazione della rete delle strade nazionali, soprattutto in inverno. Il carico di autoveicoli al Sempione completa, invece, una strada nazionale aperta tutto l'anno, di conseguenza mantenerla in servizio resta un compito cantonale. Il carico sul passo dell'Oberalp ha perso importanza con l'apertura invernale del passo del Lucomagno e l'esigua domanda non giustifica più gli elevati costi. Nel 2023 se ne è pertanto cessato l'esercizio.

### 1.1 Progetto in consultazione

Oggi le tre stazioni di carico d'importanza nazionale operano con parziale copertura dei costi, tuttavia solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti a fondo perduto e che, di conseguenza, non vi sono costi successivi da sostenere in relazione agli investimenti. Per stabilire se questo sistema debba essere mantenuto, si è proceduto a confronti con settori analoghi. Il Consiglio federale è giunto alla conclusione che è necessario adattare il finanziamento.

- In futuro il materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato da terzi, com'è il caso nel traffico regionale viaggiatori. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, si potrà concordare un'indennità annua.
- L'infrastruttura stradale deve continuare a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata destinati al traffico stradale (finanziamento speciale della circolazione stradale).
- L'infrastruttura ferroviaria può essere finanziata attraverso il FIF. Per poterla utilizzare, il carico di autoveicoli pagherà l'usuale prezzo di traccia.

### 1.2 Svolgimento della consultazione

La procedura di consultazione si è svolta dal 3 giugno al 30 settembre 2022.

Sono stati invitati a partecipare 73 soggetti (destinatari), dei quali 54 hanno inoltrato un parere.

	Destinatari	Pareri	Rinuncia a entrare nel merito
Cantoni e CTP	27	27	8
Partiti	11	5	--
Associazioni (Comuni, regioni di montagna)	3	2	--
Associazioni (economia)	8	5	--
Ferrovie (gestori delle stazioni di carico)	3	3	--
Organizzazioni	21	11	
Privati	--	1	--

## 2. Principali risultati della consultazione

### 2.1 Atteggiamento di fondo dei partecipanti alla consultazione

Vi è ampio consenso in merito al fatto che le stazioni di carico attualmente in esercizio offrono servizi opportuni, con diversi fini utili, in particolare per le regioni interessate, ma anche sotto il profilo ambientale. Per tale aspetto il progetto è di principio valutato positivamente da tutti i partecipanti alla consultazione.

Le ferrovie interessate fanno presente di essere sul punto di rinnovare il materiale rotabile per il carico di autoveicoli e che pertanto il cambio di sistema nel finanziamento giunge in un momento inopportuno: temono, infatti, di dover ricorrere ad aumenti di tariffe. Si aspettano che la Confederazione consenta loro, mediante una fideiussione solidale, di ottenere condizioni quanto più possibile favorevoli sul mercato dei capitali. Il Cantone del Vallese auspica un finanziamento del carico di autoveicoli al Sempione nei casi in cui la strada del passo dovesse rimanere chiusa per almeno 48 ore. Il Cantone dei Grigioni respinge detto cambio di sistema, mentre il Cantone di Uri è favorevole ma richiede fideiussioni solidali della Confederazione.

### 2.2 Risultati

I risultati sono esposti sotto forma di tabella. I pareri sono raccolti in un documento separato pubblicato sul sito Internet della Cancelleria della Confederazione svizzera (CaF).

#### 2.2.1 Rinuncia ad esprimere un parere

Cantoni SO, OW, AI, AR, TI, SH, GL, ZH
Associazione dei Comuni svizzeri

#### 2.2.2 Approvazione del progetto

Cantoni VD, AG, GE, SZ, SG, LU, ZG, GL, BE, JU, NE, TG, BL
CTP

#### 2.2.3 Indicazioni materiali e proposte sul progetto

	Osservazioni	Proposte
Cantoni e CTP		FR, GR, VS, BS, NW, UR
Partiti	PLR, UDC	Alleanza del Centro, PSS,
Associazioni (Comuni, regioni di montagna)		Oberwallis Verkehr
Associazioni (economia)		USS, economiesuisse, USAM, FST
Ferrovie		BLS, FR, MGB
Organizzazioni		COMCO, SPR, Greenpeace, Pro Velo, ATA, Iniziativa delle Alpi, Auto Schweiz, LITRA, SAB, TCS, UTP
Privati		1

- Il progetto del Consiglio federale è sostenuto dalla maggioranza dei Cantoni e dalla CTP. Tra i Cantoni interessati Berna, Uri, Grigioni e Vallese, i primi due sono favorevoli, mentre il Cantone dei Grigioni non concorda con il cambio di sistema nel finanziamento, poiché teme che le ferrovie saranno obbligate ad aumentare le tariffe, cosa che respinge. Il Cantone del Vallese, dal canto suo, sostiene il progetto, ma auspica che la Confederazione finanzia il carico di autoveicoli al Sempione, se la strada del passo resta chiusa per almeno 48 ore. Inoltre critica il momento in cui s'intende

effettuare tale cambio di sistema nel finanziamento del materiale rotabile. Il Cantone di Uri è di principio favorevole al cambio, ma richiede fideiussioni solidali della Confederazione. Gli altri Cantoni sono in linea di massima concordi, pur richiedendo alcune precisazioni del progetto in singoli punti.

- Il cambio di sistema nel finanziamento del materiale rotabile è controverso. Le ferrovie interessate fanno notare l'impossibilità di aumentare le tariffe del carico di autoveicoli. Si aspettano una riduzione del contributo di copertura e che la Confederazione conceda fideiussioni solidali affinché sul mercato dei capitali le imprese possano avere accesso a crediti convenienti. Il Cantone dei Grigioni sostiene il parere delle ferrovie interessate e il Cantone del Vallese è critico in merito al momento in cui si intende attuare il cambio di sistema. Il Cantone di Uri chiede, come le ferrovie, fideiussioni solidali della Confederazione nell'ambito del finanziamento del materiale rotabile.
- Le associazioni ambientali (Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, Pro Velo) e ATA si aspettano che anche l'infrastruttura ferroviaria sia finanziata mediante il FOSTRA e che tutte le stazioni di carico ricevano finanziamenti, Sempione compreso. Associazioni quali economiesuisse, Auto Schweiz e Strada Svizzera sono invece favorevoli al finanziamento proposto e ritengono che gli utenti debbano partecipare maggiormente ai costi.
- Il Sorvegliante dei prezzi (SPR) sottolinea la problematicità di un aumento dei prezzi sotto il profilo della politica regionale. Il SPR ritiene che la richiesta di esaurire la disponibilità a pagare sia in contraddizione con la legislazione svizzera sulla concorrenza e che, in ogni caso, dovrebbe analizzare gli eventuali aumenti. La COMCO pretende che i richiedenti non vengano discriminati a causa di differenze di prezzo.
- Tra i partiti hanno espresso un parere l'Alleanza del Centro, PLR, UDC e PSS. Il PLR accoglie il progetto e ritiene che prima di ricorrere alle indennità della Confederazione i gestori dovrebbero coprire gli aumenti dei costi adeguando i prezzi al rialzo. L'Alleanza del Centro auspica che i mezzi finanziari per il carico di autoveicoli provengano esclusivamente dal settore stradale. Il PSS considera che, qualora necessario, il carico di autoveicoli debba essere sostenuto economicamente, mediante il finanziamento sia di investimenti sia dell'esercizio. In particolare è opportuno finanziare il materiale rotabile con mezzi a fondo perduto anche in futuro. L'UDC è favorevole al finanziamento del materiale rotabile da parte di terzi nonché con mezzi provenienti sia dal settore stradale sia dal FIF.
- SAB sottolinea l'importanza del carico di autoveicoli per la regione di montagna. Respinge il citato cambio di sistema poiché teme che genererà aumenti di prezzo, nonché ritiene che i sistemi di pagamento per gli impianti di carico dovrebbero ricalcare quello della vignetta elettronica.
- Da diverse parti (ad es. Cantone del Vallese, Oberwallis Verkehr & Tourismus, PSS, FST) è giunta la richiesta di sostegno al carico di autoveicoli al Sempione, innanzitutto nell'ambito di investimenti negli impianti di carico, ma anche (Vallese) prevedendo contributi all'esercizio nel caso in cui la strada del passo resti chiusa a lungo.
- In singoli casi (economiesuisse, TCS) si sollecita la definizione di valori soglia per decidere l'eventuale dismissione di un impianto di carico.

## Liste der Adressaten

## Elenco dei destinatari

## Elenco dei destinatari

Art. 4 cpv. 3 della legge del 18 marzo 2005<sup>1</sup> sulla consultazione

### 1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfässergerasse 24 4509 Solothurn

<sup>1</sup> RS 172.061

Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
	Sekretariat

Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern
--	--

**2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale**

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägelligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Berna
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Berna
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Partito svizzero del lavoro PdLT	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

**3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna**

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

**4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia**

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23

Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

#### 5. Transportunternehmen / entreprises de transport / imprese di trasporto

BLS AG	Genfergasse 11 3001 Bern
BLS Netz AG	Genfergasse 11 3001 Bern
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG	Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
FR Ferrovie retiche SA	Bahnhofstrasse 25 Postfach 7002 Coira
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation	Hilfikerstrasse 1 3000 Berna 65

#### 6. Organisationen / organisations / organizzazioni

Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Iniziativa delle Alpi	Iniziativa delle Alpi Hellgasse 23 6460 Altdorf
Automobil Club Svizzero (ACS)	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente DCPA	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA	Spitalgasse 32 3000 Bern 7
Comunità d'interesse per i trasporti pubblici Svizzera CITraP	Leimenstrasse 42 4051 Basel
Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali delle finanze CDF	Casa dei Cantoni Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP	Casa dei Cantoni Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
<b>kf Forum dei consumatori</b>	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lötschberg-Komitee	c/o Rechtsbüro Amherd Carlen Truffer act Furkastrasse 25 Postfach 140 3900 Brig
Pro Bahn Schweiz	8000 Zürich
RAILplus	Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 5001 Aarau
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Berna
Federazione svizzera del turismo FST	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Stiftung für Konsumentenschutz SKS Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
<b>stradasvizzera</b> Federazione stradale svizzera FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22
Touring Club Svizzero (TCS)	Chemin de Blandonnet 4

	C.P. 82 1214 Vernier
Traccia Svizzera SA	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici	Dählhölzliweg 12 3000 Berna 6
Associazione Traffico e Ambiente ATA	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern
Commissione della concorrenza COMCO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern