

Autonomies i drets decisoris en matèria d'infraestructura de transport al nou sistema federalista. El cas de Suïssa

Tristan Chevroulet



Suïssa sempre es posa com a model de federalisme desenvolupat, però realment és un sistema eficient? Durant molts anys, el poder de decisió en les infraestructures de mobilitat ha estat sotmès a un complicat sistema de concertació i finançament, que tot i funcionar raonablement bé no era plenament satisfactori. Tal i com ens explica l'autor, ara tot just s'engega un nou model federal on es defineixen clarament les competències de cadascú, on la titularitat de la infraestructura marca qui la decideix i qui la paga, sense oblidar la concertació entre les administracions i les directrius generals de mobilitat. Sembla que funciona. Mentrestant, Suïssa aposta per la màxima eficiència de les infraestructures existents abans que construir-ne de noves.

Organització territorial i constitucional de Suïssa

Suïssa compta aproximadament amb 7 milions d'habitants, repartits en uns 41 000 km² i el seu govern consisteix en una Confederació de 26 cantons: la “*Confederació Helvètica*” (CH). El país comprèn aproximadament 2800 municipis. Els cantons i els municipis disposen d'àmplies competències, com l'autonomia financera i fiscal dels cantons i l'autonomia municipal.

El Consell federal (set ministres, un dels quals assumeix, a més i per torn rotatori, la funció de president durant un any) deriva de la Constitució federal, que fou remodelada totalment, la darrera versió de la qual va entrar en vigor l'1 de gener del 2000.

Aquest federalisme profund comprèn no només la separació clàssica de poders dita “horitzontal”, sinó que també posa en joc una estructura vertical destinada a prevenir els conflictes de poder entre els cantons autònoms.

El model constitucional suís implica la delegació de competències decisòries i financeres a les entitats descentralitzades, fet que constitueix una protecció de les minories lingüístiques i culturals, però que posa els cantons i els municipis en una posició de competència en determinats àmbits. Les llibertats que deriven d'aquesta situació han permès a alguns cantons desenvolupar, provar i aplicar algunes solucions originals que d'altres han adoptat posteriorment, i fins i tot la legislació federal.

D'altra banda, el model constitucional es fonamenta en el postulat que un sistema federal satisfà millor les preferències regionals dels ciutadans que un sistema centralitzat. Es fonamenta especialment en la hipòtesi que un determinat nivell de competència fiscal limita els costos imposats a empreses i ciutadans, mentre que els instruments de la democràcia directa (representació dels ciutadans al Parlament,

dret d'iniciativa popular, votacions diverses vegades per any) influeixen directament les activitats públiques, tot moderant les despeses que comporten.

Tanmateix, la gestió de les tasques de cada cantó, el finançament i la coordinació en coherència amb els objectius globals de la Confederació va esdevenir progressivament tan complexa que tot nou canvi suscitava més problemes que no en resolía. Per establir un repartiment més sa de les tasques i del seu finançament, el govern va iniciar una reflexió de fons que va desembocar el 2008 en una nova perequació, *Ausgleich* en alemany, de les finances i una redistribució de les tasques¹ (RPT) entre els cantons, així com entre aquests i la Confederació. Tornarem en detall sobre aquest nou concepte al capítol dedicat a la governança. Les xifres presentades tot seguit descriuen l'evolució sota l'antic règim, mentre que l'anàlisi del dret a decidir i dels seus objectius té en compte els dos sistemes.

Principals agents institucionals en matèria de transports i infraestructures

La Confederació defineix les grans línies de l'organització del territori suís, el programa de realització i la visió de conjunt de les activitats amb incidència espacial a escala nacional. Aquestes activitats es tradueixen en la producció de concepcions i plans sectorials (en particular per al sector dels transports).

Els cantons són responsables de l'elaboració d'estudis de base, com per exemple les concepcions directrius de transports, les concepcions de l'organització del territori, els plans sectorials i els plans directors cantonals. Les principals eines de treball són els Plans directors.

¹ Denominació exacta: Reforma de la perequació financera i del repartiment de les tasques, acrònim: RPT.

Els municipis elaboren també estudis de base, però al seu nivell territorial. Són les concepcions directrius, els plans directors municipals i els plans urbanístics municipals. El principal mitjà de comunicació i d'actuació dels municipis és el Pla urbanístic. (taula 1)

Radiografia del sistema de transports

Un terç de la superfície residencial i d'infraestructures de Suïssa (32%) està dedicada als transports. El 2005, el país tenia en servei aproximadament el 95% de la xarxa de carreteres nacionals prevista a l'horitzó 2020 (1900 km). Actualment no s'ha previst ampliar-la més enllà d'això, sinó augmentar-ne la qualitat, el rendiment i l'accessibilitat. (gràfic 1)

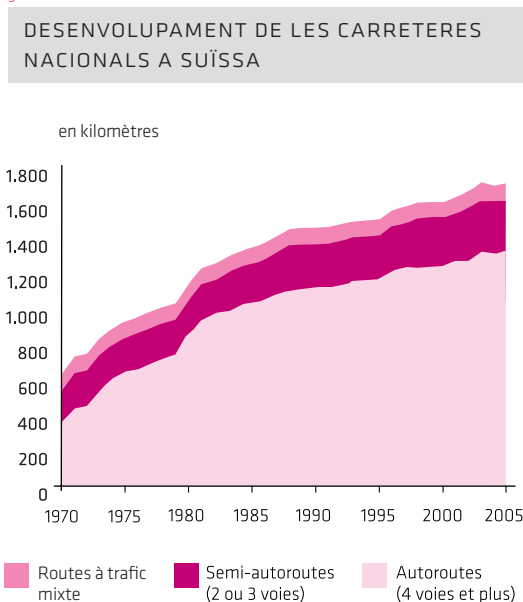
La xarxa ferroviària nacional segueix una lògica similar, amb un augment de l'eficàcia, concentrada al trànsit transalpí (mercaderies) i a les relacions interciutats, però sense increment de ramificacions.

A escala cantonal i municipal, en general les obres d'infraestructura es concentren en l'ampliació de l'oferta periurbana, però ara ja no es tracta de "desenclavar" localitats. (taula 2)

taula 1

PRINCIPALS AGENTS INSTITUCIONALS I ELS SEUS INSTRUMENTS		
Agents institucionals	Tasques	Instruments
Confederació	grans línies de l'organització del territori suís; programa de realització; visió de conjunt de les activitats amb incidència espacial de la Confederació	Concepcions i plans sectorials
Cantons	concepció directriu de transports, concepció de l'organització del territori, plans sectorials i plans directors cantonals	Plans directors
Municipis	concepcions directrius, plans directors municipals; plans urbanístics municipals	Plans urbanístics

gràfic 1



taula 2

PRINCIPALS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT A SUÏSSA	
Infraestructures (situació 2005)	Longitud, km
Carreteres nacionals (total) autopistes	1 756
Carreteres cantonals	18 094
Carreteres municipals	52 000
Xarxa ferroviària	5 024

Font: OFROU, 2006

EL MODEL CONSTITUCIONAL SUÏS IMPLICA LA DELEGACIÓ DE COMPETÈNCIES DECISÒRIES I FINANCERES A LES ENTITATS DESCENTRALITZADES, FET QUE CONSTITUEIX UNA PROTECCIÓ DE LES MINORIES LINGÜÍSTIQUES I CULTURALS...

Estat de les infraestructures de transport a Suïssa

L'estat de les carreteres suïsses difereix sensiblement, ja que la qualitat depèn directament de les fonts de finançament dedicades al manteniment, per tant de la importància que se li concedeix. Aquestes fonts són federals, cantonals o municipals, i també finançaments mixtos abans de l'aplicació de la nova perequació (2008).

Carreteres nacionals

Principals eixos viaris ràpids de Suïssa, les carreteres nacionals es troben globalment en un estat entre bo i molt bo. Això és degut principalment al fet que el finançament del manteniment es garanteix amb les taxes sobre carburants que recapta la Confederació. Tanmateix, les anàlisis efectuades recentment indiquen que les obres de manteniment necessàries seran més importants durant els propers anys i conseqüentment demanaran uns recursos financers més elevats. Això és degut a l'augment de la densitat del trànsit, a l'augment del pes màxim dels camions (pas progressiu de 28 tones a 40 des del 2001) i a l'envelliment de les carreteres nacionals.

La Confederació ha establert durant els anys 2000 un nou concepte de gestió de la mobilitat a nivell nacional, que ha de fer tota la xarxa viària nacional netament més eficaç (*"Concepte de Telemàtica Viària 2010"*, OFROU, 1999). D'aquesta manera, el govern espera arribar a oferir una major capacitat sense haver de construir noves infraestructures, deixant de banda les variants urbanes en zones que actualment ja estan saturades. Aquest tipus de conceptes no s'aproven per referèndum, però sí que se sotmeten a àmplies consultes (Petersen, 2001) i després es transformen en estratègies les bases de les quals no es tornen a replantejar. L'estratègia en qüestió va ser anomenada *"Telemàtica de transports ITS-CH 2012"* (Rapp, 2005) i ara està relativa-

ment ben acceptada per la major part dels implicats. La Federació Suïssa del Transport per Carretera (FRS) li retreu tanmateix que posa la Confederació en posició d'intervenir per dirigir directament un desenvolupament que, segons la pràctica, hauria hagut de ser debatut a nivell polític; també li retreu que permeti a la Confederació poder utilitzar la telemàtica viària per restringir el trànsit d'automòbils i per influir-ne la demanda².

Carreteres cantonals

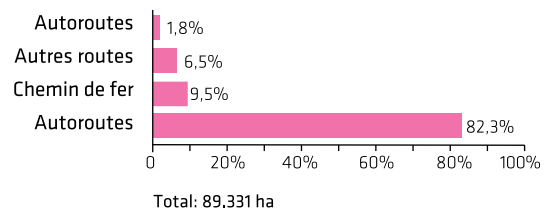
Segon principal component viari de Suïssa, les carreteres cantonals es troben a vegades en un estat que les autoritats qualifiquen de preocupant, principalment per l'estancament de les subvencions de la Confederació i, en nombrosos casos, de la seva disminució durant els darrers anys. Segons les autoritats federals, entre el 18 i el 29% de les carreteres cantonals s'haurien de sanejar³, és a dir entre 3 300 i 5 300 km.

Carreteres municipals

Es troben en un estat similar al de les carreteres cantonals, per bé que estan sotmeses a menors sol·licitacions. Indirectament els repercuteix la disminució de les subvencions de la Confedera-

gràfic 2

DISTRIBUCIÓ DE LES SUPERFÍCIES DEDICADES AL TRANSPORT A SUÏSSA



Font: OFROU, 2008

² FRS, 2001.

³ Enquesta de la VESTRA de 2001, estat de les carreteres cantonals.

ció concedides als cantons, perquè aquests es troben generalment endeutats, i no poden per tant compensar les reduccions de finançaments federals.

En aquestes circumstàncies on els recursos institucionals són limitats, és important assenyalar que la superfície de les carreteres cantonals i municipals representa més del 80% del conjunt de les infraestructures de transport nacionals. (gràfic 2)

El manteniment i el conjunt de mesures relatives a aquestes infraestructures no federals té doncs un impacte molt significatiu sobre l'oferta viària a Suïssa. Entre les mesures importants, es troba el sistema de finançament dels transports públics (FINTP), que pretén desenvolupar l'oferta tant per carretera com per ferrocarril.

Infraestructures ferroviàries

La xarxa ferroviària pretén una millora de les prestacions per al transport ràpid i freqüent de passatgers entre les principals àrees urbanes. Les principals actuacions (infraestructurals) consisteixen en multiplicar les vies als trams més saturats. El projecte més significatiu del període 1980-2020 és la construcció de les Noves Línies Ferroviàries Alpines (NLFA), que augmenten la velocitat i la capacitat a les relacions transalpines ja existents entre Suïssa i Itàlia. Tanmateix, les NLFA només tenen un impacte directe relativament baix als cantons propers. Aquestes infraestructures permeten sobretot evitar que un elevat nombre de camions travessi els Alps per carretera i són indispensables en la política nacional de transports. De fet, la seva absència els propers anys –per tant la corresponent sobrecàrrega del trànsit viari– s'hauria notat més que no pas ho és ara la seva presència.

Constatacions

El Concepte de Telemàtica Viària és el resultat d'una prioritat política deliberada que pretén

oferir prestacions de mobilitat sense augmentar la superfície d'infraestructures. Ara és operatiu, especialment sota la forma de la societat "Viasuisse SA", la central nacional d'informació sobre la mobilitat, creada el 2001, que mitjançant una àmplia gamma de mitjans recull, elabora i transmet informacions sobre tots els sistemes de transport a Suïssa, en particular sobre les pertorbacions del trànsit. Viasuisse treballa les 24h del dia, en 3 idiomes. Aquesta societat és una agrupació que reuneix l'Oficina Federal de Carreteres (OFROU), els Ferrocarrils Federals, el Touring Club suís (TCS), les policies cantonals i professionals dels mitjans de comunicació, sobretot la Ràdio Suïssa (SSR). El sistema encara es continuarà desenvolupant, però de moment (2009) funciona bé i permet sens dubte utilitzar amb més eficàcia i seguretat les infraestructures existents. El seu efecte s'estén ben enllà dels límits de les carreteres nacionals: el servei cantonal i municipal, així com el ferrocarril, se'n beneficien regularment.

Tanmateix, la coordinació nacional de l'ús de les noves tecnologies de comunicació es limita de moment als intercanvis d'informacions: les institucions federals encara no s'han ocupat del dossier de la tarifació electrònica dels transports públics, deixant que les empreses desenvolupin els seus propis conceptes i en facin proves específiques. En aquest àmbit, els consorcis entre col·lectivitats públiques, societats de transport i empreses capaces d'identificar passos sense contacte i gestionar pagaments automatitzats són a les beceroles. I, de manera anàloga als països on la pràctica ja s'ha iniciat, com al Japó i als EUA (Chevroulet, 2006), el marc legal encara no s'ha definit clarament: els ciutadans no saben com es repartiran les competències decisòries, financeres o jurídiques. En l'actual situació, tant els ciutadans com les autoritats territorials ignoren fins i tot quins agents jugaran un paper predominant en la planificació de l'oferta en aquest àmbit situat a la cruïlla entre el comerç electrònic, les finances i els transports.

Estat de la qüestió i evolució

Evolució de les despeses en transports

Les despeses en transport corresponen aproximadament al 10% de totes les despeses realitzades pels municipis, els cantons i la Confederació. La Confederació sola dedica als transports aproximadament el 14% de les seves despeses. (taula 3)

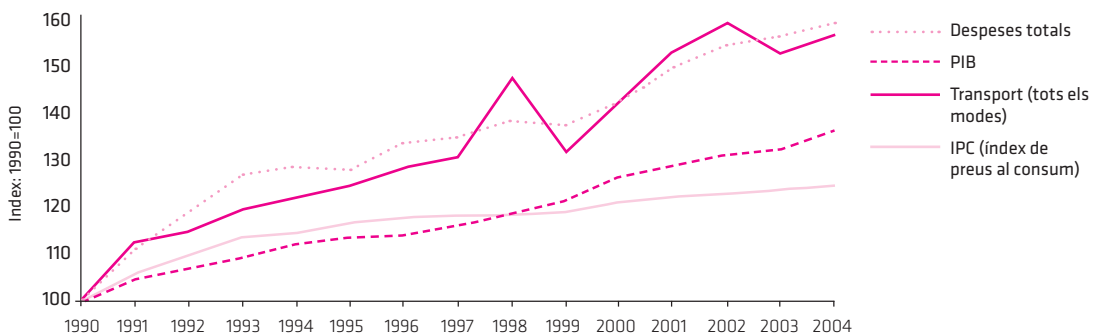
taula 3

EVOLUCIÓ DE LES DESPESES TOTALS PER ALS TRANSPORTS A SUÏSSA (MILERS DE FRANCS SUÏSSOS, kCHF)			
	1990	2006	Diferència kCHF
Conjunt de la mobilitat	9'170'000	14'497'834	5'327'834
Carreteres nacionals	1'868'000	2'313'925	445'925
Carreteres cantonals	1'589'000	2'225'726	636'726
Carreteres municipals	1'909'000	2'560'777	651'777
Carreteres privades	12'000	13'840	1'840
Ferrocarrils federals	1'629'000	3'535'003	1'906'003
Transport regional	1'803'000	3'117'599	1'314'599
Diversos: Aviació, navegació, comunicacions i altres	360'000	730'964	370'964

Fonts: AFF, 1991; AFF, 2008 (1 Euro = aprox. 1,6 CHF el 2006).

gràfic 3

EVOLUCIÓ DE LES DESPESES TOTALS PER ALS TRANSPORTS COMPAREDES AMB LA PROGRESSIÓ DEL PIB I DE L'IPC ENTRE 1990 I 2004



Font: AFF, Finances públiques de Suïssa, 2008.

.... PERÒ QUE POSA ELS CANTONS I ELS MUNICIPIS EN UNA POSICIÓ DE COMPETÈNCIA EN DETERMINATS ÀMBITS

L'evolució de les despeses en transports segueix a grans trets la mitja de les despeses públiques a Suïssa. Les despeses en transport han progressat paral·lelament al PIB entre 1991 i 1997, mentre que als anys 1998 i 1999 han mostrat una pujada i una caiguda d'amplitud similar, per inscriure's després en una corba lleugerament superior al PIB (gràfic 3). Aquesta darrera tendència expressa els esforços del país per desenvolupar un sistema de transport multimodal que permeti respectar els acords bilaterals signats amb la Unió Europea, especialment el capítol transport que comporta les costoses NLFA.

Repartiment de les despeses

La contribució de la Confederació al finançament de les despeses de transport totals és d'aproximadament el 60%. Els cantons i municipis en cobreixen un 20% respectivament⁴. (taula 4 i gràfic 4).

La part dels cantons i municipis al finançament del sistema de transport (suma de les contribucions no federals) indica aportacions molt contrastades, segons que la inversió tingui una utilitat a predominança federal o no. (gràfic 5).

Es constata en efecte que els cantons i municipis financen conjuntament la totalitat de les carreteres municipals i privades, els dos terços de les carreteres cantonals i del transport regional, mentre que la Confederació finança més de 85% de les carreteres nacionals i la totalitat dels subsidis atorgats als Ferrocarrils Federals. Del subsidi de 3 500 milions de francs suïssos (uns 2 300 M€), més de la meitat (2 000 M CHF/ 1 200 M€) es destina al transport de passatgers.

4 ARE, 2006.

taula 4

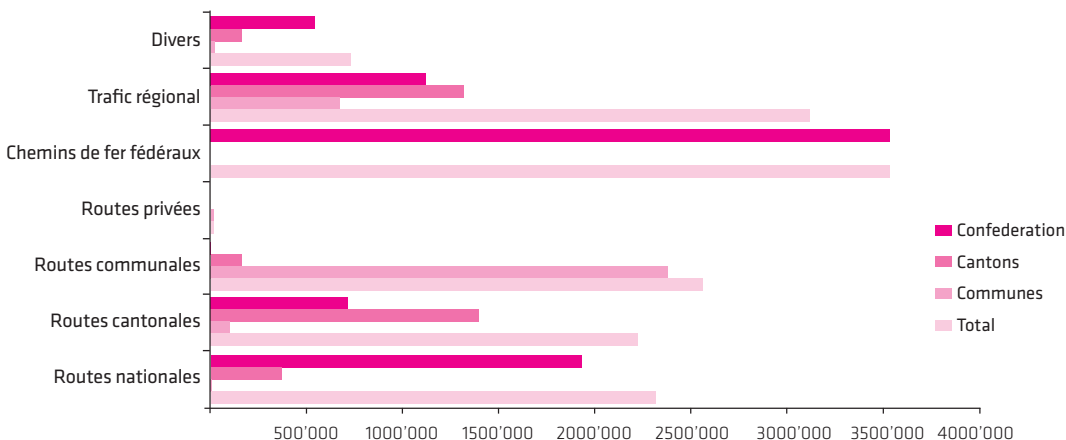
REPARTIMENT DEL CONJUNT DE DESPESES PER ALS TRANSPORTS A SUÏSSA (2006)

	Total (kCHF)	Municipis	Cantons	Confederació
Total	14'497'834	3'191'193	3'441'277	7'865'365
Carreteres nacionals	2'313'925	445	379'761	1'933'719
Carreteres cantonals	2'225'726	103'512	1'402'058	720'156
Carreteres municipals	2'560'777	2'381'808	168'521	10'448
Carreteres privades	13'840	13'840	-	-
Ferrocarrils federals	3'535'003	-	-	3'535'003
Transport regional	3'117'599	671'505	1'324'080	1'122'014
Diversos	730'964	20'082	166'857	544'025

Font: AFF, 2008 (1 Euro = aprox. 1.6 CHF el 2006).

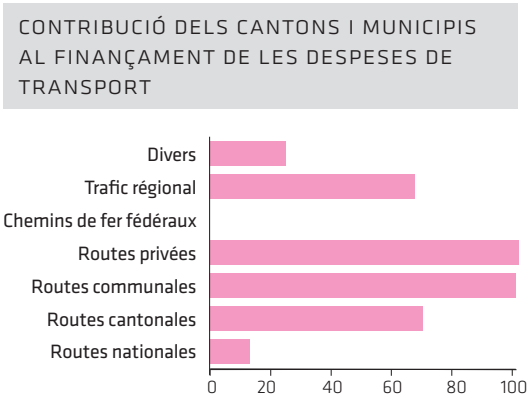
gràfic 4

DISTRIBUCIÓ DE LES INVERSIONS EN TRANSPORT A SUÏSSA (kCHF, 2006)



Font: Xifres extretes d'AFF, 2008 (1 Euro = aprox. 1.6 CHF el 2006).

gràfic 5



Font: Xifres extretes d'AFF, 2008 (1 Euro = aprox. 1.6 CHF el 2006).

ELS CANTONS SÓN RESPONSABLES DE L'ELABORACIÓ D'ESTUDIS DE BASE, COM PER EXEMPLE LES CONCEPCIONS DIRECTRIUS DE TRANSPORTS, LES CONCEPCIONS DE L'ORGANITZACIÓ DEL TERRITORI, ELS PLANS SECTORIALS I ELS PLANS DIRECTORS CANTONALS

Governança del sistema de transport

Instruments determinants de la política de transports

Els principals textos que regulen el desenvolupament de la infraestructura de transport a Suïssa formen part de la legislació sobre l'ordenació del territori. Es tracta en primer lloc de

la llei sobre l'ordenació del territori (LAT) i de l'ordre sobre l'ordenació del territori (OAT). La capacitat de decidir està relacionada, a la nova llei sobre l'ordenació del territori, amb la de finançar, així com del respecte pel medi ambient (els resultats dels estudis d'impacte han de ser acceptats per les autoritats, fins al nivell federal en cas de recurs). La pràctica correspon bastant precisament a les regles establertes (taula 5), tenint en compte evidentment el fet que la politització o no d'un projecte pot influir sensiblement el curs de la seva realització.

taula 5

COMPETÈNCIES DE LA CONFEDERACIÓ I VALOR LEGAL DELS INSTRUMENTS	
Competències de la Confederació	Valor legal
Llei federal sobre l'ordenació del territori. LAT (22 juny 1979, en revisió) 20 març 1998 Ordre sobre l'ordenació del territori. OAT (2 octubre 1989; 28 juny 2000)	Defineixen els objectius que serveixen de marc general per a l'aplicació dels instruments de l'ordenació del territori. Bases legals per a l'ordenació del territori a Suïssa.
Estudis de base concepcions directrius, anàlisis de les necessitats, estudis de viabilitat etc.	Constitueixen una base per a la planificació; sense valor legal
Plans sectorials ferrocarril i carretera Concepcions de l'Ordenació del territori	Coordinen les tasques amb incidència espacial i les integren en una política coherent. L'abast d'aquests plans depèn dels finançaments de la Confederació.
Ordres, lleis i decrets federals específics per als transports:	Reglamenten les condicions per a la localització d'infraestructures, la comanda de transports públics etc. valor legal.

Font: adaptat de Chevroulet i Poschet, 2001.

Instruments federals

Pel que fa a les infraestructures d'energia (nuclear, línies d'alta tensió i alta pressió de gas), aeroports i infraestructures militars, la Confederació decideix implicant els cantons en un procediment de col·laboració que consisteix en elaborar i després aplicar els "plans sectorials de la Confederació".

Tot i que existeix un pla sectorial de transports que tracta de carreteres nacionals i ferrocarrils, els programes (ZEB/NEB) decidits pel Parlament són determinants perquè assignen els finançaments als projectes específics. La col·laboració entre Confederació i cantons es concreta doncs mitjançant un procediment polític de decisió.

En el cas del transport en zones urbanes que pot implicar simultàniament inversions en infraestructura viària, ferroviària i vehicles, s'activen a nivell federal els polítics delegats per cada cantó per fer reconèixer al Parlament el valor dels projectes destinats al seu territori.

D'altra banda els Departaments federals (ministeris) avaluen aquest valor segons criteris nacionals i la puntuació final determina l'índex de participació de la Confederació. Aquest procediment ensems polític i pràctic demana als cantons una intensa preparació dels dossiers, per bé que no els permet anticipar-ne els resultats financers. Tanmateix, el procediment en ell mateix estimula els intercanvis d'experiències entre els cantons (si bé estan en competència per al manà federal) i precisament per això garanteix una bona qualitat de conjunt. En alguns casos, els cantons fins i tot inicien projectes sense tenir la llum verda del Consell federal, avançant els fons necessaris... i esperant que el govern acabarà per avalar el treball ja realitzat!

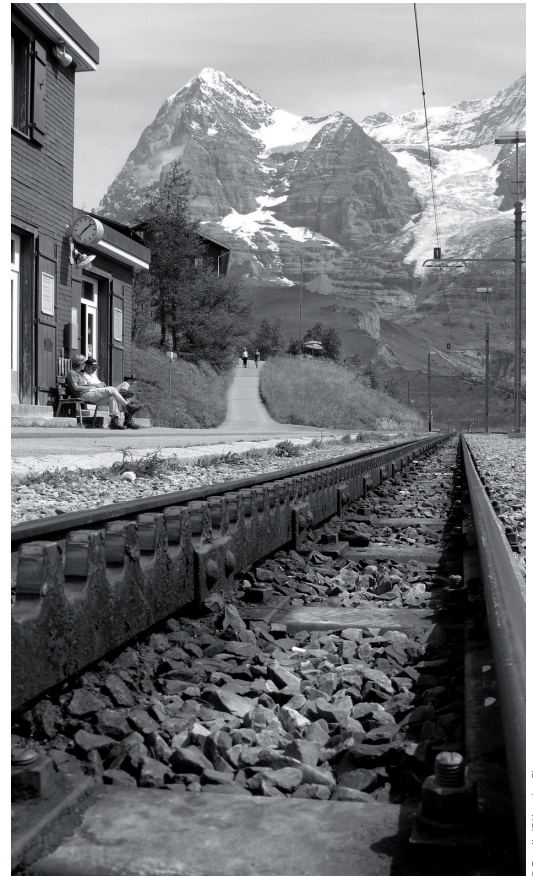
Instruments cantonals

Els plans directors cantonals (que aprova el Consell federal) són per als cantons el mitjà de preveure l'evolució del seu territori, d'estimar-ne les infraestructures necessàries i explicar-les.

Aquests plans directors també vinculen la planificació cantonal amb la de la Confederació.

Cooperació entre nivells i entre territoris

Fins i tot quan no està directament implicada en una realització, la Confederació pot ajudar la negociació intercantonal o entre un cantó i una empresa important (com els Ferrocarrils federals), especialment quan estima que cal dinamitzar-ne la posició quasi-monopolística. De manera més general, el govern federal obre consultes amb els cantons per als principals canvis susceptibles d'afectar-los. També ho fa amb les empreses de transport.



Coordinació federal

La Confederació assumeix la major part de les tasques relacionades amb les carreteres nacionals, els cantons s'encarreguen, individualment, dels aeròdroms situats al seu territori, així com de la separació dels fluxos de trànsit i dels passos a nivell. La Confederació i els cantons es concerten per establir i oferir bones prestacions de transport públic urbà, i també es conclouen acords entre cantons quan cal. La Confederació també continua col·laborant amb els cantons en els transports públics regionals (acords de prestacions), la construcció i manteniment de carreteres principals, la protecció contra el soroll, la protecció de la naturalesa i el paisatge, de les aigües i els boscos. (taula 6)

Autoritat cantonal i municipal

Les qüestions d'administració territorial, especialment les que impliquen infraestructures de transports, es tracten a la Conferència de governs cantonals (CdC). Els cantons també han creat la Comunitat de treball Cantons-Ciutats-Àrees urbanes (CT CVA), en col·laboració amb la Unió de Ciutats Suïsses (UVS). Aquest diàleg ha estat a la base de la Conferència tripartida

Confederació-Cantons-Ciutats/Municipis sobre àrees urbanes (CTA). D'altra banda, els cantons han jugat un paper rellevant en l'elaboració de l'Acord-marc intercantonal, que estableix la compensació de costos de la nova perequació financera (RPT) que es descriurà més avall.

En principi, els cantons i municipis són sobirans en els afers que els corresponen segons

ELS MUNICIPIES ELABOREN TAMBÉ ESTUDIS DE BASE, PERÒ AL SEU NIVELL TERRITORIAL: LES CONCEPCIONS DIRECTRIUS, ELS PLANS DIRECTORS MUNICIPALS I ELS PLANS URBANÍSTICS MUNICIPALS

la llei, però aquesta autonomia està tanmateix limitada pels deures de solidaritat entre col·lectivitats.

En efecte, les llibertats històriques han arribat a aprofundir les diferències de capacitat econòmica i financera entre les col·lectivitats públiques i resulta que tots els cantons no disposen dels mateixos trumfos davant la competència -nacional o internacional- fins i tot si algunes qualitats poden compensar algunes febleses.

taula 6

INDICACIÓ DE LES TASQUES I COMPETÈNCIES RELACIONADES AMB LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORTS SOTA LA NOVA PEREQUACIÓ A SUÏSSA (D'ENÇÀ 2008).

Tasques	Conjunció Confederació-Cantons			
	Confederació sola	Cantons sols	Cantons en comú	Cantons en comú
Carreteres nacionals	X	-	-	-
Aeròdroms	-	X	-	-
Separació dels corrents de trànsit / passos a nivell	-	X	-	-
Transports públics urbans	-	-	X	X
Transports públics regionals	-	-	X	-
Carreteres principals	-	-	X	-
Proteccions contra el soroll	-	-	X	-
Protecció de la naturalesa i el paisatge	-	-	X	-
Protecció de les aigües	-	-	X	-
Boscos	-	-	X	-

Per exemple, les regions perifèriques semblen relativament poc atractives perquè estan lluny dels grans centres; la baixa densitat de població així com factors topogràfics (regions de muntanya) hi encareixen el subministrament de béns i serveis públics.

Per descomptat, les grans ciutats es beneficien de la concentració de població i serveis, però tenen dificultats en altres aspectes, especialment en la previsió social i la seguretat pública, on es troben confrontades a costos creixents.

La nova perequació hauria de limitar aquests problemes.

Percepció relativa a la dotació d'infraestructures de transport

Els cantons francòfons tenen tendència a assenyalar que l'import principal de les finances federals es gasta a la part germanòfona, mentre que els residents d'aquesta darrera (on hi viuen els dos terços de la població) observen que la Romandia tendeix a preparar els seus dossiers amb retard i, per tant, té dificultats per integrar-se a la planificació nacional.

Una altra qüestió és que el trànsit transalpí, que ha justificat imponents finançaments d'infraestructures, es troba essencialment en territori germanòfon, però això depèn més d'objectius geogràfics que no pas polítics.

Les principals llacunes que els protagonistes apunten al sistema actual sobre la dotació d'infraestructures són:

1. l'absència de visió de conjunt o de coordinació;
2. la manca de transparència;
3. responsabilitats mal definides;
4. poc o gens control democràtic directe o de possibilitats de participació.

Uns òrgans de col·laboració trans-sectorials permeten relativitzar parcialment aquests problemes. Ara com ara, però, aquests òrgans no tenen competències àmplies i les seves decisions no són vinculants per als municipis membres.

Aquests organismes compleixen una funció important de posada en confiança, però són impotents per resoldre els problemes mencionats⁵.

Gestió dels conflictes

Expressió i resolució de possibles conflictes

No hi ha a Suïssa una manera típica d'expressar i vehicular els eventuais conflictes: les pràctiques depenen de les situacions. Com a molt, es pot observar que la via de la premsa constitueix el primer recurs dels protagonistes insatisfets dels procediments oficials; però fins i tot aquí els mitjans divergeixen, anant de la informació més constructiva, en forma per exemple d'articles informatius als grans diaris, passant per les preses de posició d'especialistes i polítics en debats radiofònics o televisats, i ampliant-se en manifestacions al carrer.

Una alternativa a aquestes manifestacions espontànies *via* els mitjans de comunicació, i que s'utilitza regularment, consisteix en una intervenció parlamentària, mitjançant mocions, resolucions o preguntes: un conseller nacional o conseller d'Estat pot utilitzar el parlament amb una pregunta important i urgent interpellant, per exemple, el ministre de transports. Aleshores aquest ha d'aportar una resposta satisfactòria en un termini breu i, si s'escau, de prendre les mesures necessàries per resoldre l'eventual problema. Segons els casos, també és possible no entrar en matèria, però una decisió així ha de ser acceptada pel parlament. La manera més reactiva de portar aquest diàleg és "l'hora de les preguntes" del parlament federal.

El principi de "l'hora de les preguntes" al parlament fou qüestionat sobretot el 2006 (sota pretext d'eficàcia), però la seva particular importància a Suïssa, on el respecte de les minories és un valor polític fort, n'ha garantit

5 Conferència tripartida sobre les àrees urbanes, 2004.

la supervivència fins ara. Aquesta possibilitat d'interpel·lar el govern és molt apreciada pels representants dels partits minoritaris, que sovint no tenen altre mitjà de fer-se sentir.

Arguments de les institucions regionals davant del poder central

Les institucions regionals no tenen en general els mitjans d'imposar-se davant de l'administració federal. Així, per obtenir finançaments, han d'evocar alguns dels principis fonamentals de la Confederació, tres dels quals apareixen regularment:

1. La *subsidiarietat* (associada a l'equitat), que demana que es garanteixi a la regió un accés als béns i serveis comparables per al conjunt de la població.
2. La *coherència* entre poder de decisió i pagador, que demana que els grups de ciutadans que financen (una part d') algunes inversions puguin decidir sobre les despeses. El fet que tots els cantons financin, mitjançant els impostos federals, una part de les despeses nacionals en infraestructures, incita les autoritats regionals a sol·licitar, en retorn, una participació federal als seus projectes.
3. La *rendibilitat i l'eficiència*. Aquests arguments s'utilitzen regularment per donar suport a peticions per a participacions federals en projectes on es posen en comú competències cantonals o municipals.

Ara com ara, el tema solucionat d'una manera més satisfactòria és probablement el del repartiment de les tasques i les finances entre la Confederació i les autoritats territorials (cantons i municipis, segons la RPT exposada més amunt).

Els problemes, recurrents i multitemàtics, han donat lloc a una refosa total del sistema i tots els protagonistes semblen preferir neta­ment la nova situació a la d'abans, un fet que en política és més aviat excepcional.

Llacunes de l'antic sistema

El sistema de transferències entre la Confedera­ció i els cantons que estava en vigor fins a finals del 2007 derivava de l'evolució històrica, però d'un pla concertat. El seu desenvolupa­ment, que remunta al naixement de l'Estat fe­deral, reflectia una tendència a la centralització de les tasques estatals i al federalisme d'execu­ció que li correspon: com l'autonomia dels can­tons en restringia les possibilitats d'intervenció directa, progressivament la Confederació afegí condicions a les seves subvencions i formulà més exigències en relació a les tasques a execu­tar. El resultat fou una concentració creixent de les competències decisòries i del finançament a nivell de la Confederació, mentre els cantons es­devenien mers òrgans d'execució.

Les bases jurídiques de les transferències als cantons s'establien en funció de la seva capaci­tat financera⁶, que jugava així el paper de prin­cipal determinant dels índex de subvenció de la Confederació.

Un inconvenient d'aquesta fórmula és que la seva inaplicabilitat l'havia fet acompanyar de nombroses mesures individuals. Com a con­seqüència, ja no es podien gestionar els efectes complexos i sovint contradictoris d'un sistema com aquell. Per exemple, el fet que els cantons amb baix potencial de recursos es beneficiés­sin d'una taxa de subvenció més elevada que els cantons rics corresponia evidentment a un desig d'equitat, però aquesta pràctica incitava especialment els cantons financerament febles a realitzar despeses inoportunes i per tant a un ús globalment subòptim dels recursos atorgats. A més, com prop de la meitat de la perequació financera estava relacionada amb l'execució de tasques federals i que, ben sovint, les subven­cions depenien de les prestacions complemen­tàries dels cantons, aquests es veien forçats a augmentar el seu pressupost per obtenir majors pagaments federals. Així, s'incitava particular­ment els cantons amb baix potencial de recur­sos a augmentar les seves activitats estatals i per tant la seva càrrega fiscal, ...de manera que els

6 Aquestes bases són l'article constitucional de 1958 sobre la perequació financera i la llei federal adoptada el 1959.

feia encara menys atractius per als agents econòmics que precisament podrien haver augmentat el seu potencial de recursos!

Una altra llacuna de l'antic sistema era deguda al mode de càlcul de l'índex de capacitat financera que servia de base als pagaments compensatoris de la Confederació. Els cantons amb baixa capacitat financera eren presoners d'un cercle viciós, on era més avantatjós mantenir-se en estat de necessitat que sortir-se'n.

Així, malgrat el seu volum elevat, el sistema de transferències i perequació financera no havia permès realitzar el seu objectiu d'equitat, és a dir disminuir les diferències econòmiques i financeres entre cantons.

Solució al problema del repartiment de responsabilitats i capacitats financeres

El nou sistema de repartiment de tasques i fluxos financers (RPT) es basa en els quatre principis següents:

1. El descabdellament de les tasques, que té per finalitat un millor repartiment de les missions que incumbeixen la Confederació i els cantons. Entre 2007 i 2008, una desena de tasques van passar sota la responsabilitat única de la Confederació, i tants d'altres sota la dels cantons. D'altra banda, el criteri de la capacitat financera dels cantons ja no es considera directament en les fluxos financers.
2. Nous modes de col·laboració i de finançament: per a les tasques que continuen sent comunes entre autoritats regionals i Confederació s'han instituit els contractes de prestacions, així com programes plurianuals i subvencions globals i a preu fet (el finançament fixat per endavant incita l'operador a fer-ho el millor possible tot responsabilitzant-lo del resultat efectiu).
3. Un reforçament de la col·laboració entre cantons per un "acord-marc intercantonal" que forma una nova base institucional. Aquest acord s'acompanya d'una com-

pensació de costos i pretén una millor organització de prestacions en àmbits com la mobilitat urbana, els residus, les aigües usades i la cultura.

4. Un nou sistema de perequació, que a) frena la participació cantonal als ingressos federals i als beneficis del Banc Nacional Suís i b) instaura una perequació general sobre els recursos, així com dues perequacions complementàries: la primera que compensa els costos excessius deguts a factors sociodemogràfics i geotopogràfics, mentre que la segona constitueix un sistema de compensació dels casos de necessitat.

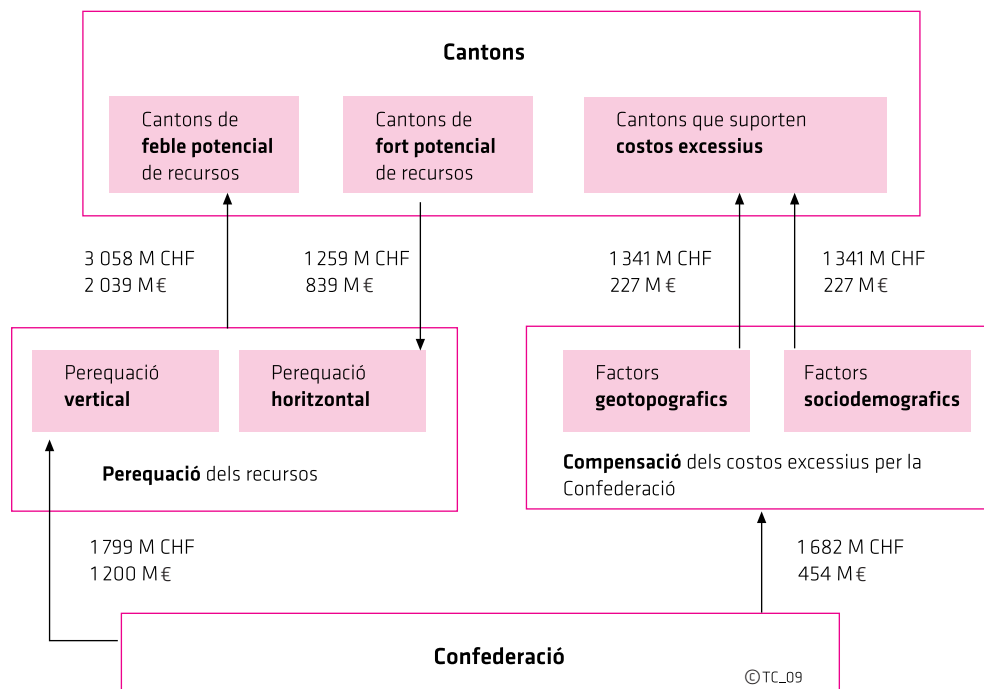
Autonomia i dret a decidir

En termes d'autonomia i de dret a decidir sobre les infraestructures, predomina el primer d'aquests quatre eixos. En efecte, amb el descabdellament de tasques, la Confederació respon *sola*, per exemple, de les carreteres nacionals, mentre que la construcció i explotació de les carreteres principals (cantonal) són competència *comuna* dels cantons i de la Confederació.

Fins a la RPT, les tasques i fluxos financers entre Confederació i cantons estaven tan barrejades que alguns cantons de baixa capacitat financera obtenien "el dret" de construir infraestructures a càrrec de la Confederació, fins i tot si aquestes no figuraven entre les seves prioritats, mentre que la Confederació refusava d'altres partides, àdhuc més modestes, per a inversions cantonals *prioritàries*. Per acabar amb aquest tipus de disfuncions, d'ara endavant la Confederació només assumeix les tasques que els cantons no arriben a complir amb els seus propis mitjans.

Si bé el descabdellament del finançament comporta la desaparició de les subvencions de l'antic règim, permet als cantons obtenir més fons de *lliure* disposició. Així guanyen en autonomia perquè poden fixar les seves pròpies prioritats i a la vegada afectar-hi aquests mitjans financers federals per dur-les a terme. (grà-

gràfic 6

**NOU SISTEMA SUÍS DE PEREQUACIÓ
FINANCERA (DES DEL 2008)**


Font: Administració federal de finances, AFF 2008.

Entre els àmbits que han passat sota responsabilitat exclusiva de la Confederació l'1 de gener del 2008, el més important és el de les carreteres nacionals. Com a propietària, la Confederació n'assumeix la titularitat i per tant la planificació i la direcció de la construcció i del manteniment. Per això també en finança la totalitat dels costos, mentre que fins aleshores la seva contribució només s'elevava (en promig) al 87% per a la construcció i el gran manteniment i al 67% per al manteniment corrent.

Al passar les carreteres nacionals a ser propietat de la Confederació, l'Oficina federal de carreteres (OFROU) va crear unes "antenes regionals"; es tracta de cinc unitats externes, distribuïdes pel territori suís i que reuneixen les prestacions que abans exercien els cantons.

Els cantons continuen tanmateix implicats en alguns àmbits específics; assumeixen,

mitjançant contractes de prestacions, el manteniment de les infraestructures i segueixen proveint els serveis de policia per a la prevenció d'accidents i les intervencions urgents. A més, col·laboren temporalment per garantir l'acabament de la xarxa de carreteres nacionals tal com s'havia decidit abans de la RPT.

En resum, amb la RPT, la Confederació assumeix el control total de les carreteres nacionals, mentre que abans en finançava la major part de les construccions i el manteniment, per bé que no la totalitat, i en delegava el control als cantons.

Els cantons ingressen ara unes subvencions globals (tots els sectors), que poden afectar lliurement a l'explotació i manteniment de les carreteres principals⁷. El nou repartiment de les

⁷ Cf. RPT: repartiment de les tasques.

tasques entre Confederació i cantons pel que fa a les carreteres nacionals (CN) es mostra al quadre 13.

Per a l'OFROU, aquesta operació constitueix una “descentralització”, perquè l'oficina federal ha creat antenes regionals, mentre que les seves activitats històriques estaven basades a Berna; en canvi, per als 26 cantons, més aviat significa una “centralització”, en 5 unitats només.

taula 7

NOU REPARTIMENT DE LES TASQUES RELATIVES A LES CARRETERES NACIONALS		
Tasques	Competències federals	Competències cantonals
Acabament de la xarxa	OFROU finançament aprox. 87%	Cantons en agrupacions finançament aprox. 13%
Extensió de les CN Manteniment de les CN - UplaNS - Mesures aïllades	OFROU finançament 100% Gestió: 5 Filials	no
Manteniment corrent de les CN Manteniment corrent, obres menors	OFROU finançament 100% Gestió: 11 Unitats territorials	Mandats de prestació
Gestió del trànsit	OFROU finançament 100% Gestió: Central nacional a Emmen	Policies

Notes: CN: Carreteres Nacionals; UplaNS: grans centres de manteniment.
Font: OFROU, 2008.

Des del punt de vista legal, cal dir que la nova perequació financera ha donat lloc a 27 modificacions de la Constitució federal (i això que és recent: 2000), especialment per clarificar les modalitats de construcció i manteniment de la xarxa de carreteres nacionals.

Federalització de les tasques comunes

Com s'ha descrit més amunt, al nou sistema (RPT) totes les activitats en relació amb les carreteres nacionals (construcció, adequació, manteniment i explotació, inclosa la gestió del trànsit) depenen únicament de la Confederació.

Anomenant “*carreteres nacionals*” al que constituïa la xarxa d'autopistes, la Confederació havia legitimat a través del vocabulari una responsabilitat lògica sobre aquest nivell d'infraestructura; realitzant la RPT, transforma aquest estat de fet en dret real.

El fet de continuar implicant (en un baix percentatge) els cantons fins a l'acabament de la xarxa de carreteres nacionals deriva d'una disposició transitòria que permet la continuïtat de la forma més harmoniosa possible de la gestió de les obres ja previstes o iniciades, però no preserva de cap manera el poder dels cantons.

A la pràctica, l'increment de competències del poder central ha generat importants objectius: 1. el pas de recursos humans dels cantons cap a les cinc “antenes” de l'OFROU (però un nombre total de llocs de treball reduït), 2. la creació d'un sistema de gestió i explotació nacional d'infraestructures, 3. el transvasament dels cantons a la Confederació de la propietat del conjunt de les parcel·les de carretera nacional, incloent els drets i deures vinculats (aproximadament 20 000 parcel·les, d'una superfície total equivalent a la del cantó Basilea-Ciutat), 4. el canvi d'administrador del conjunt dels projectes d'adequació i manteniment, assegurant-ne la continuïtat de la gestió⁸. Com a ordre de magnitud, s'estima que el conjunt dels documents transmesos dels cantons a la Confederació entre 2006 i 2008 comporta més de 7000 metres lineals d'expedients!

Des de la RPT, els cantons i els organismes cantonals s'han atribuït el paper de proveïdor per al manteniment. Aquest s'atorga mitjançant contractes (mandats) de prestacions.

Així, cal subratllar que un conjunt de tasques amb fortes implicacions financeres ha passat dels cantons a la Confederació (direcció de projectes, planificació dels lots d'adjudicació, execució del procediment d'adquisició, així com la recepció de les obres i la vigilància de les que estan en garantia). Es tracta certament d'una *pèrdua de poder efectiu*, però nombrosos

8 En alguns casos, la transferència de la gestió de l'expedient va tenir lloc simultàniament amb ...la transferència física del col·laborador cantonal cap a la nova “antena” de l'OFROU.

casos de sobrecost en construccions de carreteres sota el règim anterior, per tant sota control dels cantons, van deixar en els ciutadans alguns dubtes quant a la competència dels responsables cantonals en la matèria. La premsa suïssa ha denunciat sovint el malbaratament financer en projectes impulsats pels cantons i subvencionats pel govern federal, especialment en la construcció d'infraestructures viàries, on la contribució de la Confederació és de l'ordre del 85% del pressupost.

Aquests malbarataments en el passat s'atribueixen a dues causes (que no s'exclouen mútuament): 1. inversions amb una utilitat real equívoca i 2. sobre costos deguts a una mala avaluació del projecte o a una vigilància insuficient de les obres. Ara bé, aquests dos problemes deriven principalment de la responsabilitat dels cantons. Amb el nou sistema (RPT), les autoritats esperen que l'agrupament de contractes a nivell federal facilitarà la comparació d'ofertes i la qualitat de les prestacions efectivament aportades per les empreses.

En definitiva, l'èxit d'aquest agrupament dependrà de la capacitat de la Confederació per assumir el seu paper de manera eficaç, imparcial i anticipant dels problemes futurs. D'altra banda, eleva d'un nivell el llindar de l'activitat d'organització i de *lobbying* polític dels cantons: ja no n'hi ha prou d'avaluar una necessitat cantonal per obtenir una subvenció per a una autopista, sinó que cal elaborar una demanda coherent almenys a nivell regional.

Visió subjacent a la presa de decisions

Tal com dicta la Constitució federal, la Confederació segueix una política qualificada de "*desenvolupament sostenible*" (art. 2, par. 2). En els fets, aquesta es tradueix per la recerca d'un equilibri entre eficàcia econòmica i solidaritat, a llarg termini. El capítol ambiental existeix, és molt present als discursos, però tendeix a ser considerat només cas per cas a les preses de decisió: essencialment s'aplica als sectors on la llei exigeix l'avaluació d'impacte ambiental.

El cas de la RPT indica tanmateix que la Confederació juga un paper essencial en la definició del marc legal on s'establiran les polítiques que portaran a la creació –o no– d'infraestructures. Una vegada definit aquest marc, la Confederació delega responsabilitats i mitjans.

És possible fer grans estalvis gràcies als paràmetres següents: 1. el principi segons el qual el pagador també és l'autoritat dirigent, 2. una aplicació creixent de les normes nacionals obligatòries, 3. una millor planificació del manteniment, 4. economies d'escala ampliant els perímetres d'acció, 5. una planificació òptima dels contractes d'adquisició de terrenys i 6. el pas, pel que fa al manteniment corrent, a la retribució per mandat enlloc de la retribució en funció del treball efectuat⁹.

Importància dels agents no institucionals en les decisions

Les principals decisions es prenen després de consultes, i aquestes consultes estan obertes a totes les parts interessades. En general, es recullen tots els arguments i influeixen en la decisió final, però només fins al límit on permeten realitzar l'objectiu inicial de la mesura per a la qual s'ha originat la consulta. Ara bé, aquesta prové generalment d'una votació popular o d'una decisió europea (que ha estat acceptada per la població en el marc de relacions bilaterals).

Tanmateix, està ben clar que els partits o els grups més ben organitzats obtenen més pes, el que els permet assegurar que els seus arguments no es "*perden pel camí*". Aquests objectius s'il·lustren tot seguit mitjançant el tema del trànsit alpí.

Conjunció entre agents no institucionals i peticions dels països veïns

La configuració del transport transalpí aporta un exemple particularment sorprenent de la im-

⁹ Dieterle, 2006.

portància dels agents no institucionals així com de les influències dels països veïns sobre la política suïssa. Mentre Europa s'integrava, Suïssa havia decidit per votació popular no participar directament a la Unió, sinó realitzar acords bilaterals amb cada un dels països socis. Entre els set acords bilaterals signats, el dels transports terrestres comportava exigències molt particulars, però essencials als ulls del poble suís: el país acceptava obrir d'ençà 2001 el territori suís als camions de més de 28 tones (que era la norma fins aleshores). En canvi s'instaurava un cànon per als camions proporcional a les prestacions (RPLP). El producte de la RPLP servia per finançar el transvasament de mercaderies de la carretera al ferrocarril. Aquesta transferència es realitzaria en dos temps: de primer antuvi amb fortes subvencions a les autopistes ferroviàries entre el Nord i el Sud del país i, tot seguit, amb la perforació de dos nous túnels ferroviaris transalpins, les "*Noves línies ferroviàries alpines*" (NLFA).

Ara bé, una iniciativa popular, la "*Iniciativa dels Alps*", fou acceptada el 1994 per la població suïssa (contra l'opinió del govern federal), que va legitimar aquesta presa de posició política davant d'Europa. En efecte, la Iniciativa dels Alps va fer inscriure una estratègia de transport transalpí amb predomini ferroviari a la Constitució federal, de manera que el govern es va veure obligat a buscar, en les seves negociacions amb els països de la Unió Europea, unes solucions que permetien a la vegada respondre a la demanda d'estandardització de les carreteres suïsses a 40 tones i respectar la Constitució... que prohibeix la construcció de noves carreteres a través dels Alps (mentre que haurien estat necessàries per al pas dels camions de 40 tones).

A la concepció i aplicació d'aquesta política particular, l'agrupació política "*Iniciativa dels Alps*" ha jugat un paper determinant: de primer antuvi va redactar una iniciativa popular anticipant les pressions europees per a l'obertura de la xarxa suïssa als camions de més de 28 tones; més tard va recolzar el dossier polític a totes les etapes burocràtiques, decisòries i relatives a les ciències del transport i el medi ambient, mobi-

litzant quan esqueia a científics, mitjans de comunicació i polítics.

Així, paradoxalment, sense la pressió dels països veïns per augmentar el trànsit viari, sens dubte la Iniciativa dels Alps no hauria aconseguit una millora del trànsit ferroviari a través del territori suís.

Efectes de la liberalització sobre la política d'infraestructures

Les polítiques de liberalització són una veritable font d'estrès per als àmbits del servei públic. Tanmateix, el client percep també el dinamisme que comporten. La percepció d'aquest moviment de fons no és precisament territorial, sinó general a tot el país. Un gran avantatge de la separació comptable prelude de tota temptativa de liberalització és el fet que permet actualitzar el resultat relatiu de nombrosos serveis, per bé que es corre el risc de menystenir alguns valors afegits difícilment monetaritzables, com ara la qualitat de servei al client.

Les empreses de transport dels cantons i de les ciutats s'han transformat en "Societats Anònimes", generalment amb el mateix personal i sovint el mateix nom que abans de la liberalització. A vegades la identitat es posa més en relleu que abans. Tanmateix, el que canvia progressivament i fonamentalment no es veu des de l'exterior: aquestes societats exploten ara la

LES DESPESES EN TRANSPORT CORRESPONEN APROXIMADAMENT AL 10% DE TOTES LES DESPESES REALITZADES PELS MUNICIPIS, ELS CANTONS I LA CONFEDERACIÓ

possibilitat de crear noves ofertes, de racionalitzar la que ja existeix i negocien molt activament amb els serveis de transports dels cantons. Aquesta dinàmica no podia emergir amb l'antic sistema, on era evident que una empresa de

transport creava deutes i que el cantó les havia d'eixugar en tot cas.

D'altra banda, grans empreses de transport s'han obert als capitals estrangers. El cas més destacat és Swiss, que va nomenar com a cap un

LA CONTRIBUTIÓ DE LA CONFEDERACIÓ AL FINANÇAMENT DE LES DESPESES DE TRANSPORT TOTALS ÉS D'APROXIMADAMENT EL 60%. ELS CANTONS I MUNICIPIS EN COBREIXEN UN 20% RESPECTIVAMENT

exmembre de Lufthansa i que, després d'haver acomiadat milers de treballadors, fou adquirida per aquesta mateixa companyia. Al sector ferroviari, la companyia BLS Cargo va cedir el 2008 el 45% del seu capital a Railion Deutschland AG (filial de mercaderies de Deutsche Bahn). Els Ferrocarrils Federals suïssos (SA) (també) acaben de col·locar a la seva direcció un exmembre del consell d'administració de Deutsche Bahn, però sembla que de moment s'acontenten col·laborant amb els països veïns sobre el trànsit de passatgers d'alta velocitat. Hi ha negociacions amb el sector de mercaderies de la SNCF (ferrocarrils francesos), però avancen amb cautela, després (potser) del fracàs d'una temptativa utòpica de controlar el transport de mercaderies italià.

Medi ambient i infraestructures de transport

A Suïssa, l'Oficina federal de desenvolupament territorial (ODT) assumeix les interaccions transport-medi ambient, en particular coordinant estudis que impliquen directament l'Oficina federal del medi ambient (OFEV).

Habitualment, uns grups de treball interoficines resolen els temes importants, amb consultors a qui confien la realització de determinats estudis.

Pel que fa als cantons, el procés és globalment similar, amb l'única diferència que els Serveis cantonals del medi ambient són els encarregats de dirigir els projectes, d'acord amb els serveis cantonals de desenvolupament territorial, els de transports i els de carreteres. Aquestes activitats cantonals respecten les lleis federals.

En el marc del finançament federal dels projectes en àrees urbanes, que comporten importants inversions en transports, l'aspecte ambiental juga un paper molt rellevant. En efecte, el 2008 la Confederació ha refusat diversos projectes cantonals perquè no havien tingut prou en compte els objectius ambientals, estigmatitzant concretament la seva manca d'incitació a la utilització dels transports públics.

Referències

- AFF ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES, Evolution des dépenses publiques pour les transports, Bern, 2008. www.efv.admin.ch, [consultat el 7. 4. 2009].
- AFF ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES, Finances publiques de la Suisse, Bern, 1981. www.efv.admin.ch, [consultat l'1. 4. 2009].
- AFF ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES, Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT): en vigueur depuis le 1er janvier 2008. http://www.efv.admin.ch/f/themen/finanzausgleich/index.php?recordID=&lang=de&print_styles=yes [consultat l'1. 4. 2009].
- ARE, Bundesamt für Raumentwicklung, Grundlagendaten Landverkehr, Statusbericht, Bern, 2006. www.are.admin.ch, [consultat el 4. 4. 2009].
- CHEVROULET T., Virtual Elevators' Contribution to Sustainable Transport Policies: The Importance of a Smart Regulator and "Not-Too-Smart" Cards", in: The Berkeley Planning Journal, pp.137-156, Volume 19, Berkeley, 2006, <http://infoscience.epfl.ch/record/100985>, [consultat l'1. 4. 2009].
- CHEVROULET T., POSCHET L., les autorités organisatrices des transports dans les aggl-



© Fotolia/Caterina Bassoli

- mérations, in : Dossiers de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe, Dossier No 1, Conseil national des transports, Paris, 2001. <http://kisvm2.epfl.ch/record/28002>, [consultat el 4. 4. 2009].
- Conférence tripartite sur les agglomérations (ed) collaboration horizontale et verticale sur les agglomérations, Berne, 2004 (www.kdk.ch) [consultat el 4. 4. 2009]
- DFF, Département fédéral des finances (DFF) et Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, Brochure d'information en vue de la votation du 28 novembre 2004, www.nfa.ch [consultat l'1. 04. 2009].
- DIETERLE R., Réorganisation de l'OFROU sous le régime RPT 2006, Conférence de presse sur l'emplacement des filiales avec la RPT, 1er décembre 2006, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/de/8757>, [consultat el 7. 4. 2009].
- FRS, Fédération Routière Suisse, FRS-Info, 28 février 2001. C.F. <http://www.stras-seschweiz.ch> [consultat el 2. 04. 2009]
- OFROU - Office fédéral des routes, Filiale de l'OFROU à Estavayer-le-Lac, 26 mars 2008, Présentation Pierre Schneider. Cf. http://www.infra-schweiz.ch/fr/documents/Referats_f/08-03-26_Journee-Infra-2008_Presentation_Pierre-Schneider.pdf [consultat l'1. 04. 2009].
- OFROU - Office fédéral des routes, Conférence de presse sur l'emplacement des filiales avec la RPT, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/4947.pdf>, [consultat el 2. 4. 2009]
- OFROU - Office fédéral des routes, *Concept de Télématique routière 2010 / Leitbild Strassenverkehrsstelematik. Eine Vision für 2010*, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Bern, 1999.
- OFROU - Office fédéral des routes, *Surfaces de transport routier en Suisse*, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Bern, 2006.
- PETERSEN G., Synthèse Télématique Module E in : *Colloque final PNR41 «mobilité durable» des 30/31.01.2001*, Berne, OFROU, Berne www.nfp41.ch/download/Tagung/abschluss/petersen-f.doc, [consultat el 1. 04. 2009].
- RAPP M., Télématique des transports ITS-CH 2012, Office fédéral des routes, 2005, www.astra.admin.ch, [consultat el 1. 04. 2009].
- Recueil systématique du droit fédéral (Changements législatifs), www.admin.ch/ch/f/rs/rs.html, [consultat el 4. 4. 2009].
- VESTRA - Union d'entreprises suisses de construction de routes, *Enquête de la VESTRA de 2001, état des routes cantonales*, Bern, 2002.
- TRISTAN CHEVROULET** és col·laborador científic a l'Institut Interdisciplinari d'Ètica i des Droits de l'Homme (IIEDH), de la Universitat de Friburg (Suïssa)