

N. registrazione: voj / BAV-010.0-00003/00004/00008/00002/00001

Ottobre 2019

Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1 Situazione iniziale	3
1.1 Mandato.....	3
1.2 Svolgimento della consultazione	3
1.3 Presentazione dei risultati (cfr. n. 3).....	4
2 Atteggiamento generale	5
3 Valutazione dei pareri	7
3.1 Esigenza.....	7
3.2 Procedura di approvazione dei piani federale.....	11
3.3 Obiettivi generali del progetto.....	14
3.4 Soluzione proposta.....	19
3.1 Altre osservazioni	35
4 Allegati	42
4.1 Questionario	42
4.2 Elenco dei partecipanti alla consultazione	43

1 Situazione iniziale

1.1 Mandato

Il 3 aprile 2019 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione in merito alla legge federale sul trasporto di merci sotterraneo, redatta dopo che l'associazione promotrice Cargo sous terrain (CST) gli aveva presentato la concezione di un apposito sistema di trasporto privato, con la richiesta di agevolare la realizzazione mediante una procedura di approvazione dei piani uniforme a livello federale.

1.2 Svolgimento della consultazione

Alla consultazione, svoltasi dal 3 aprile al 10 luglio 2019, sono stati invitati a partecipare 160 soggetti: i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché numerose organizzazioni, principalmente dei settori dei trasporti e della logistica, delle costruzioni e della protezione dell'ambiente, come pure la Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA) (cfr. allegato n. 4.1). Numerosi altri soggetti (97) hanno inoltre colto l'occasione per prendere posizione. Complessivamente sono pervenuti 172 pareri, in 167 dei quali è stata presa una posizione.

	Destinatari	Pareri
Cantoni e CdC	27	Pervenuti: 25 (senza VS e CdC) Posizioni prese: 23 (senza UR e OW)
Partiti politici (Assemblea federale)	13	Pervenuti: 7 Posizioni prese: 7 (PS, PLR, PPD, UDC, I Verdi, pvl, PBD)
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia	11	Pervenuti: 7 Posizioni prese: 6 (Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione delle città svizzere, economiesuisse, USAM, USS, Travail Suisse)
Organizzazioni / imprese, DCPA e UTP comprese	109	Pervenuti: 36 (nota: senza FFS Cargo) Posizioni prese: 34 (senza FFS, FPC)
Altri	-	Pervenuti: 97 Posizioni prese: 97
Totale	160	Pervenuti: 172 Posizioni prese: 167

1.3 Presentazione dei risultati (cfr. n. 3)

La documentazione comprendeva un questionario (cfr. allegato n. 4.2). Il presente rapporto riflette l'ordine di successione e i contenuti delle domande. Alcuni argomenti si ripetono, in quanto citati più volte dai partecipanti alla consultazione o addotti in risposta a più domande. Poiché diverse domande erano a risposta aperta (ad es. 1 «esigenza» e 3 «obiettivi»), molte risposte sono risultate ampie e le argomentazioni varie, così che è apparso poco opportuno classificarle (numericamente).

2 Atteggiamento generale

Una **netta maggioranza** dei pareri è **favorevole al progetto del Consiglio federale posto in consultazione**. La concezione è giudicata **innovativa** e considerata **un'opportunità** per far fronte alle sfide poste dalla crescita del traffico merci. Quello concepito è inoltre ritenuto un **sistema utile per affiancare** l'attuale trasporto di merci ferroviario e stradale. Per una chiara **maggioranza** è quindi il caso di **proseguire nel pianificare e definire la concezione e i lavori alla legge federale sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS)**.

Riscuote inoltre un **ampio consenso** il principio di **non prevedere alcun cofinanziamento da parte della Confederazione per questo progetto privato**.

Una **ridotta minoranza**, invece, è **contraria a un nuovo sistema di trasporto – e a un'apposita nuova legge federale –** non ritenendolo necessario, finanziabile e realizzabile. Secondo questa posizione per il momento si deve innanzitutto **continuare a potenziare l'esistente rete ferroviaria e stradale** e, in secondo luogo, **ottimizzare i sistemi e le offerte attuali, ad esempio mediante nuove tecnologie**, per meglio sfruttare le capacità e poter affrontare il crescente traffico.

La **grande maggioranza** che è fondamentalmente a favore della concezione di CST e della relativa legge federale indica ancora **punti da chiarire o controversi e margini d'interpretazione** riguardo a diverse questioni e **chiede pertanto precisazioni e adeguamenti della legge o della concezione**, avanzando proposte che **a seconda delle posizioni risultano in parte contraddittorie**.

Discordanti sono i pareri relativi alla domanda **se e in che misura Confederazione e Cantoni debbano poter definire requisiti sul piano dei trasporti e dell'ecologia per un'infrastruttura privata come quella prevista da CST**.

- Larghi strati del mondo economico e del settore dei trasporti e della logistica (e CST stessa) rilevano che il sistema di trasporto sotterraneo è in concorrenza con la ferrovia e in particolare con la strada e che requisiti troppo ampi farebbero crescere i costi del progetto, compromettendone redditività e realizzabilità. A loro avviso occorre perciò prevedere procedure snelle e contenere i requisiti costosi.
- D'altro canto, l'impatto ambientale prospettato da CST non è ritenuto sufficientemente vincolato e i Cantoni e gli ambienti ecologici chiedono perciò ulteriori requisiti vincolanti per l'intero sistema (ad es. impiego di energia rinnovabile) e per la distribuzione capillare ovvero urbana (trasferimento e raggruppamento dei trasporti, riduzione dell'inquinamento acustico e del consumo energetico).

La concezione proposta dal Consiglio federale **per la pianificazione e l'autorizzazione del progetto, con piano settoriale (Confederazione), piani direttori (Cantoni) e approvazione dei piani da parte della Confederazione (PAP)**, è **sostanzialmente condivisa**. Nello specifico si riscontrano tuttavia ancora **punti da precisare e aspetti controversi**.

- La **ripartizione dei ruoli tra Confederazione e Cantoni** deve risultare chiara dalla legge e va ancora precisata: su questo vi è un ampio consenso. I **ruoli sono da rispettare rigorosamente** e le procedure relative al piano settoriale e ai piani direttori non devono presentare doppioni né svolgersi a scaglioni, bensì di massima parallelamente. Bisogna coinvolgere tempestivamente i Cantoni, le città e i Comuni e assicurarne la stretta collaborazione. L'onere deve essere contenuto sia per i gestori che per i Cantoni. La necessità di precisare i ruoli nella legge è stata espressa da più parti.

- Diverse le richieste volte a **rafforzare il ruolo della Confederazione**: la maggioranza dei Cantoni e la DCPA, ad esempio, auspicano un coordinamento delle procedure relative al piano settoriale e ai piani direttori cantonali da parte della Confederazione, mentre ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica chiedono un'estensione delle competenze federali a scapito di quelle cantonali e che i raccordi delle stazioni di trasbordo alla rete dei trasporti locale siano autorizzati dalla Confederazione anziché dai Cantoni. Due dei Cantoni direttamente interessati dal progetto di CST (SO e AG) esigono che la pianificazione e autorizzazione del sistema avvenga esclusivamente a cura della Confederazione.
- Il progetto del Consiglio federale posto in consultazione esclude il ricorso allo **strumento della concessione per l'infrastruttura** (Confederazione), poiché manca la necessaria base legale e occorre garantire la parità di trattamento nell'attuale sistema. Se il settore dei trasporti e della logistica (CST inclusa) condivide questa posizione, la maggioranza dei Cantoni e la DCPA ritengono invece utile questo strumento e auspicano che se ne riconsideri l'introduzione.
- Analogamente alla legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie (Lferr), l'avamprogetto di legge posto in consultazione prevede che i Cantoni siano competenti per la designazione dei **siti dove depositare** il materiale di scavo. Questa disposizione non trova d'accordo i Cantoni, secondo i quali la responsabilità in materia va attribuita ai gestori del sistema sotterraneo, conformemente al principio di causalità.
- Per diversi partecipanti occorrono chiarimenti su **responsabilità civile, obbligo di assicurazione, protezione antincendio ed enti di difesa** del gestore del sistema sotterraneo, fermo restando il rispetto degli attuali requisiti definiti da Cantoni e Comuni. Precisazioni vengono richieste anche in materia di **espropriazione e indennizzi**.

Largamente condiviso è il proposito di **emanare una legge di validità generale** sul trasporto di merci sotterraneo, anziché una legge specifica per CST, e quindi di consentire l'instaurarsi di una situazione di concorrenza tra più gestori, evitando nel contempo che si realizzino infrastrutture sotterranee parallele; è altresì accettato l'**obbligo di non discriminazione**. Anche a questo riguardo si chiedono tuttavia **precisazioni**, in modo da meglio definire i concetti (portata della concorrenza, non discriminazione, requisiti di compatibilità tecnica).

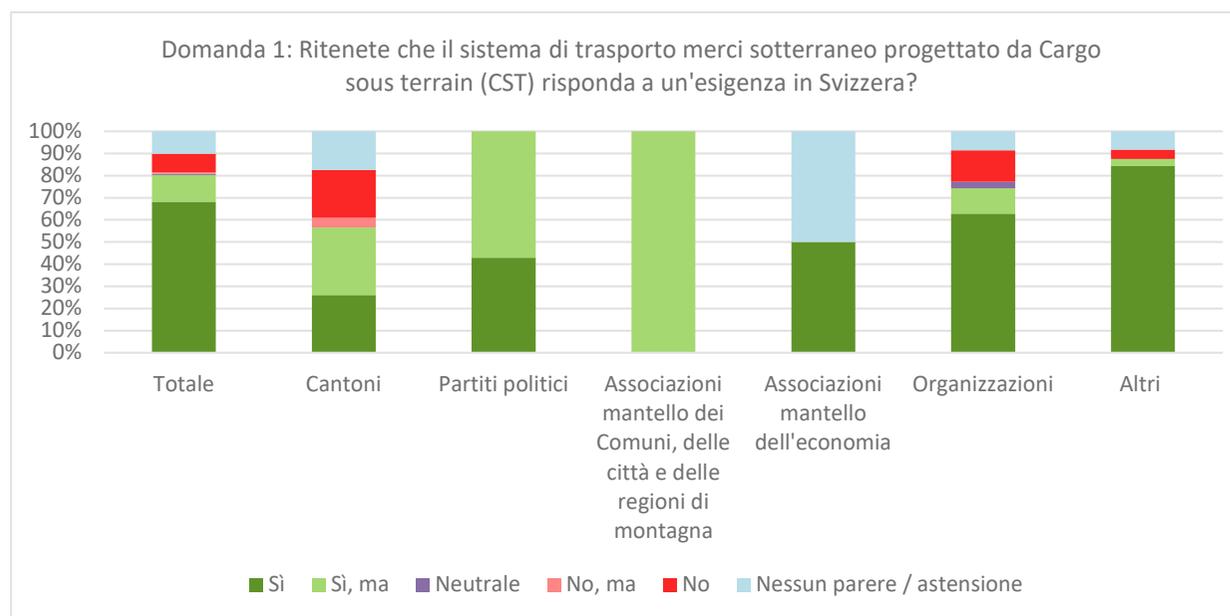
Una **maggioranza** dei partecipanti **concorda con il Consiglio federale** che **un sistema di trasporto sotterraneo realizzato e gestito da privati presenti dei rischi** in caso di difficoltà economiche o fallimento dei proprietari o gestori: **questi rischi non devono andare a carico della collettività**. La **disposizione dell'avamprogetto di legge** secondo cui in questo caso il gestore deve smantellare il sistema a proprie spese e la Confederazione può chiedere apposite garanzie **non riscuote tuttavia il consenso della maggioranza**. In numerosi pareri vengono proposte soluzioni alternative e più flessibili, ossia incentrate non tanto sullo smantellamento quanto su altri aspetti (proseguimento dell'esercizio con modalità diverse, diritto di prelazione da parte della Confederazione, messa in sicurezza tecnica del sistema sotterraneo dismesso, ecc.).

¹ RS 742.101

3 Valutazione dei pareri

3.1 Esigenza

Domanda 1. Ritenete che il sistema di trasporto merci sotterraneo progettato da Cargo sous terrain (CST) risponda a un'esigenza in Svizzera?



Tenore generale dei pareri

Secondo una **netta maggioranza** occorrono essenzialmente modelli di trasporto nuovi, innovativi e sostenibili per far fronte alle sfide poste dalla crescita del traffico merci, dalla congestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali e dalla politica climatica. Un sistema di trasporto sotterraneo come quello presentato da CST è giudicato un modello innovativo e sostenibile che merita di essere approfondito quale opzione per completare l'esistente rete ferroviaria e stradale. Numerosi partecipanti chiedono però precisazioni nella legge e nella concezione di CST; il consenso viene in parte subordinato a condizioni e richieste (ad es. di carattere ecologico). Una **minoranza** ritiene che il sistema di CST – e la relativa legge federale – non risponda a un'esigenza e solleva dubbi riguardo al fatto che sia necessario, finanziabile e realizzabile; a suo avviso va data la precedenza all'ottimizzazione dei sistemi esistenti.

	Si	Si, ma	Neutrale	No, ma	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	SZ, FR, SG, NE, VD, GE	ZH, ZG, SO, SH, AR, AI, AG		BL	BE, LU, BS, GR, TI	NW, GL, TG, JU
Partiti	PPD, PLR, UDC	PBD, PES, pvl, PS				
Associazioni mantello C, C e M		Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione delle città svizzere				
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM					USS, Travail. Suisse
Organizzazioni	Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, SEV, Camera di commercio BS e BL, APF, LITRA, CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Posta CH SA, railCare SA, SIA, SSIC, Secrétariat SEV Romand, stradasvizzera, Federazione stradale svizzera, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF	Iniziativa delle Alpi, DCPA, ATA, WWF	ASTAG		Planzer Transporti SA, Pro Natura, SVI, transfair, UTP	AICA, COMCO
Altri	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland SA, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG Air-Cargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Camera di commercio ZH, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, CS, Banca cantonale BL, Monitron, CostruzioneSvizzera, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, ASPVC, Swisscleantech, Pöyry,	Città di Berna, usic, FSE			Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil	SPR, USPV, CSP, Istituto cantonale di assicurazione BL, Città di Gossau, SSIGA, Comune politico di Niederbuchsiten, CHGEOL

AF Toscano, GPG, Comune politico di Oensingen, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, Banca cantonale ZH, CST, ecos					
--	--	--	--	--	--

In dettaglio

La **maggioranza favorevole** comprende la maggior parte dei Cantoni, tutti i partiti politici, tutte le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna e quelle dell'economia (ad eccezione di USS e Travail.Suisse) e gran parte delle altre organizzazioni. La posizione favorevole viene motivata adducendo argomenti diversi di natura concettuale. Un punto di forza della concezione è considerato, in pratica all'unanimità – seppur con valutazioni diverse –, la combinazione tra il sistema di trasporto sotterraneo, che consente di raggruppare i trasporti e di ridurre il consumo di terreno, e un modello efficiente e sostenibile per la distribuzione capillare in superficie (logistica urbana). Si valuta altresì positivamente il fatto che la concezione sia sostenuta dall'economia privata e che non ci si aspetti né sia previsto alcun finanziamento da parte dell'ente pubblico. Altrettanto chiaro per gran parte dei favorevoli è che un sistema di trasporto come quello previsto da CST non è adatto a tutte le merci e che può quindi avere unicamente un ruolo sussidiario rispetto all'attuale traffico merci ferroviario e stradale.

Diverse voci sottolineano il presumibile impatto positivo della concezione nelle regioni che attualmente presentano i più urgenti problemi a livello di traffico, ossia l'asse est-ovest e gli agglomerati (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, economiesuisse, USAM, Società Svizzera degli Impresari-Costruttori, SIA). Simile è la posizione di ampi strati del settore dei trasporti e della logistica nonché del commercio, che inoltre rimarcano i vantaggi di un'offerta di trasporto flessibile e affidabile per colli di piccole dimensioni garantita 24 ore su 24 (crescita del commercio online) e con consegna diretta ai consumatori (ad es. grosse aziende logistiche come Coop e Migros, CI CDS, Associazione Svizzera di vendita per Corrispondenza). Non pochi approvano esplicitamente il carattere privato dell'iniziativa e chiedono una presa di posizione chiara in merito anche da parte della Confederazione (in particolare diversi Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri, Camera di commercio BS e BL, APF). Diversi ritengono di non potersi esprimere sull'esigenza di un tale sistema, vista la sua natura privata, e che spetti al settore interessato pronunciarsi (singoli Cantoni e alcune altre organizzazioni). USS e Travail.Suisse, dal canto loro, non si considerano in grado di valutare, sulla base degli elementi disponibili, se CST soddisfa effettivamente i criteri posti (integrazione nel sistema complessivo, realizzazione sostenibile e socio-compatibile di tutti gli anelli della catena logistica e accelerazione del trasferimento dalla strada alla rotaia).

La maggioranza favorevole avanza nello specifico anche obiezioni e riserve. Si chiedono precisazioni o adeguamenti della legge o della concezione di CST (cfr. anche le risposte alle successive domande). Secondo numerosi pareri la prevista distribuzione capillare (logistica urbana) deve essere concretamente documentata, assicurando in particolare una buona integrazione delle stazioni di trasbordo nei sistemi di trasporto regionali e la partecipazione delle autorità e della popolazione locali (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, PBD, pvl, PES, PS, Unione delle città svizzere e altre organizzazioni).

Vari partecipanti esigono l'integrazione di disposizioni vincolanti nella legge affinché siano assicurati i benefici per l'ambiente derivanti ad esempio dal trasferimento del traffico, dall'impiego di energia rinnovabile o dalla riduzione dell'inquinamento acustico e del consumo energetico (ad es. PES, PS, USS/Travail.Suisse, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, FSE, ATA, WWF).

Secondo diversi pareri la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto sotterranea permetterà di contenere gli ampliamenti della rete stradale di superficie e di sgravare i sistemi di superficie anche negli agglomerati (ad es. pvl, PES, PS, Unione delle città svizzere, altre organizzazioni).

Riferendosi tra le altre cose al cambiamento climatico, singole voci lamentano che il Consiglio federale non disponga di una strategia per gestire e ridurre il traffico merci (ad es. PES, Pro Natura, WWF), mentre altri dubitano che la concezione abbia nell'insieme un impatto positivo sull'ambiente e chiedono che venga condotto un bilancio ecologico indipendente (WWF) o un esame ambientale a livello strategico (BE).

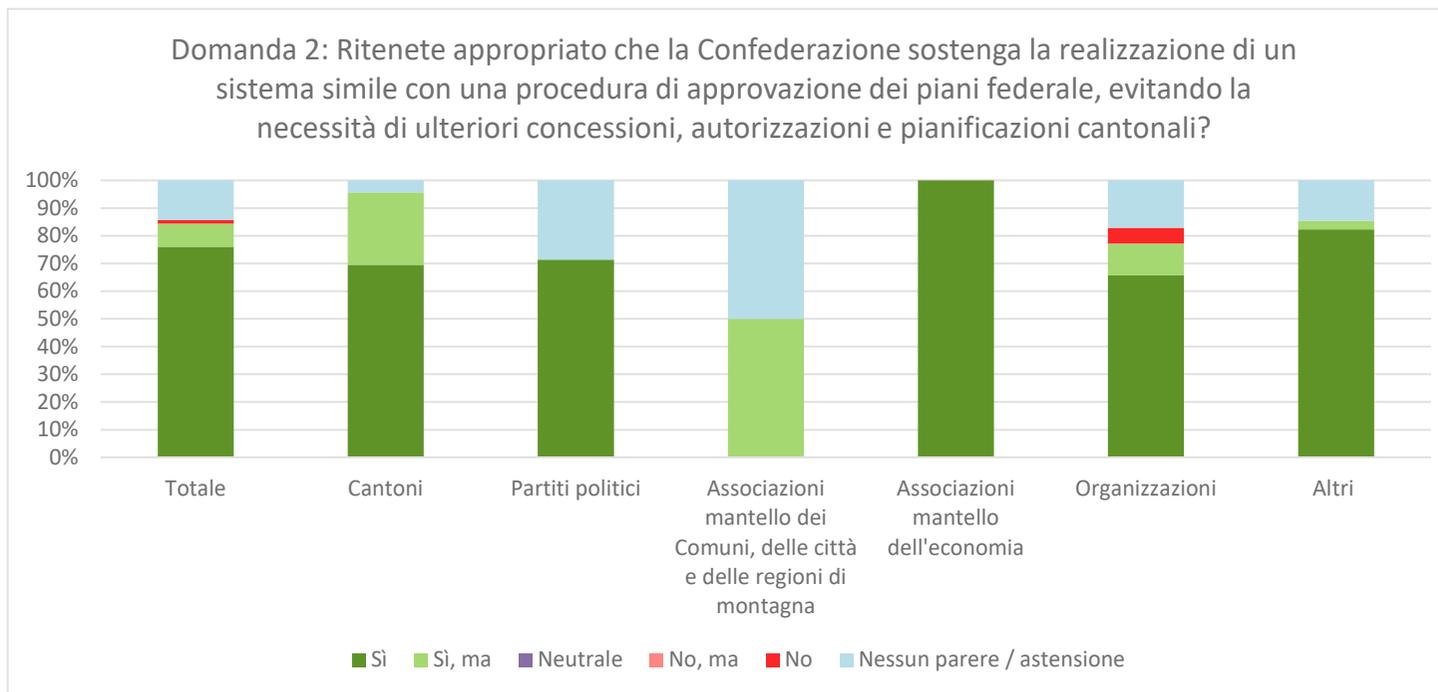
Singoli partecipanti favorevoli ritengono che anche con un sistema di trasporto sotterraneo saranno comunque necessari ulteriori ampliamenti dell'infrastruttura stradale o che il traffico stradale non ne debba risultare penalizzato (ad es. stradasvizzera, constructionromande). Diversi chiedono altresì disposizioni affinché ne sia garantita una realizzazione socio-compatibile a tutti i livelli della catena di trasporto (ad es. PS, USS/Travail.Suisse, SEV). Altri criticano il fatto che la concezione di CST non preveda interfacce con sistemi di trasporto internazionali (ad es. BS, NE, pvl, SVI). I Cantoni GE e VD vedrebbero di buon occhio se come prossimo passo venisse studiato in modo approfondito il proseguimento del sistema di trasporto sotterraneo nell'Arco lemanico.

Secondo ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica e altre voci (ad es. USAM, UDC), invece, la Confederazione deve assicurare in primo luogo condizioni generali favorevoli ai previsti investimenti privati e prevedere procedure snelle e ben definite per non pregiudicare la realizzazione di questo progetto privato. Questi partecipanti e in particolare i promotori del progetto (CST e diversi azionisti) rammentano che un sistema di trasporto sotterraneo si trova in concorrenza con altri sistemi (ferrovia, strada) e che integrare ulteriori requisiti nella legge farebbe aumentare i costi del progetto, compromettendone redditività e realizzabilità (cfr. anche le risposte alla domanda 3). economiesuisse ritiene positiva la realizzazione di un sistema di trasporto sotterraneo in quanto vivacizza il mercato ed è contraria a interventi distorsivi o di indirizzo o a politiche tariffarie che mirino ad esempio a favorire il trasporto sotterraneo rispetto alla strada.

Una **minoranza** esprime un giudizio neutrale (ASTAG) o negativo (ad es. alcuni Cantoni, UTP e – tra le altre organizzazioni – in particolare alcuni Comuni patriziali e politici) riguardo alla necessità di un sistema di trasporto sotterraneo, benché molti riconoscano il carattere innovativo della concezione. La valutazione negativa viene motivata ricordando in primo luogo i lavori di ampliamento e di ottimizzazione attualmente in corso sulla rete ferroviaria e stradale già esistente in Svizzera, che si ritiene debbano proseguire e mirare a un miglior sfruttamento delle capacità. Secondo questa minoranza, pertanto, non vi è alcuna necessità di un terzo sistema complementare e di una nuova legge federale, almeno per il momento (ad es. alcuni Cantoni, UTP). Diversi partecipanti dubitano che la concezione di CST possa produrre l'effetto desiderato (trasferimento, sgravio delle infrastrutture di superficie e degli agglomerati) e negano quindi che ve ne sia bisogno (ad es. SVI, Planzer Trasporti SA). Il Comune patriziale e politico di Boningen, ZVWVU e il Comune di Wolfwil, alla luce dei dati disponibili e riferendosi in particolare alla protezione delle acque sotterranee, non ritengono che la concezione di CST possa essere la soluzione.

3.2 Procedura di approvazione dei piani federale

Domanda 2: Ritenete appropriato che la Confederazione sostenga la realizzazione di un sistema simile con una procedura di approvazione dei piani federale, evitando la necessità di ulteriori concessioni, autorizzazioni e pianificazioni cantonali?



Tenore generale dei pareri

Una cospicua maggioranza condivide il procedimento proposto. Si ritiene opportuno se non indispensabile sottoporre la realizzazione di un sistema di trasporto sotterraneo che attraversa diversi Cantoni a un'unica e uniforme procedura di autorizzazione federale. Si concorda altresì largamente sulla necessità di un coinvolgimento stretto e tempestivo di Cantoni e Comuni nella pianificazione dei siti per le stazioni di trasbordo e del tracciato.

	Si	Si, ma	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, JU	ZH, GL, BS, NE, VD, GE		TI
Partiti	PPD, PLR, PES, pvl, PS			PBD, UDC
Associazioni mantello C, C e M		Associazione dei Comuni Svizzeri		Unione delle città svizzere
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse			
Organizzazioni	D CPA, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), Camera di commercio BS e BL, LITRA, CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Planzer Trasporti SA, Posta CH SA, railCare SA, SIA, SSIC, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, stradasvizzera, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF, ATA, WWF	Iniziativa delle Alpi, SEV, SVI, AICA	transfair, UTP	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, APF, Pro Natura, COMCO
Altri	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG Air-Cargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Camera di commercio ZH, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, CS, Banca cantonale BL, CostruzioneSvizzera, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Usic, Panalpina, Schwendimann AG, ASPVC, Swisscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, Banca cantonale ZH, CHGEOL, CST, ecos	CSP, GPG, Comune politico di Oensingen		cemsuisse, CSD Holding SA, SPR, Città di Berna, Monitron, USPV, Istituto cantonale di assicurazione BL, Città di Gossau, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, SSIGA, Comune politico di Niederbuchsiten

In dettaglio

Una **cospicua maggioranza** approva la procedura prevista dall'avamprogetto di legge, per lo più coincidente con quella attualmente applicata in ambito ferroviario, ossia una procedura di approvazione dei piani federale uniforme per gli impianti destinati esclusivamente o prevalentemente al trasporto di merci sotterraneo. Altrettanto condiviso è il corrispondente principio che un simile sistema di trasporto non sia sottoposto a ulteriori autorizzazioni, concessioni e piani cantonali. Hanno espresso questo parere **quasi tutti i Cantoni, la DCPA, i partiti politici, le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia come pure le altre organizzazioni (compreso il settore dei trasporti e della logistica).**

Nella maggior parte dei casi il consenso viene motivato argomentando in primis che ai fini dell'autorizzazione di un'infrastruttura sotterranea intercantonale una procedura federale unica e uniforme è indispensabile per garantire la certezza del diritto e della pianificazione e l'applicazione su tutto il territorio nazionale delle stesse condizioni per quanto riguarda ad esempio la sicurezza o l'ambiente. Si fa inoltre notare che i tempi procedurali potrebbero allungarsi e la realizzabilità di un simile progetto risultare di fondo compromessa qualora fossero previste autorizzazioni cantonali.

Molti favorevoli rilevano che il coinvolgimento dei Cantoni è di base garantito dalle procedure di approvazione dei piani e di definizione del piano settoriale e sottolineano che il coordinamento con la pianificazione del territorio cantonale deve essere tempestivo e accurato e riguardare soprattutto i siti delle stazioni di trasbordo e il tracciato. L'**Unione delle città svizzere** esige che nei lavori di coordinamento siano coinvolti non solo i Cantoni ma anche le città e i Comuni. L'**Associazione dei Comuni Svizzeri** pretende a sua volta che il gestore dell'infrastruttura sia non solo invitato (senza impegno) ma obbligato a collaborare con i Comuni e i proprietari fondiari nella pianificazione. Numerosi Cantoni (ad es. AG e SO, direttamente interessati) e la DCPA chiedono espressamente – soprattutto alla luce del ruolo chiave della Confederazione nelle procedure di autorizzazione – che il Consiglio federale si pronunci chiaramente a favore di un sistema di trasporto merci sotterraneo perché i Cantoni continuino ad adoperarsi per un simile sistema e la corrispondente legge.

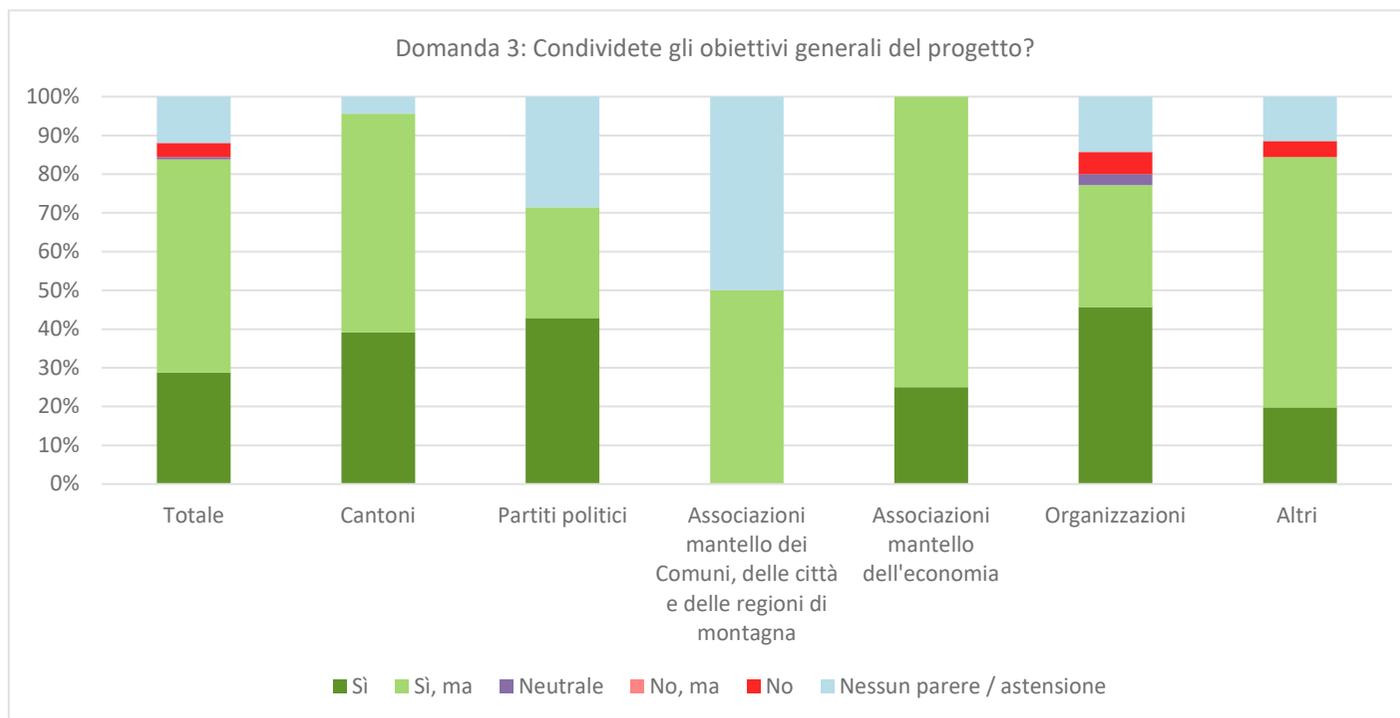
Secondo diversi pareri la competenza cantonale in materia di protezione antincendio degli impianti e degli edifici oggetto della procedura di approvazione dei piani non deve passare alla Confederazione, visto che i Cantoni sono competenti anche per i rispettivi interventi (vigili del fuoco, polizia, salvataggio ecc): le autorità cantonali o comunali devono dunque poter continuare a disporre le misure protettive del caso (ad es. più Cantoni, CSP, AICA).

Vari partecipanti chiedono integrazioni e precisazioni nella legge, ad esempio in merito a singoli termini, agli strumenti procedurali e alle competenze della Confederazione e dei Cantoni in materia di pianificazione del territorio (cfr. anche le risposte alle successive domande).

L'**esigua minoranza** che è contraria alla soluzione proposta respinge la concezione e una nuova legge federale per una questione di principio e pertanto ritiene che non vadano previste apposite procedure (UTP e transfair).

3.3 Obiettivi generali del progetto

Domanda 3: Condividete gli obiettivi generali del progetto (procedura di approvazione dei piani, Piano settoriale, nessuna partecipazione finanziaria della Confederazione e sfruttamento del quadro giuridico esistente) (n. 4.1.1)?



Tenore generale dei pareri

È prevalentemente condiviso l'obiettivo di fondo relativo al quadro giuridico e alle procedure di pianificazione e di autorizzazione, secondo cui le basi pianificatorie saranno definite nel piano settoriale federale e nei piani direttori cantonali (soprattutto i dettagli del tracciato e i siti delle stazioni di trasbordo) e gli impianti autorizzati nella procedura di approvazione dei piani federale. Due Cantoni direttamente interessati (AG, SO) chiedono che la pianificazione e l'autorizzazione

siano di esclusiva competenza della Confederazione, con l'abituale coinvolgimento dei Cantoni. Secondo il settore dei trasporti e della logistica e l'industria committente, per un'infrastruttura privata come quella prevista da CST la legge dovrebbe stabilire che nelle procedure oltre agli interessi pubblici siano adeguatamente considerati anche quelli delle imprese. È largamente approvato il principio di non prevedere una partecipazione dell'ente pubblico al finanziamento del sistema di trasporto sotterraneo; diversi partecipanti chiedono tuttavia una posizione più possibilista, in particolare in previsione di eventuali difficoltà economiche del gestore e del relativo proseguimento dell'esercizio dell'infrastruttura, e che sia chiarito il ruolo delle aziende statali o parastatali coinvolte nel progetto di CST.

	Si	Sì, ma	Neutrale	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	LU, SZ, NW, BS, BL, SG, GR, TG, JU	ZH, BE, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, NE, VD, GE			TI
Partiti	PPD, PLR, UDC	pvl, PS			PBD, PES
Associazioni mantello C, C e M		Associazione dei Comuni Svizzeri			Unione delle città svizzere
Associazioni mantello dell'economia	USAM	economiesuisse, USS, Travail.Suisse			
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, Coop Svizzera (Basilea), Camera di commercio BS e BL, LITRA, Planzer Trasporti SA, rail-Care AG, SIA, SVI, SSIC, stradasvizzera, TCS, transfair, UTP, VSLF, AICA, COMCO	DCPA, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Posta CH SA, Swiss Shippers Council, VAP, ATA, WWF	ASTAG	SEV, Secrétariat SEV Romand	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, APF, Pro Natura
Altri	Comune patriziale di Wolfwil, AF-Consult Switzerland AG, KEP+Mail, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transport AG, Emch Ascensori, Centre Patronal, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, Banca cantonale BL, ASPVC, Città di Gossau, GPG, lic. iur. Matthias Gmünder, Banca cantonale ZH	Beda Steiner AG, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, construction-romande, Umweltfreisinnige St.Gallen, Camera di commercio ZH, CS, CostruzioneSvizzera, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, usic, Panalpina, Schwendimann AG, Swissscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, Comune politico di Oensingen, BKW, Infra Suisse, CST, ecos		Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVVVU, Comune di Wolfwil	cemsuisse, CSD Holding SA, PU, Città di Berna, Monitron, USPV, CSP, Istituto cantonale di assicurazione BL, SSIGA, Comune politico di Niederbuchsiten, CHGEOL

In dettaglio

Per quanto concerne gli obiettivi occorre distinguere tra quadro giuridico, procedura di approvazione dei piani e piano settoriale, da un lato, e finanziamento (nessun contributo da parte della Confederazione) dall'altro. I pareri relativi alla possibilità di esigere garanzie finanziarie in caso di smantellamento dell'infrastruttura, prevista dall'articolo 25 dell'avamprogetto di legge, sono riportati tra le risposte alla domanda 4d.

Quadro giuridico, procedura di approvazione dei piani e piano settoriale

Una **netta maggioranza** condivide di base gli obiettivi del progetto relativi al quadro giuridico e alle procedure previste. Per la maggior parte dei Cantoni e la DCPA, definire le basi pianificatorie nel piano settoriale federale e nei piani direttori cantonali, con conclusiva autorizzazione degli impianti da parte della Confederazione nell'ambito della procedura di approvazione dei piani, è un modo di procedere adeguato e conforme ai rispettivi ambiti di responsabilità. I Cantoni SO e AG, invece, sono contrari a un tale procedimento a cascata e preferirebbero che le competenze e il coordinamento per la definizione dei siti delle stazioni di trasbordo e del tracciato fossero attribuiti alla sola Confederazione: a loro avviso, un progetto nazionale come questo dev'essere non solo autorizzato ma anche pianificato a tutti i livelli da quest'ultima, fermo restando il coinvolgimento dei Cantoni nelle apposite procedure (approvazione dei piani, piano settoriale). Appare inoltre controversa la questione se nella procedura di approvazione dei piani vadano stabilite ulteriori condizioni vincolanti (ad es. in materia energetica o ambientale) (cfr. le risposte alla domanda 1).

La concezione con procedura di approvazione dei piani e piano settoriale è sostanzialmente condivisa anche da ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica, secondo le quali occorrono elevati livelli di certezza del diritto e della pianificazione e procedure snelle per salvaguardare gli investimenti privati. Queste e altre voci (ad es. SSIC, Costruzione Svizzera, Camera di commercio ZH) rilevano inoltre che un sistema di trasporto privato, operante in regime di concorrenza, non è in tutto e per tutto paragonabile a un'infrastruttura ferroviaria o stradale pubblica e chiedono pertanto un adeguamento della legge affinché oltre agli interessi pubblici possano essere debitamente considerati anche quelli dell'impresa (ad es. in merito alla scelta dei siti delle stazioni di trasbordo nell'ambito della procedura di approvazione dei piani). Diversi partecipanti propongono l'integrazione nella legge di un articolo denominato «Principi e obiettivi della legge», analogo all'articolo 2 capoverso 2 della legge del 25 settembre 2015² sul trasporto di merci, nel quale siano stabiliti importanti principi, quali ad esempio condizioni generali favorevoli a un'interazione efficiente tra strada e ferrovia nella logistica urbana e la garanzia della redditività dell'intero progetto (ad es. economie suisse, Cargo Forum Schweiz/VAP, Posta CH SA).

Finanziamento

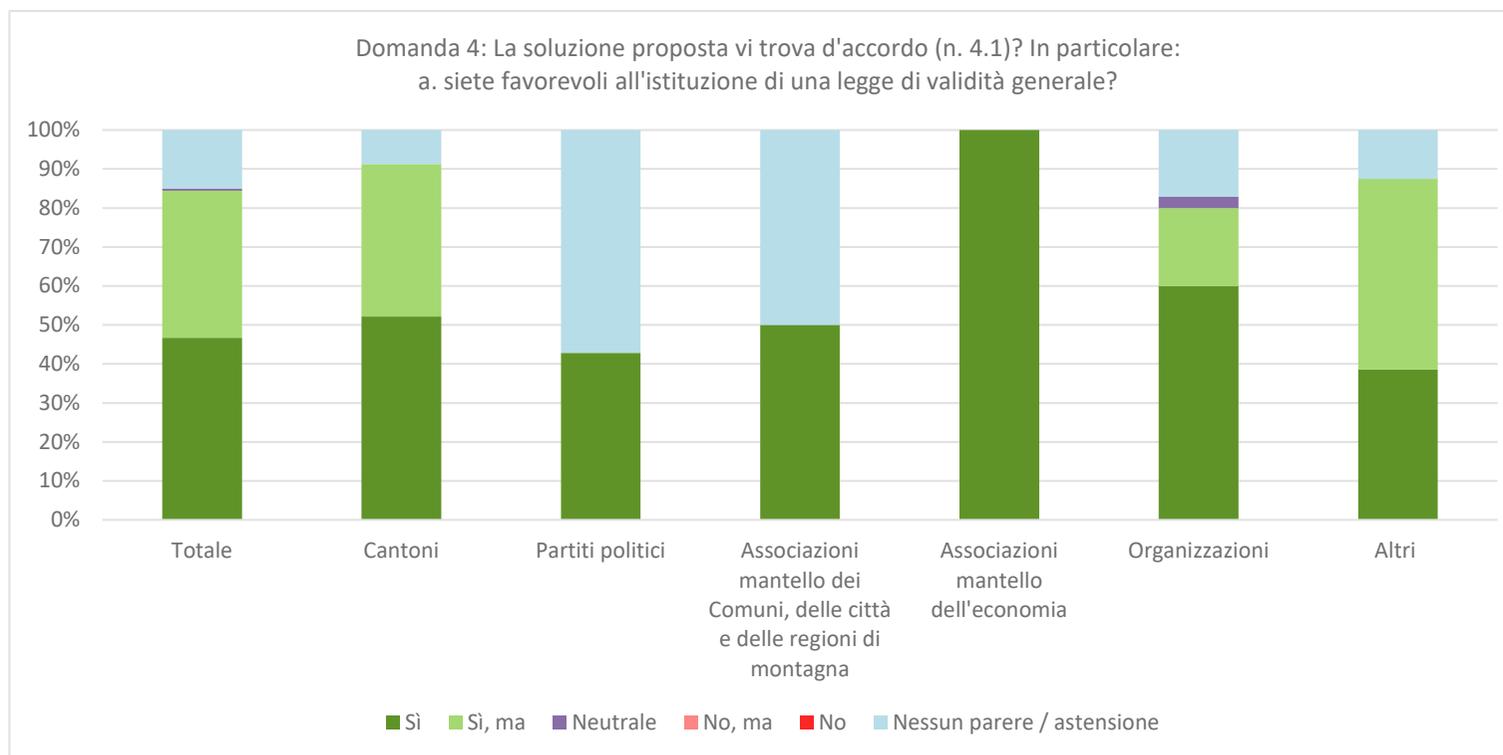
Una **chiara maggioranza** è d'accordo sul principio che né la Confederazione né i Cantoni e i Comuni parteciperanno al finanziamento del progetto e l'infrastruttura dovrà pertanto essere finanziata e poi gestita da privati, con la Confederazione e i Cantoni quali autorità di approvazione. È quanto ritengono anche vasti strati del settore dei trasporti e della logistica e danno per associato la stessa CST e i promotori privati del progetto. Diversi partecipanti (ad es. pvl, economie suisse, Cargo Forum Schweiz/VAP) chiedono tuttavia che sia chiarito il ruolo delle aziende statali o parastatali (ad es. FFS Cargo, Posta CH SA) che in quanto promotori possono cofinanziare gli investimenti ma, in caso di difficoltà economiche della società, devono poi anche assumersi obblighi dai quali possono derivare indirettamente rischi economici per l'ente pubblico.

² RS 742.41

Vari partecipanti ritengono eccessivo o miope escludere categoricamente un cofinanziamento da parte dell'ente pubblico, da un lato perché occorre considerare il rischio di fallimento o di difficoltà economiche e la questione del relativo proseguimento dell'esercizio o smantellamento dell'infrastruttura (ad es. PES, PS, SEV, diverse organizzazioni ambientali; cfr. le risposte alla domanda 4d), dall'altro anche per una questione di principio: secondo l'Associazione dei Comuni Svizzeri, ad esempio, l'infrastruttura in oggetto, nonostante i rischi economici legati al suo carattere privato, potrebbe comunque diventare un vettore di trasporto di rilevanza sistemica e, per evitare che l'insorgere di difficoltà economiche obblighi i Comuni a «finanziare il resto» del sistema, andrebbe pertanto prevista una ridotta partecipazione dell'ente pubblico a tutti i livelli statali. Una chiara posizione del Consiglio federale in merito viene pretesa anche da glp, secondo il quale distinguere tra infrastrutture ferroviarie e stradali di superficie, all'apparenza finanziate di massima dall'ente pubblico, e infrastrutture sotterranee, finanziate privatamente, potrebbe non rappresentare una soluzione ottimale sotto il profilo economico.

3.4 Soluzione proposta

Domanda 4a: La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: siete favorevoli all'istituzione di una legge di validità generale?



Tenore generale dei pareri

Una gran maggioranza è d'accordo che sia emanata una legge federale di validità generale anziché una specifica per CST. L'intento di consentire la concorrenza tra diversi gestori impedendo nel contempo la realizzazione di infrastrutture sotterranee parallele è fortemente condiviso. È questo sostanzialmente anche il caso del previsto divieto di discriminazione, che presenta tuttavia differenze d'interpretazione, poiché per ridurre il traffico si ritiene auspicabile raggruppare i trasporti. Numerosi Cantoni e la DCPA chiedono di riconsiderare il ricorso allo strumento della concessione per l'infrastruttura, mentre ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica (CST compresa) sono espressamente contrarie ed esigono procedure per quanto possibile semplici e snelle.

	Sì	Sì, ma	Neu- trale	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	ZH, LU, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SG, TG, NE, GE	BE, ZG, SO, SH, AR, AI, AG, JU, VD			GR, TI
Partiti	PPD, pvl, PS				PBD, PLR, PES, UDC
Associazioni mantello C, C e M	Associazione dei Comuni Svizzeri				Unione delle città svizzere
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse				
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, SEV, Camera di commercio di BS e BL, Federazione delle cooperative Migros, Planzer Trasporti SA, Post CH AG, SIA, SSIC, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, stradasvizzera, TCS, transfair, UTP, VAP, AICA, ATA, COMCO, WWF	D CPA, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), CI CDS, railCare SA, SVI, Swiss Shippers Council	VSLF		Fédération des Entreprises Ro- mandes, GS1 Svizzera, APF, LITRA, Pro Na- tura
Altri	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Camera di commercio ZH, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, Banca cantonale BL, CostruzioneSvizzera, Panalpina, Schwendimann AG, ASPVC, CSP, Swissscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, GPG, Comune politico di Oensingen, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, Banca cantonale ZH, CST, ecos	Cargologic AG, Rhenus Logistics AG, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gottard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, CS, Cargo Tube, MS Direct AG, usic, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil			cemsuisse, CSD- Holding SA, SPR, Città di Berna, Monitron, Flugha- fen ZH AG, VI- SPV, Istituto can- tonale di assicurazione BL, Città di Gossau, SSIGA, Comune politico di Nieder- buchsitzen, CHGEOL

In dettaglio

Il progetto posto in consultazione prevede un atto legislativo di validità generale per il trasporto di merci sotterraneo (anziché una «legge CST»), destinato a impedire – in combinazione con il divieto di discriminazione e la procedura del piano settoriale previsti nell'atto stesso – la realizzazione di più sistemi di trasporto merci sotterranei *paralleli* e a consentire nel contempo la pianificazione, la realizzazione e l'esercizio di singoli elementi della prevista rete da parte di altre società, stabilendo a tal fine all'articolo 9 dell'avamprogetto di legge che il Consiglio federale può emanare prescrizioni per garantire la compatibilità tecnica degli impianti.

L'emanazione di una legge federale di validità generale è di base approvata da una **netta maggioranza**, ossia dai Cantoni, dai partiti politici, dalle associazioni mantello delle città, dei Comuni e delle regioni di montagna nonché dell'economia come pure da altre organizzazioni, che ritengono che una simile legge sia più flessibile e aperta al futuro e in grado di fornire un quadro completo e di permettere la partecipazione di più società garantendo nel contempo la compatibilità tecnica tra i vari elementi del sistema. Singoli partecipanti chiedono di ampliare il campo di applicazione della legge in modo da ammettere l'utilizzo del sistema non solo per merci non pallettizzabili, come previsto dalla concezione di CST, ma anche per altri trasporti o altri tipi di beni e, quindi, consentire anche la realizzazione di infrastrutture parallele (usic, Cargo Forum Schweiz/VAP).

È di base **prevalentemente** condiviso anche il divieto di discriminazione previsto dall'avamprogetto di legge (art. 4), ritenuto indispensabile perché possa crearsi una situazione di concorrenza. Da numerosi pareri risulta tuttavia che questo e altri concetti fondamentali della legge a esso connessi sono interpretati in modo discordante o appaiono poco chiari, il che ha dato luogo a una serie di osservazioni e richieste.

Il Cantone ZH ad esempio chiede di definire meglio concetto e attuazione del divieto di discriminazione. Il PS sottolinea l'importanza dell'accesso non discriminatorio e la necessità (tassativa) della compatibilità dei sistemi tecnici per poterlo garantire. Numerosi partecipanti (ad es. la maggioranza dei Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri) approvano di principio il divieto di discriminazione, ma sono critici o contrari se dovesse riguardare anche l'accesso alle stazioni di trasbordo, poiché lo ritengono esiziale per il perseguito raggruppamento dei trasporti di accesso e quindi per la riduzione del traffico e la sostenibilità ambientale: chiedono pertanto (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, Unione delle città svizzere, SVI) di subordinare per legge il rilascio dell'approvazione dei piani alla disponibilità di una concezione sostenibile per la distribuzione capillare (logistica urbana), invitando la Confederazione a verificare se è possibile stabilirlo nella legge proposta o se è necessaria un'altra base legale (ad es. numerosi Cantoni, DCPA). Il divieto di discriminazione è di massima condiviso anche da ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica e dalla stessa CST, che lo interpretano nel modo seguente: a loro avviso, la galleria e l'infrastruttura di CST non possono essere utilizzate autonomamente da altri gestori con i propri veicoli e per le merci di terzi poiché la concezione di CST è un sistema integrato (comprendente infrastruttura ed esercizio); il divieto non va quindi inteso come diritto all'accesso diretto di diversi fornitori con i propri veicoli alle infrastrutture di CST, quanto come diritto al libero accesso e a pari condizioni (senza discriminazioni) della clientela ai servizi offerti da CST per il trasporto da A a B.

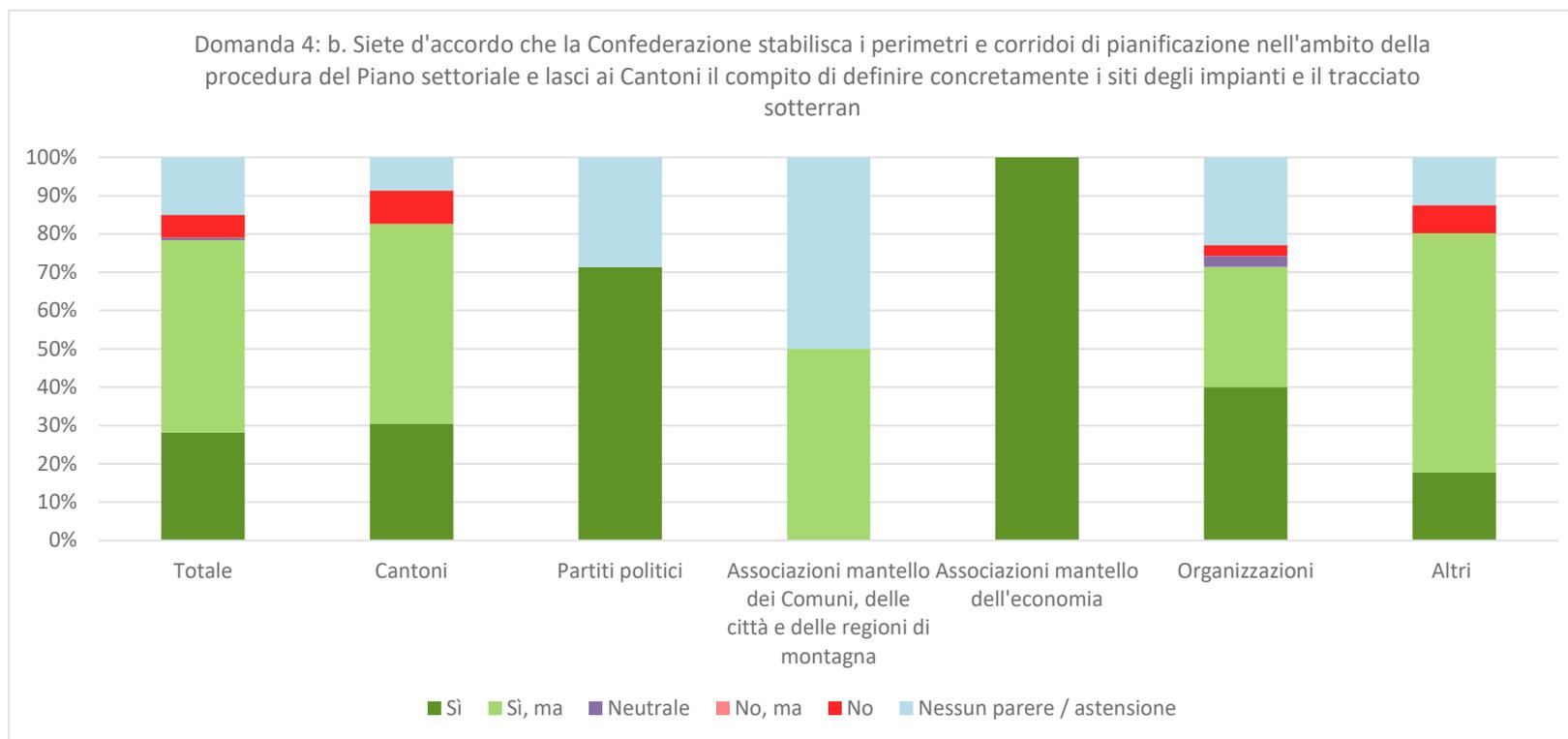
Diversi partecipanti rilevano che concetto e portata della compatibilità tecnica da garantire non sono chiari e chiedono pertanto che siano meglio definiti (ad es. vari Cantoni, DCPA, SVI, Unione delle Banche Cantionali Svizzere). Secondo vasti strati del settore dei trasporti e della logistica (CST compresa), per impedire la realizzazione di sistemi paralleli è importante che la legge stabilisca non solo il divieto di discriminazione ma anche l'interoperabilità degli impianti; a loro avviso, poiché CST sarà con ogni probabilità la prima a realizzare un sistema logistico pienamente integrato, occorre garantire che i suoi standard tecnici siano ripresi dagli attori che dovessero entrare successivamente sul mercato. Di parere diverso è l'economiesuisse, secondo cui la legge proposta dev'essere il più possibile

aperta e flessibile: la compatibilità tra sistemi di trasporto – un interesse fondamentale di gestori e utenti – sarà determinata dal mercato e pertanto non sono necessarie disposizioni di legge in merito né è auspicabile che a CST sia affidato il compito sistemico di gestire tutti i sistemi di trasporto sotterraneo che dovessero nascere.

Risultano discordanti anche le posizioni relative allo strumento della concessione per l'infrastruttura, in merito al quale il Consiglio federale spiega nel progetto posto in consultazione che non esiste nessuna base legale per il suo impiego: se nel settore dei trasporti e della logistica (CST compresa) si è contrari a questo strumento in quanto ritenuto superfluo, la maggioranza dei Cantoni e la DCPA chiedono di valutarne l'applicazione, analogamente a quanto già previsto dall'articolo 5 Lferr, argomentando che consentirebbe di disciplinare in modo semplice l'accesso non discriminatorio e altri elementi fondamentali (ad es. anche la questione dello smantellamento).

È **contraria** a un atto legislativo di validità generale l'APF che, pur favorevole al progetto e alla concezione di CST, ritiene non si sia tenuto conto degli interessi dei proprietari d'immobili, sui quali l'infrastruttura sotterranea può avere un forte impatto a seconda della sua configurazione tecnica (in particolare profondità alla quale correranno le gallerie), e preferisce pertanto una legge specifica per CST.

Domanda 4b: La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: siete d'accordo che la Confederazione stabilisca i perimetri e corridoi di pianificazione nell'ambito della procedura del Piano settoriale e lasci ai Cantoni il compito di definire concretamente i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo del sistema?



Tenore generale dei pareri

La concezione proposta, secondo cui la Confederazione stabilisce le aree di pianificazione nel piano settoriale e i Cantoni definiscono concretamente, sulla base di quest'ultimo, i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo del sistema nei propri piani direttori, riscuote un ampio consenso. Si chiedono però numerose precisazioni nella legge, intese in particolare a garantire il rigoroso rispetto degli ambiti di responsabilità e a evitare doppioni tra gli strumenti. Per molti partecipanti non è chiaro se le procedure debbano svolgersi in parallelo o in maniera scaglionata, con tuttavia una netta preferenza per la prima modalità. I Cantoni e la DCPA

auspiciano che la pianificazione nei piani direttori cantonali sia coordinata dalla Confederazione (UFT) a livello temporale e contenutistico. Secondo una minoranza, la pianificazione e l'autorizzazione devono essere di esclusiva competenza della Confederazione, visto il carattere nazionale e sovraordinato dell'infrastruttura di CST.

	Si	Si, ma	Neutrale	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	ZH, LU, SZ, NW, NE, JU, GE,	BE, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD		SO, TI	GL, GR
Partiti	PPD, PES, pvl, PS, UDC				PBD, PLR
Associazioni mantello C, C e M		Associazione dei Comuni Svizzeri			Unione delle città svizzere
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse				
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, Coop Svizzera (Basilea), SEV, railCare SA, SIA, SVI, SSIC, Secrétariat SEV Romand, TCS, transfair, UTP, VSLF, ATA, WWF	DCPA, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Camera di commercio BS e BL, CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Posta CH SA, stradasvizzera, Swiss Shippers Council, VAP	ASTAG	Planzer Trasporti SA	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, APT, LITRA, Pro Natura, AICA, COMCO
Altri	Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, Banca cantonale BL, usic, FSE, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, GPG, Comune politico di Oensingen, Infra Suisse, Banca cantonale ZH	Beda Steiner AG, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küfer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch		Comune patriziale di Wolfwil, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, KEP+Mail, IG AirCargo, Costruzione Svizzera, Flughafen ZH AG	cemsuisse, CSD Holding SA, SPR, Città di Berna, Monitron, USPV, CSP, Istituto cantonale di assicurazione BL, Città di Gossau, SSIGA, Comune politico di Niederbuchsiten, CHGEOL

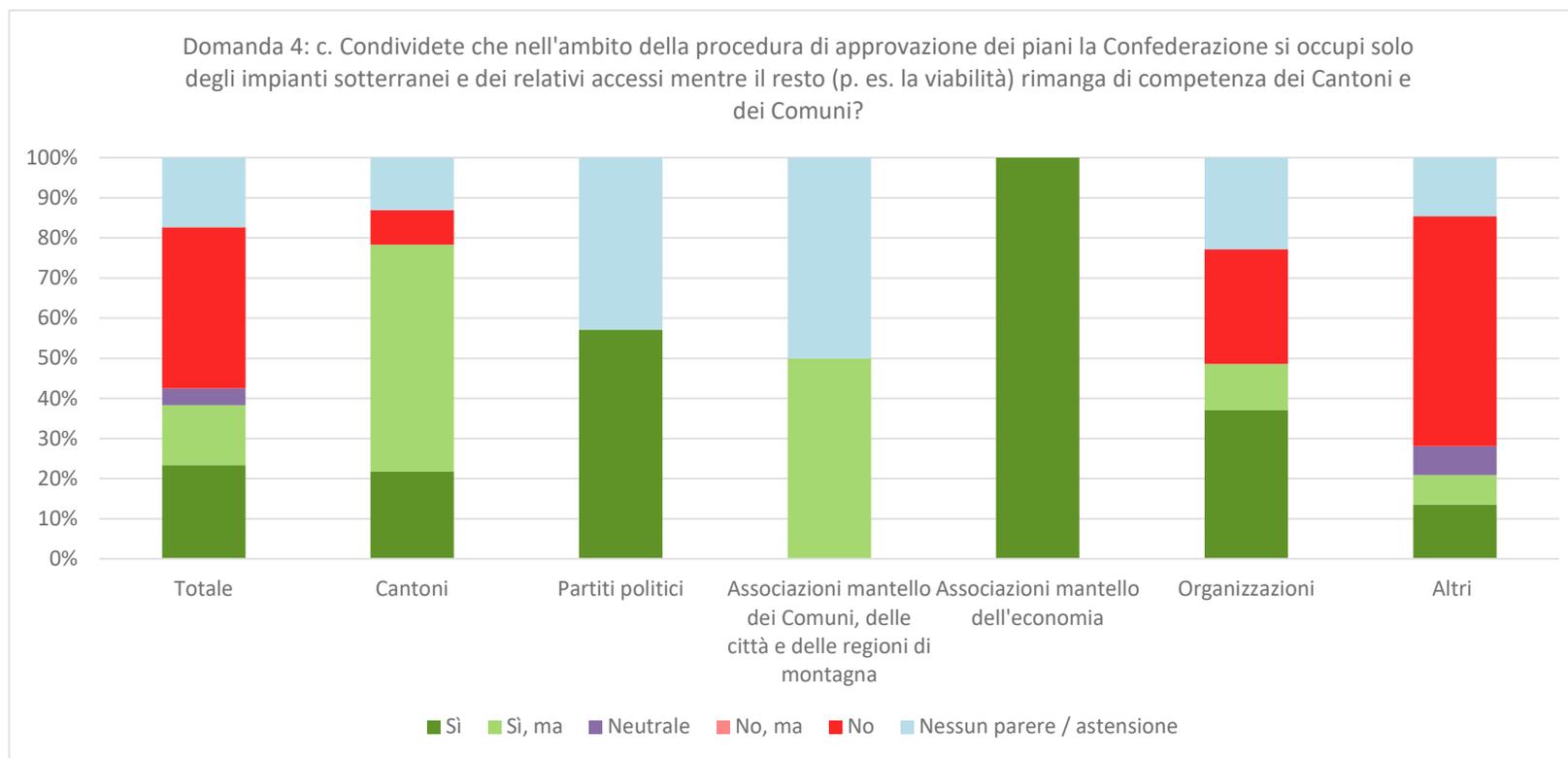
		Ascensori, constructionromande, Camera di commercio ZH, CS, Cargo Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, ASPVC, Swisscleantech, Pöyry, AF Toscano, BKW, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos			
--	--	--	--	--	--

In dettaglio

Una **maggioranza** tra i Cantoni, le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia come pure tra le altre organizzazioni, approva di base la concezione proposta, secondo cui la Confederazione stabilisce le aree di pianificazione nella procedura del piano settoriale e i Cantoni definiscono concretamente, nell'ambito della cornice stabilita, i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo nei propri piani direttori. Suscita ampio consenso il proposito di coinvolgere i Cantoni tempestivamente nella pianificazione, in particolare riguardo alla distribuzione capillare (logistica urbana) e i siti delle stazioni di trasbordo. Numerosi partecipanti sottolineano la necessità di definire meglio l'interazione tra le procedure federale e cantonali, di rispettare rigorosamente gli ambiti di responsabilità e di evitare doppioni tra gli strumenti, mentre netta è la preferenza per uno svolgimento parallelo delle procedure (piano settoriale - piani direttori) rispetto a uno scaglionato, ritenuto più dispendioso e meno efficiente (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri, USAM, ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica [CST compresa], Cargo Forum Schweiz/VAP, TCS). Una **minoranza** è contraria a una ripartizione procedurale e chiede che la competenza sia esclusivamente della Confederazione (ad es. SO, AG, Planzer Trasporti SA, Camera di commercio ZH). Accanto a queste due posizioni di fondo sono giunte da tutte le parti richieste di precisazioni e di adeguamenti della legge, per lo più tendenti a rafforzare il ruolo della Confederazione.

Larghi strati del settore dei trasporti e della logistica auspicano che i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo siano definiti nella misura più ampia possibile nel piano settoriale della Confederazione, in modo da accrescere la certezza della pianificazione, ridurre i tempi procedurali e contenere il dispendio per i Cantoni. Prediligono inoltre di base uno svolgimento parallelo delle procedure relative al piano settoriale federale e ai piani direttori cantonali e, con riferimento all'articolo 6 dell'avamprogetto di legge, esigono che la Confederazione possa procedere alle definizioni nel piano settoriale qualora i Cantoni non vi avessero provveduto nei loro piani direttori entro un anno dalla determinazione delle aree nel piano settoriale. La DCPA e diversi Cantoni sottolineano che la Confederazione deve avvalersi di questa possibilità soltanto nei casi di rigore e (secondo ampie fasce del settore dei trasporti e della logistica, CST compresa, oltre alla DCPA e a diversi Cantoni) in tale eventualità definire non solo il tracciato ma anche i siti di tutti gli impianti di superficie (in particolare le stazioni di trasbordo). Numerosi partecipanti chiedono che i tempi di elaborazione e i contenuti dei piani direttori cantonali siano coordinati, in modo da garantire la coerenza e la coesione del sistema, e che il coordinamento sia affidato per legge all'UFT (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, Cargo Forum Schweiz/VAP, Posta CH SA).

Domanda 4c: La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: condividete che nell'ambito della procedura di approvazione dei piani la Confederazione si occupi solo degli impianti sotterranei e dei relativi accessi mentre il resto (p. es. la viabilità) rimanga di competenza dei Cantoni e dei Comuni?



Tenore generale dei pareri

La concezione proposta, ossia impianti sotterranei a cura della Confederazione e il resto – in particolare la viabilità – di competenza cantonale e comunale, è approvata da una metà dei partecipanti, che in proposito esige a larga maggioranza il coinvolgimento tempestivo e la stretta collaborazione dei Cantoni e dei Comuni nella pianificazione; l'avamprogetto di legge del Consiglio federale non è tuttavia interpretato in modo uniforme e si segnalano alcuni punti da chiarire. L'altra metà chiede di ampliare le competenze della Confederazione, includendovi l'autorizzazione per il raccordo delle stazioni di trasbordo alla rete di trasporto locale esistente, in modo da garantire la funzionalità del sistema. Adeguaamenti e complementi vengono pretesi riguardo alle responsabilità in materia di depositi (da attribuire ai gestori anziché ai Cantoni), protezione antincendio, obblighi assicurativi (edifici) e difesa (da lasciare ai Cantoni).

	Sì	Sì, ma	Neutrale	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	ZH, NW, SO, NE, GE,	BE, LU, SZ, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, JU		GL, VD	FR, GR, TI
Partiti	PPD, PES, pvl, PS				PBD, PLR, UDC,
Associazioni mantello C, C e M		Associazione dei Comuni Svizzeri			Unione delle città svizzere
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse				
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, SEV, Posta CH SA, SIA, SSIC, Secrétariat SEV Romand, stradasvizzera, TCS, transfair, UTP, VSLF, ATA, WWF	D CPA, Cargo Forum Schweiz, SVI, VAP		Cargo24 AG, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Planzer Trasporti SA, railCare SA, ASTAG, Swiss Shippers Council, AICA	Fédération des Entreprises Roman- des, GS1 Svizzera, Camera di commercio BS e BL, APF, LI-TRA, Pro Natura, COMCO
Altri	constructionromande, Umweltfreisinnige SG, STS, Banca cantonale BL, CostruzioneSvizzera, usic, ASPVC, FSE, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, Infra Suisse	Camera di commercio ZH, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, GPG, Comune politico di Oensingen, lic. iur. Matthias Gmünder	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, Swisscleantech, Pöyry, AF Toscana	Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel,	KEP+Mail, IG AirCargo, cemsuisse, CSD Holding SA, SPR, Centre Patronal, Città di Berna, Monitor, USPV, Istituto cantonale di assicurazione BL,

				La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, CS, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, CSP, BKW, Banca cantonale ZH, CST, ecos	Città di Gossau, SSIGA, Comune politico di Niederbuchsiten, CHGEOL
--	--	--	--	--	--

In dettaglio

Un **gruppo numeroso** (ad es. la maggior parte dei Cantoni, dei partiti politici e delle associazioni) ritiene che la ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni sia necessaria. L'idea di fondo che la prima si occupi dell'autorizzazione degli impianti destinati esclusivamente o prevalentemente al trasporto di merci sotterraneo e i secondi dell'allacciamento al traffico locale è condivisa e approvata, visto che i collegamenti locali e regionali sono per tradizione di responsabilità cantonale e comunale mentre le strade nazionali competono alla Confederazione. È largamente riconosciuta l'importanza di coinvolgere tempestivamente non solo i Cantoni ma anche le città, i Comuni e la popolazione. Singole voci chiedono anche il coinvolgimento degli autotrasportatori e delle imprese ferroviarie locali (ad es. Camera di commercio BS e BL). Secondo diversi partecipanti le competenze cantonali e comunali non devono essere ulteriormente ridotte (ad es. alcuni Cantoni, stradasvizzera, SSIC).

Un **gruppo altrettanto numeroso** (larghe fasce del settore dei trasporti e della logistica, CST inclusa), pur comprendendo l'esigenza della Confederazione per una procedura di approvazione dei piani circoscritta, ritiene fondamentale che quest'ultima sia in grado di garantire la funzionalità del sistema e, quindi, includa anche i raccordi all'infrastruttura di trasporto esistente contigui ai siti delle stazioni di trasbordo, in modo da scongiurare il rischio che stazioni autorizzate dalla Confederazione non possano entrare in servizio per la mancata autorizzazione cantonale o comunale del loro collegamento. Analoga è l'argomentazione di altri partecipanti, secondo cui l'allacciamento e la distribuzione capillare sono cruciali per la funzionalità della concezione e vanno quindi sottoposti a una procedura di autorizzazione sovraordinata (ad es. ASTAG, Planzer Trasporti SA, Unione delle Banche Cantionali Svizzere, Camera di commercio ZH).

Le voci fondamentalmente favorevoli alla ripartizione dei compiti proposta evidenziano anche la presenza di questioni da chiarire e di differenze interpretative. Ne riportiamo di seguito alcune fra le più importanti. Diversi partecipanti rilevano la necessità di definire meglio il termine «impianto», utilizzato generalmente in modo non uniforme nell'avamprogetto di legge (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri). A parere della DCPA occorre altresì precisare cosa si intende con impianti «destinati non esclusivamente o prevalentemente al trasporto di merci sotterraneo», di competenza cantonale secondo l'avamprogetto di legge. Da più parti si sottolinea che un impianto di trasporto merci sotterraneo può comprendere anche elementi in superficie, quali ad esempio corsie di collegamento tra stazioni di trasbordo principali e accessorie, che in quanto tali vanno sottoposti all'approvazione dei piani (ad es. numerosi Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri, Cargo Forum Schweiz/VAP, Posta CH SA, SVI).

Vari partecipanti (ad es. maggioranza dei Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri) non approvano le disposizioni dell'avamprogetto di legge riguardanti il materiale di sgombero e di scavo, ovvero i depositi, in base alle quali, analogamente alla Lferr, i Cantoni interessati designano i siti per lo smaltimento del materiale e, se non vi hanno proceduto entro l'approvazione dei piani, la Confederazione può stabilire depositi temporanei e oneri, dopodiché i Cantoni hanno cinque anni di tempo per provvedere alla designazione (art. 22). Secondo la maggioranza dei Cantoni e la DCPA, la legge deve essere adeguata in modo che sia

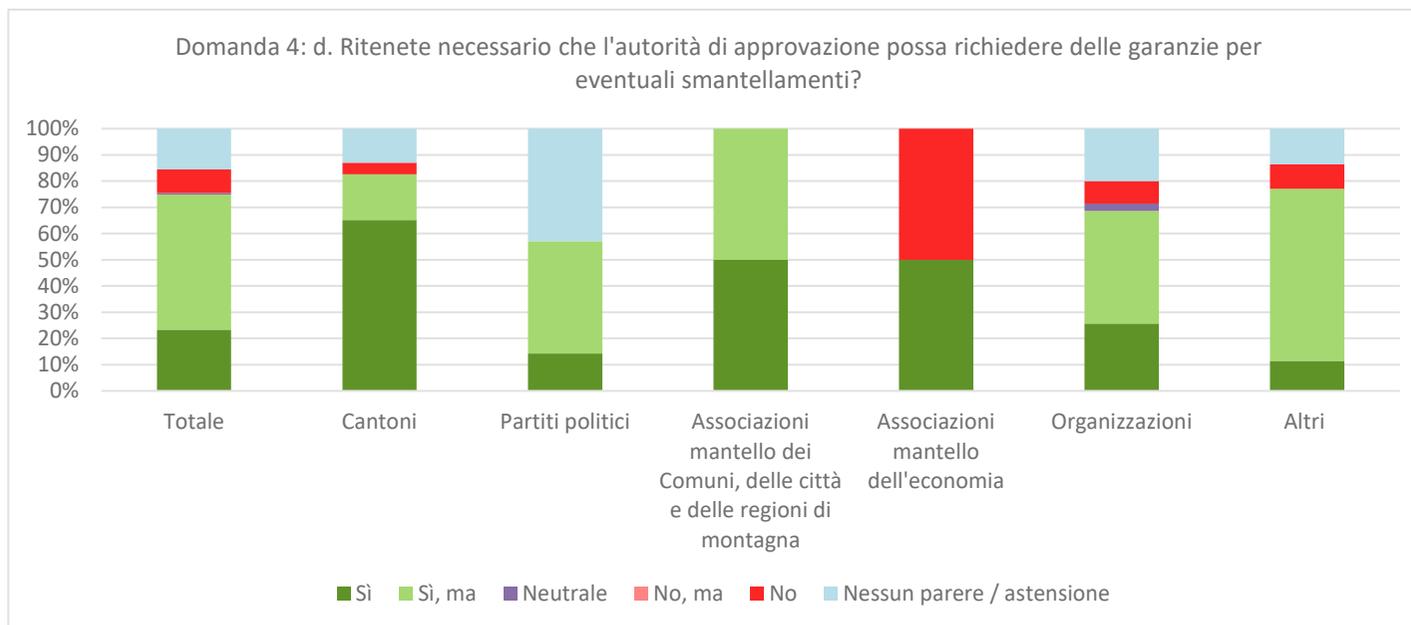
l'impresa a provvedere allo smaltimento del materiale, nel rispetto delle vigenti disposizioni cantonali e sulla base di un accordo giuridicamente vincolante, disponibile all'avvio della procedura di approvazione dei piani, relativo all'utilizzazione dei siti deputati. Il Cantone LU ritiene che l'articolo 22 sia da stralciare e che la questione dello smaltimento e dei depositi possa essere risolta facendo capo alla legge federale del 7 ottobre 1983³ sulla protezione dell'ambiente e all'ordinanza del 4 dicembre 2015⁴ sulla prevenzione e lo smaltimento dei rifiuti.

Numerosi altri partecipanti (ad es. diversi Cantoni, CSP, AICA) chiedono che i gestori degli impianti di trasporto merci sotterranei siano sottoposti alle disposizioni cantonali e comunali sull'obbligo assicurativo, conformemente alle leggi cantonali di assicurazione sui fabbricati. Gli stessi partecipanti, sottolineando la competenza cantonale per l'impiego dei servizi di difesa, esigono che nella legge siano integrate disposizioni affinché i gestori partecipino ai costi di mantenimento dei servizi, adottino autonomamente accorgimenti per far fronte agli eventi e concludano con i Cantoni accordi sulle prestazioni e sul finanziamento.

³ RS 814.01

⁴ RS 814.600

Domanda 4d: La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: ritenete necessario che l'autorità di approvazione possa richiedere delle garanzie per eventuali smantellamenti?



Tenore generale dei pareri

Una maggioranza, pur ritenendo che la realizzazione e l'esercizio di un'infrastruttura di trasporto sotterranea da parte di privati presenti dei rischi e che in caso di difficoltà economiche o di fallimento del proprietario o del gestore questi non debbano andare a carico dell'ente pubblico, considera inadeguata e inefficiente sotto il profilo sia economico che ambientale la soluzione dell'avamprogetto di legge di prevedere uno smantellamento degli impianti e di poter richiedere garanzie finanziarie. Si propongono numerose alternative, che pongono piuttosto l'accento su un proseguimento dell'esercizio degli impianti o sulla messa in sicurezza tecnica del sistema dismesso. L'obbligo di smantellamento è ritenuto da diversi partecipanti del tutto sbagliato, superfluo (vista l'attrattiva dei siti dove sorgeranno le stazioni di trasbordo) oppure inopportuno o inadempibile (sistema di gallerie oltremodo lungo).

	Sì	Sì, ma	Neutrale	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	BE, LU, SZ, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, NE, JU, VD, GE	ZH, ZG, SG, AG		TG	GL, GR, TI
Partiti	PPD	PES, pvl, PS			PBD, PLR, UDC
Associazioni mantello C, C e M	Unione delle città svizzere	Associazione dei Comuni Svizzeri			
Associazioni mantello dell'economia	USS, Travail.Suisse			economiesuisse, USAM	
Organizzazioni	SEV, CI CDS, Planzer Trasporti SA, SVI, Secrétariat SEV Romand, transfair, UTP, VSLF, ATA	Iniziativa delle Alpi, DCPA, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), Camera di commercio BS e BL, LITRA, Federazione delle cooperative Migros, Posta CH SA, railCare, SIA, Swiss Shippers Council, VAP, WWF	ASTAG	SSIC, stradasvizzera, TCS	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, APF, Pro Natura, AICA, COMCO
Altri	STS, CS, Cargo Tube, MS Direct AG, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, SSIGA, GPG, Comune politico di Oensingen	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, Camera di commercio ZH, Banca cantonale BL, Panalpina, Schwendimann AG, ASPVC, Swisscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, BKW, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos		Umweltfreisinnige SG, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, Costruzione-Svizzera, Flughafen ZH AG, usic, Infra Suisse, Banca cantonale ZH	cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, SPR, Centre Patronal, Città di Berna, Monitron, USPV, CSP, Istituto cantonale di assicurazione BL, Città di Gossau, Comune politico di Niederbuchsiten, CHGEOL

In dettaglio

Una **maggioranza** ritiene che realizzare e gestire un sistema di trasporto sotterraneo comporti dei rischi, che questi debbano essere assunti dal costruttore o gestore qualora finisse in difficoltà finanziarie o in liquidazione e non andare automaticamente a carico della collettività e che per garantirlo vadano presi dei provvedimenti. Le disposizioni dell'avamprogetto di legge secondo cui gli impianti sono da rimuovere a spese dei proprietari (smantellamento) e l'UFT può chiedere delle garanzie vengono tuttavia per lo più considerate inadeguate e si propongono numerose alternative. Di seguito se ne riportano le principali.

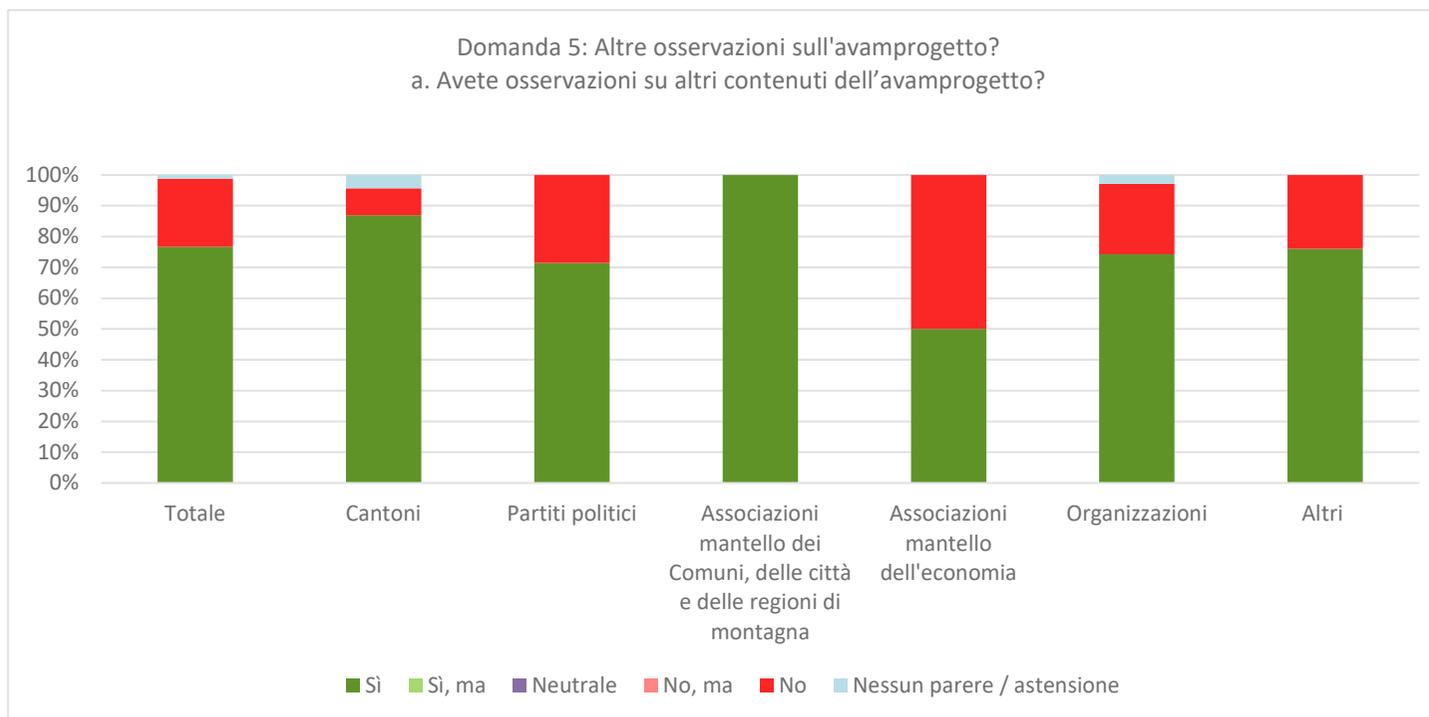
Una **minoranza** è contraria all'obbligo di smantellare gli impianti e alla possibilità di richiedere garanzie, giudicandoli superflui o auspicando quanto meno maggiore flessibilità o chiarezza. Secondo alcuni partecipanti pretendere garanzie per un eventuale smantellamento fa inutilmente aumentare i costi di costruzione: semmai sarebbe possibile esigerle una volta che il sistema è in esercizio (SSIC, stradasvizzeri). Altri chiedono che l'impianto sia realizzato e gestito in modo da non presentare rischi o da poter essere destinato ad altri usi e, qualora fosse previsto uno smantellamento, che i relativi criteri siano stabiliti già nella procedura di approvazione dei piani (CostruzioneSvizzera, Infra, usic). Altri ancora si oppongono alle disposizioni proposte, ovvero le giudicano superflue (ad es. economie-suisse, Umweltfreisinnige SG), argomentando che le stazioni di trasbordo saranno realizzate soprattutto in aree industriali, la cui attrattiva non farà mancare l'interesse da parte del mercato per un eventuale smantellamento, e ritenendo che le stazioni di trasbordo di una società privata vadano trattate alla stessa stregua di altri fabbricati industriali, non sottoposti all'obbligo di smantellamento. Anche l'USAM è contraria a un obbligo generale di smantellamento, affermando che deve essere proporzionato: per le costruzioni di superficie occorre decidere di caso in caso, mentre per una galleria sotterranea un obbligo è ritenuto inopportuno e va quindi respinto.

Nella maggioranza che riconosce l'esistenza di rischi e ritiene di base giusto che a risponderne siano i gestori si registrano pareri discordanti sulle disposizioni da prevedere nella legge. Diversi partecipanti reputano senza riserve opportuno che si possano richiedere garanzie per uno smantellamento o esigono addirittura che siano rese obbligatorie (ad es. SZ, BL, NE, VD, GE, USS/Travail.Suisse, SEV, UTP). Altri auspicano sia concessa alla Confederazione e ai Cantoni la possibilità di rilevare gratuitamente l'impianto o una sua parte, in particolare se contiene altre infrastrutture quali ad esempio linee elettriche (ad es. diversi Cantoni, DCPA, Associazione dei Comuni Svizzeri), con l'obbligo di smantellamento a spese del proprietario qualora non fossero disposti a rilevarlo; in tal caso la Confederazione stabilirebbe d'intesa con i Cantoni, e non unilateralmente, se deve essere ripristinato lo stato originario. Vari partecipanti rinviavano in proposito alla propria richiesta avanzata in altra sede di prevedere una concessione per l'infrastruttura, che ritengono faciliti il compito di disciplinare la questione dello smantellamento (ad es. diversi Cantoni, DCPA, LITRA). Altri ritengono troppo rigida la soluzione proposta dall'avamprogetto di legge: a loro avviso, in caso di difficoltà economiche oltre allo smantellamento devono essere offerte altre possibilità, in particolare il proseguimento dell'esercizio o l'adozione di misure alternative per neutralizzare i rischi per la sicurezza (ad es. pvl, Cargo Forum Schweiz/VAP, Posta CH SA). Numerosi partecipanti, pur convenendo che i rischi non debbano andare a carico dell'ente pubblico, giudicano un errore focalizzarsi sullo smantellamento (PES, PS, Iniziativa delle Alpi, FSE, ATA, WWF): a loro parere realizzare un'infrastruttura così costosa per poi dismetterla o addirittura smantellarla in caso di fallimento sarebbe un modo di procedere inefficiente e incoerente sul piano economico e tecnico-ambientale, ragion per cui andrebbero previste, oltre allo smantellamento, altre soluzioni quali il proseguimento dell'esercizio da parte della Confederazione o di terzi su suo mandato. Secondo loro e il Cantone AI, inoltre, occorre valutare la possibilità di istituire un diritto di prelazione per la Confederazione qualora CST dovesse fallire e intendesse vendere l'impianto.

Una focalizzazione sullo smantellamento degli impianti è considerata inopportuna anche dai promotori del progetto di CST e da altre organizzazioni (ad es. associati del settore dei trasporti e della logistica, Camera di commercio BS e BL, Unione delle Banche Cantonali Svizzere, Camera di commercio ZH) che, pur riconoscendo gli obblighi che incombono ai proprietari o ai gestori del sistema qualora non potessero più assicurarne l'esercizio, ritengono irragionevole e impossibile smantellare una galleria di 500 chilometri. Una soluzione di buon senso sarebbe a loro avviso quella di prevedere, in caso di cessazione dell'attività, l'obbligo per i proprietari e i gestori di adottare i provvedimenti necessari affinché l'impianto non costituisca un rischio per la sicurezza o possa essere destinato ad altri impieghi, mentre uno smantellamento potrebbe entrare in linea di conto, laddove opportuno, per gli impianti di superficie. Queste e altre voci (ad es. SG, ZH, SIA, Cargo Forum Schweiz/VAP) sottolineano le criticità che il poter esigere garanzie presenta per la redditività e chiedono soluzioni più flessibili (ad es. ZH: comprovata riconversione ragionevole e sostenibile degli impianti) o che il tipo e la portata delle garanzie da fornire siano per lo meno chiare già all'avvio della procedura di approvazione dei piani.

3.1 Altre osservazioni

Domanda 5a: Avete osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?



Tenore generale dei pareri

La concezione della distribuzione capillare (logistica urbana) è avvertita come cruciale per l'impatto del sistema complessivo sull'ambiente e sui trasporti. Numerosi partecipanti esigono che la concezione sia definita più in dettaglio e che le promesse relative al suo effetto positivo in questi due ambiti siano più vincolanti. Si chiedono inoltre diverse integrazioni e precisazioni dell'avamprogetto di legge, ad esempio riguardo al ruolo della Commissione del trasporto ferroviario (Com-Ferr), alle varianti di pianificazione da presentare per il tracciato locale e le stazioni di trasbordo o al trattamento dei dati da parte dell'UFT. Varie voci segnalano il rischio di conflitti con altri usi del sottosuolo (ad es. sonde termiche) e con la protezione delle acque, nonché aspetti da chiarire in materia di espropriazione, indennizzo e responsabilità civile.

	Sì	No	Nessun parere / astensione
Cantoni	ZH, BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE, TI	NW, GL	GR
Partiti	PBD, PES, pvl, UDC, PS	PPD, PLR	
Associazioni mantello C, C e M	Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione delle città svizzere		
Associazioni mantello dell'economia	economiesuisse, USAM	USS, Travail.Suisse	
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, DCPA, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Svizzera (Basilea), SEV, Camera di commercio BS e BL, APF, LITRA, CI CDS, Federazione delle cooperative Migros, Posta CH SA, railCare SA, SIA, SVI, SSIC, stradsvizzera, Swiss Shippers Council, TCS, transfair, UTP, VAP, ATA, COMCO, WWF	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, Planzer Trasporti SA, Pro Natura, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, VSLF, AICA	
Altri	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. Wohninvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, Umweltfreisinnige SG, SPR, Camera di commercio ZH, STS, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, CS, CostruzioneSvizzera, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, usic, Panalpina, Schwendimann AG, Istituto cantonale di assicurazione BL, Swisscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, Città di Gossau, SSIGA, GPG, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos	KEP+Mail, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Centre Patronal, Città di Berna, Banca cantonale BL, Monitron, ASPVC, USPV, CSP, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, Comune politico di Oensingen, Comune politico di Niederbuchsiten, Banca cantonale ZH, CHGEOL	

In dettaglio

Nota: in risposta alla domanda 5a sono pervenute numerose osservazioni nonché richieste di precisazioni e modifiche dell'avamprogetto, in particolare dai Cantoni ma anche – e in numero ancor maggiore – dal settore dei trasporti e della logistica (ad es. Coop e Migros, che hanno presentato un lungo elenco di proposte). Le richieste spaziano in genere da modifiche di carattere puramente redazionale ad adeguamenti del contenuto minimi o di ampia portata. Questi ultimi

sono in parte stati inseriti tra le risposte alle domande precedenti. Di seguito sono riportate le richieste più esplicite o meno generiche e quelle nuove, unitamente alle proposte relative alla domanda 5b, che spesso si sovrappongono alle prime.

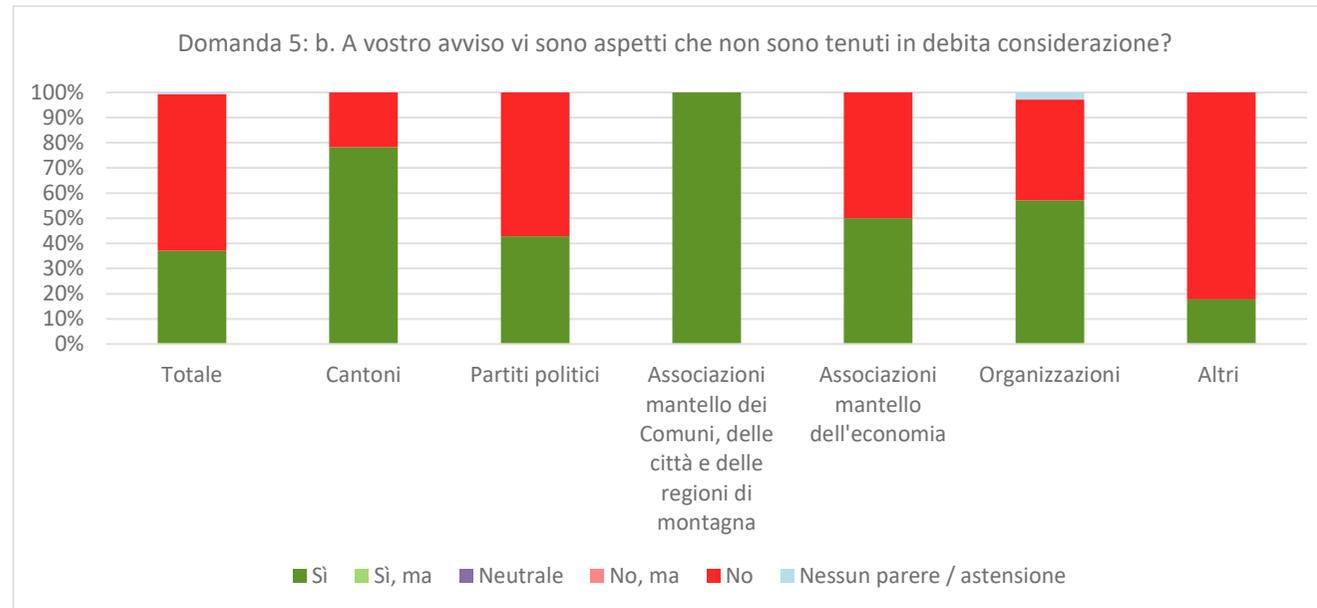
Da più parti si chiede di precisare la **concezione della distribuzione capillare (logistica urbana)** e il suo impatto su sistemi e vettori di trasporto circostanti (compreso il traffico merci FFS su tutto il territorio e l'impiego dei furgoni) e di stabilire in modo più vincolante le aspettative relative agli effetti positivi sull'ambiente (ad es. diversi Cantoni, DCPA, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, FSE, ATA, WWF e altre organizzazioni). Vari partecipanti propongono di prevedere disposizioni o incentivi a favore dell'impiego di corrente da fonti rinnovabili per l'intero sistema e per i veicoli elettrici e di un raggruppamento dei trasporti per la distribuzione capillare (diversi Cantoni, PES, PS, USS/Travail.Suisse, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, FSE, SIA, ATA, WWF). Secondo vari Cantoni e la DCPA, i gestori degli impianti di trasporto merci sotterranei devono fornire la prova che questi sono realizzati e gestiti in modo sostenibile. L'Associazione dei Comuni Svizzeri esige che la pianificazione si svolga in stretta collaborazione con le autorità comunali e l'Unione delle città svizzere avanza diverse proposte concrete per adeguare la legge in tal senso.

Alcuni partecipanti sottolineano l'importanza della prevista disposizione secondo cui **la società di CST** deve essere composta prevalentemente da imprese svizzere (PBD, PS, UDC, transfair, UTP). I pareri su compiti e **ruolo della ComFerr** sono contrastanti: il Cantone GE ad esempio condivide espressamente che la Commissione decida in merito a controversie relative alla tariffazione, mentre altri chiedono di non prevedere tariffe politiche (economiesuisse) o sono contrari a una competenza tariffaria della ComFerr, connessa al divieto di discriminazione, preferendo che il progetto sia gestito e finanziato esclusivamente da privati (ad es. Cargo Forum Schweiz/VAP, Coop, Posta CH SA, Migros, transfair, Camera di commercio ZH). La SEV esige che il nuovo sistema di trasporto sotterraneo previsto dalla concezione di CST sia considerato un **servizio universale** e che l'ente pubblico abbia quindi la possibilità di intervenire. La disposizione secondo cui l'impresa progettante deve elaborare **almeno due varianti** per il tracciato del sistema e per i siti dei depositi e delle stazioni di trasbordo (art. 8) risulta controversa: secondo numerosi pareri è troppo rigida e causa un notevole aumento del dispendio pianificatorio, compromettendo la realizzabilità del progetto; inoltre, la richiesta di elaborare almeno due varianti non sempre appare opportuna (ad es. USAM, CostruzioneSvizzera, BKW, Cargo Forum Schweiz/VAP, Posta CH SA, stradasvizzera, Swissscleantech, TCS). Timori che quest'onere potrebbe risultare eccessivo e pregiudizievole per l'attuazione vengono espressi anche dai promotori del progetto, che propongono pertanto di esigere non più di due varianti per l'insieme delle procedure (piano settoriale, piano direttore, compresi i dibattiti parlamentari). Secondo larghe fasce del settore dei trasporti e della logistica, nello scegliere la variante da realizzare vanno considerati innanzitutto gli interessi societari e poi la sua sostenibilità economica. Il PS suggerisce di prendere in considerazione l'obbligo di **raggruppare le infrastrutture** all'interno del sistema di gallerie sotterranee (ad es. interrimento di linee ad alta tensione). Diversi partecipanti (ad es. GE, VD) chiedono che i **dati trattati dall'UFT** siano messi anche a disposizione dei Cantoni interessati, mentre il Cantone SZ, considerandoli alla stregua di una raccolta di geodati, ritiene che vadano gestiti tra i dati della misurazione ufficiale, analogamente a quanto avviene per le linee ferroviarie di superficie. La COMCO sottolinea che le disposizioni in materia di non discriminazione contenute nell'avamprogetto di legge posto in consultazione non prevalgono rispetto alla **legge del 6 ottobre 1995 sui cartelli (LCart; RS 251)**: a suo avviso, il sistema di trasporto merci sotterraneo unito alla relativa offerta di logistica urbana può implicare una posizione dominante sul mercato e comportamenti illeciti ai sensi della LCart. Il Cantone ZH esige che la legge sul trasporto di merci sotterraneo, una volta finalizzata, sia rapidamente trasmessa al Parlamento, in modo da non bloccare il progetto di CST.

Numerose osservazioni, obiezioni e richieste sono state formulate in merito a possibili **conflitti con altri utilizzi del sottosuolo e in fatto di indennizzo ed espropriazione**. Il Cantone BL dubita che per un progetto privato sia effettivamente possibile procedere a espropriazioni sulla base di un interesse pubblico

prevalente (secondo l'art. 5 dell'avamprogetto di legge, che rinvia alla legge federale del 20 giugno 1930 sulla espropriazione [LEspr; RS 711]) e propone pertanto di sperimentare questa possibilità limitandone l'applicazione in un primo momento a un solo tratto del sistema. Secondo altri partecipanti (Associazione dei Comuni Svizzeri, APF, usic) vi sono aspetti da chiarire riguardo all'espropriazione e all'obbligo d'indennità previsto dall'articolo 29 dell'avamprogetto in caso di danni causati ad altri usi del sottosuolo (ad es. sonde termiche, parcheggi sotterranei). L'APF ritiene che l'indennizzo debba considerare anche l'eventuale impedimento di utilizzazioni future (ad es. se l'infrastruttura sotterranea non consente l'impiego di sonde termiche), che vada chiarita la questione della responsabilità civile di CST e in generale che il progetto debba tener conto degli interessi dei proprietari d'immobili. Il Cantone BS lamenta l'assenza di una disposizione che disciplini il rischio di conflitti nel sottosuolo, richiamando le difficoltà che si incontrano regolarmente nel delimitare la proprietà retta dal diritto civile rispetto al sottosuolo pubblico. Diversi partecipanti considerano elevati o eccessivi i rischi per le acque sotterranee e l'approvvigionamento di acqua potabile causati dalla realizzazione di un progetto sotterraneo di tali proporzioni (Comune patriziale di Boningen, SSIGA) oppure esigono che siano approfonditi (ad es. LU, SO, SG).

Domanda 5b: A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?



Nota

Vedi le risposte alla domanda precedente.

	Sì	No
Cantoni	ZH, BE, LU, SZ, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE	NW, GL, FR, TI
Partiti	PES, pvl, PS	PBD, PPD, PLR, UDC
Associazioni mantello C, C e M	Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione delle città svizzere	
Associazioni mantello dell'economia	USS, Travail.Suisse	economiesuisse, USAM
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, DCPA, Cargo Forum Schweiz, Coop Svizzera (Basilea), SEV, Camera di commercio BS e BL, CI CDS, Planzer Trasporti SA, Posta CH SA, railCare SA, SIA, SVI, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, stradasvizzera, TCS, transfair, VAP, ATA, WWF	Cargo24 AG, Contargo AG, Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Svizzera, APF, LITRA, Federazione delle cooperative Migros, Pro Natura, SSIC, Swiss Shippers Council, UTP, VSLF, AICA, COMCO
Altri	Swisscom, cemsuisse, constructionsromande, Umweltfreisinnige St.Gallen, STS, CostruzioneSvizzera, Flughafen ZH AG, ASPVC, Istituto cantonale di assicurazione BL, Comune patriziale di Boningen, Comune politico di Boningen, ZVWVU, Comune di Wolfwil, SSIGA, GPG, Comune politico di Oensingen, Banca cantonale ZH	Comune patriziale di Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consult Switzerland AG, Cargologic AG, Rhenus Logistics, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller e Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller e Co Immobilien, Michèle Müller, werk 14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, La Mobiliare, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Ascensori, CSD HOLDING SA, PU, Centre Patronal, Camera di commercio ZH, Città di Berna, Banca cantonale NW, UBCS, Banca cantonale OW, CS, Banca cantonale BL, Monitron, Cargo Tube, MS Direct AG, usic, Panalpina, Schwendimann AG, USPV, CSP, Swisscleantech, FSE, Pöyry, AF Toscano, Città di Gossau, Comune politico di Niederbuchsiten, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, CHGEOL, CST, ecos

4 Allegati

4.1 Questionario

Domanda 1

Ritenete che il sistema di trasporto merci sotterraneo progettato da Cargo sous terrain (CST) risponda a un'esigenza in Svizzera?

Domanda 2

Ritenete appropriato che la Confederazione sostenga la realizzazione di un sistema simile con una procedura di approvazione dei piani federale, evitando la necessità di ulteriori concessioni, autorizzazioni e pianificazioni cantonali?

Domanda 3

Condividete gli obiettivi dell'avamprogetto (procedura di approvazione dei piani, Piano settoriale, nessuna partecipazione finanziaria della Confederazione e sfruttamento del quadro giuridico esistente) (n. 4.1.1)?

Domanda 4a

La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: siete favorevoli all'istituzione di una legge di validità generale?

Domanda 4b

La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: siete d'accordo che la Confederazione stabilisca i perimetri e corridoi di pianificazione nell'ambito della procedura del Piano settoriale e lasci ai Cantoni il compito di definire concretamente i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo del sistema?

Domanda 4c

La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: condividete che nell'ambito della procedura di approvazione dei piani la Confederazione si occupi solo degli impianti sotterranei e dei relativi accessi mentre il resto (p. es. la viabilità) rimanga di competenza dei Cantoni e dei Comuni?

Domanda 4d

La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare: ritenete necessario che l'autorità di approvazione possa richiedere delle garanzie per eventuali smantellamenti?

Domanda 5a

Avete osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?

Domanda 5b

A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?

4.2 Elenco dei partecipanti alla consultazione

Cantoni

Canton de Fribourg
Canton de Genève
Canton de Neuchâtel
Canton de Vaud
Canton du Jura
Cantone Ticino
Kanton Aargau
Kanton Appenzell Ausserrhoden
Kanton Appenzell Innerrhoden
Kanton Basel-Landschaft
Kanton Basel-Stadt
Kanton Bern
Kanton Glarus

Partiti

Partito borghese-democratico (PBD)
Partito ecologista svizzero (PES)
Partito popolare democratico (PPD)
Partito socialista svizzero (PS)

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

Associazione dei Comuni Svizzeri

Kanton Graubünden
Kanton Luzern
Kanton Nidwalden
Kanton Obwalden
Kanton Schaffhausen
Kanton Schwyz
Kanton Solothurn
Kanton St. Gallen
Kanton Thurgau
Kanton Uri
Kanton Zug
Kanton Zürich

Partito verde liberale (pvl)
PLR.I Liberali
Unione Democratica di Centro (UDC)

Unione delle città svizzere

Associazioni mantello dell'economia

economiesuisse

Travail.Suisse

Unione sindacale svizzera (USS)

Organizzazioni/imprese

Associazione degli istituti cantonali di assicurazione (AICA)

Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico (SVI)

Associazione Svizzera dei Proprietari Fondiari (APF)

Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)

Associazione traffico e ambiente (ATA)

Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea (Camera di commercio BS e BL)

Cargo Forum Schweiz

Cargo24 AG

Commissione della concorrenza (COMCO)

Comunità d'interesse del commercio al dettaglio Svizzera (CI CDS)

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)

Contargo AG

Coop Svizzera (Basilea)

Fédération des Entreprises Romandes

Federazione delle cooperative Migros

Federazione stradale svizzera (stradasvizzera)

Ferrovie federali svizzere SA (FFS)

Altri

AF Toscana

AF-Consult Switzerland AG

Amministrazione federale delle dogane (AFD)

ANTRIMON Group AG

Associazione Conferenza dei presidenti comunali di Gäu (GPG)

Associazione dell'industria svizzera del cemento (cemsuisse)

Associazione svizzera dei geologi (CHGEOL)

Unione svizzera degli imprenditori

Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)

Fondazione per la protezione dei Consumatori (FPC)

GS1 Svizzera

Iniziativa delle Alpi

Planzer Trasporti SA

Posta CH SA

Pro Natura

railCare SA

Secrétariat SEV Romand

Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA)

Sindacato del personale dei trasporti (SEV)

Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

Società svizzera degli impresari-costruttori (SSIC)

Società svizzera degli ingegneri e degli architetti (SIA)

Swiss Shippers Council

Touring Club Svizzero (TCS)

transfair

Unione dei trasporti pubblici (UTP)

Verband der verladenden Wirtschaft (VAP)

World Wildlife Fund Svizzera (WWF)

Associazione Svizzera di vendita per Corrispondenza (ASPVC)

Banca cantonale di Basilea Campagna (Banca cantonale BL)

Banca cantonale di Nidvaldo (Banca cantonale NW)

Banca cantonale di Obvaldo (Banca cantonale OW)

Banca cantonale di Zurigo (Banca cantonale ZH)

Beda Steiner AG

Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG

Berninvest
Bischof Transport
BKW
Camera di commercio di Zurigo (Camera di commercio ZH)
Cargo sous terrain (CST)
Cargo Tube
Cargologic AG
Caroline Forte
Centre Patronal
Città di Berna
Città di Gossau
CMPH Beteiligungs-AG
CMPH Holding AG
Comune di Wolfwil
Comune patriziale di Boningen
Comune patriziale di Wolfwil
Comune politico di Boningen
Comune politico di Niederbuchsiten
Comune politico di Oensingen
Consorzio per l'approvvigionamento idrico di Untergäu (ZVWVU)
constructionromande
Coordinazione Svizzera dei Pompieri (CSP)
CostruzioneSvizzera
Credit Suisse (CS)
CSD HOLDING SA
ecos
Emch Ascensori
Espace Management Holding AG
Flughafen Zürich AG (Flughafen ZH AG)
Fondazione svizzera per l'energia (FSE)
Gilgen Logistics
Global Infrastructure Basel
Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG
H + Hu Müller e Co Immobilien

H2 Energy
Hans-Ulrich Müller
Helvetia
IG AirCargo
IM geha AG
Infra Suisse
Istituto cantonale di assicurazione di Basilea Campagna (Istituto
cantonale di assicurazione BL)
KEP+Mail
Küffer Reinigung Stettlen
Kunst und Kultur Bernapark AG
La Mobiliare
lic. iur. Matthias Gmünder
Loglay AG
M. ImmoInvest AG
M. WohnInvest AG
Markthalle Bernapark AG
Mettler2invest
Michèle Müller
Mobilitätszentrum Bernapark AG
Monitron
MS Direct AG
Müller e Müller Immobilien AG
Panalpina
Philipp Müller
Pini KBM Group
PiniSwiss
Pöyry
Rhenus Logistik
Rhyner Logistik
Rischka Taxi
Schlossberg Thun AG
Schwendimann AG
Società svizzera dell'industria del gas e delle acque (SSIGA)

Sorvegliante dei prezzi (SPR)
Straub AG (Group Pini Swiss Engineers)
SWISS AUTOMOTIVE GROUP
Swiss Tunnelling Society (STS)
Swisscleantech
Swisscom
Thomas Germann
Umweltfreisinnige St.Gallen
Unione delle Banche Cantionali Svizzere (UBCS)
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria (usic)
Unione svizzera produttori di verdura (USPV)
Vaudoise
werk14 AG
Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG
ZIBATRA LOGISTIK AG
Zingg Transporte AG

N. registrazione: voj / BAV-010.0-00003/00004/00008/00002/00001