



## **Ordinanza sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (OOSI)**

### **Rapporto del 28 marzo 2011 sui risultati dell'indagine conoscitiva**

#### **1 Svolgimento dell'indagine conoscitiva**

Il 18 giugno 2010 il Parlamento ha approvato la legge federale sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (LFSI), che dà la facoltà al Consiglio federale di disciplinare determinati punti in un'ordinanza esecutiva. Il progetto di tale ordinanza (ordinanza sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico, OOSI) è stato sottoposto a un'indagine conoscitiva svolta dal 21 settembre al 20 novembre 2010.

#### **2 Pareri pervenuti**

##### **2.1 Sintesi**

Dei 450 destinatari invitati a partecipare all'indagine conoscitiva, 87 hanno inviato un parere. L'elenco di questi ultimi e le relative sigle sono riportati in allegato.

Oltre che sull'armamento, una questione di scottante attualità, la maggior parte dei partecipanti si è espressa su tutte le altre disposizioni dell'ordinanza, avanzando richieste molto eterogenee.

##### **2.2 Commissioni dei trasporti del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati**

Entrambe le commissioni hanno preso posizione sul progetto di ordinanza, ritenendolo una buona proposta di applicazione della LFSI e avanzando la richiesta che la polizia dei trasporti sia dotata di armi da fuoco e/o di dispositivi inabilitanti. La CTT del Consiglio degli Stati chiede inoltre il rilevamento, nell'ambito del rapporto annuo sull'attività svolta, di dati sulla soddisfazione del personale.

#### **3 Valutazione dei pareri pervenuti**

##### **In generale**

In linea di massima le nuove basi giuridiche inerenti agli organi di sicurezza delle imprese dei trasporti pubblici sono accolte con favore e considerate una buona proposta di attuazione della LFSI. Si sono espressi in tal senso: CTT-S, CTT-N, BE, NW, GL, BS, PLR, PS, UCS, USS, Pro Bahn, SSP, IGöV, RTB, AutoPostale, Waldenburgerbahn e Komitee für eine freie Gesellschaft.

CLDJP, FR e GE esigono che siano stabiliti requisiti elevati per le società di sicurezza, in modo da limitarne il numero. A loro avviso, questa limitazione, associata a un buon livello di formazione del personale, rafforzerà il sistema proposto. LU e SO chiedono che si eviti un ulteriore frazionamento nell'ambito della polizia.

SH, GR e TI si associano al parere espresso dalla CCDGP, mentre VS, NE, JU rinviano a quello della CLDJP.

Secondo UR e SZ, la LFSI non rispetta il sistema federalistico delle competenze ed è in contrasto sia con il Codice di procedura penale sia con la LCoe; la OOSI va quindi rielaborata e sottoposta nuovamente a consultazione.

FSFP considera la polizia dei trasporti un corpo di polizia a sé stante, dotato dei necessari mezzi e competenze e quindi in grado di ridurre il carico della polizia, che lamenta una carenza cronica di personale di 3000 unità.

FPC e FRC auspicano che il miglioramento della sicurezza sia ottenuto piuttosto con un aumento del personale viaggiante. Bernmobil desidera che le interdipendenze tra la polizia e i servizi di sicurezza delle imprese di trasporto siano definite più chiaramente.

#### **Art. 1            Oggetto**

Per UR e SZ il termine «condizioni minime» non risulta chiaro e propongono quindi di sostituirlo con «condizioni». BL desidera inoltre che siano precisati gli elementi consentiti dell'equipaggiamento e dell'armamento.

#### **Art. 2            Definizioni**

LU, UR, SZ, FR, SH, VD, VS, GE come pure CCDGP, CCPCS, CLDJP, AISS, LITRA, SEV, ISP, Securitrans, SZU, BLWE, SOB, BLS e FR chiedono che i termini impiegati siano precisati e in particolare armonizzati con quelli della LFSI. VBZ chiede che l'articolo sia stralciato.

#### **Art. 3            Diritto applicabile**

LU, SH, VD, VS, GE, CCDGP, CCPCS e CLDJP chiedono che siano citate in questo articolo anche le prescrizioni cantonali e intercantonali. I Cantoni della Svizzera romanda fanno riferimento in particolare al «Concordat du 16 octobre 1996 sur les entreprises de sécurité (CES)».

SZ, FR, GE e LITRA mettono in discussione l'applicabilità della LCoe, mentre VBZ esige che la LCoe sia applicabile esclusivamente alla polizia dei trasporti. Per BDMW non risulta chiara l'applicazione della LCoe in relazione ai servizi di sicurezza.

#### **Art. 4            Armi e mezzi ausiliari consentiti**

La maggior parte dei partecipanti all'indagine conoscitiva si esprime a favore dell'equipaggiamento della polizia dei trasporti con armi da fuoco (CTT-S, CTT-N, ZH, OW, ZG, BS, BL, SH, AI, AG, TG, VS, GE, PLR, UDC, CCDGP, CCPCS, CLDJP, FSFP, Centre Patronal, SEV, Konsumentenforum, LITRA, SZU, BDWM, RhB, FART, G. Baumgartner, Ch. Wirth). SEV ritiene possibile adottare modalità di portare le armi che impediscono la loro sottrazione e che andrebbero estese a tutti i corpi di polizia.

ISP e TN sono favorevoli all'equipaggiamento con armi da fuoco, purché sia stabilito in base a un'analisi della situazione specifica; la decisione in merito deve essere di competenza del comandante. FPC e FRC, pur accogliendo con favore la rinuncia alle armi da fuoco, ritengono che in certi casi sia giustificato equipaggiare i poliziotti, se qualificati, con tali armi.

GL non si pronuncia sulla questione; BLT si dichiara favorevole a una disciplina basata sugli interventi da compiere e la Waldenburgerbahn ritiene che la decisione spetti alle IT dotate di una propria polizia dei trasporti.

CTT-S, CTT-N, OW e SH sono favorevoli a un equipaggiamento comprendente anche, o in alternativa, dispositivi inabilitanti. SO non desidera l'impiego di armi da fuoco, ma chiede che sia esaminata la possibilità di equipaggiare gli agenti con dispositivi inabilitanti (taser).

Secondo AISS e FFS il Consiglio federale deve decidere sull'equipaggiamento con armi da fuoco e dispositivi inabilitanti solo in base ai risultati di un'analisi delle situazioni di pericolo.

UR chiede lo stralcio dell'articolo, poiché la LFSI disciplina in modo esauriente la materia.

BE, LU, UR, SZ, FR, SO, SG, JU, il PS, Transfair, UTP, ACSI, IGöV, Securitrans, VZO, VBZ, Schilthorn Bahn, CJ, ZVB, TL, TPG e il Komitee für eine freie Gesellschaft sono contrari a un equipaggiamento con armi da fuoco e dispositivi inabilitanti.

#### **Art. 5 Deposito di garanzia**

UR desidera che il termine «contrario alle prescrizioni» sia definito in modo più preciso per escludere margini d'interpretazione. Inoltre, nella disposizione manca qualsiasi indicazione sulle autorità chiamate a decidere sul deposito di garanzia, nel caso in cui non sia sporta denuncia penale.

Secondo SZ non è ammissibile esigere la consegna di un deposito di garanzia nel caso in cui una persona con cittadinanza svizzera sia sprovvista di documenti, poiché i cittadini svizzeri non sono tenuti a portare con sé un documento d'identità. Dello stesso parere è anche VBZ. Se la persona fermata non dispone del sufficiente denaro in contanti, si può richiedere il deposito di un oggetto di valore, del cellulare, del passaporto o di una carta di credito. È una misura altrettanto efficace e inoltre risulta proporzionata in particolare in considerazione dell'articolo 4 capoverso 4 LFSI, secondo il quale un fermo provvisorio (arresto) è consentito solo se una persona priva di titolo di trasporto è sprovvista di documenti e non consegna il deposito richiesto. Non è inoltre definito chi deve decidere sul deposito di garanzia.

OW si dichiara del tutto favorevole a questa disciplina, che riduce gli oneri del corpo di polizia. FR, VS, GE e CLDJP rilevano che è anche possibile ricorrere alla polizia cantonale per l'accertamento dell'identità. VBZ, BLT e LITRA ritengono che l'ammontare del deposito di garanzia dovrebbe essere stabilito in funzione del caso specifico. VBZ vorrebbe rinunciare inoltre alla possibilità di esigere una garanzia bancaria. BLS chiede che questo articolo sia stralciato, ritenendolo non applicabile nei confronti di viaggiatori renitenti e fonte di notevoli oneri amministrativi. PS pone alcune domande sull'applicazione di queste norme e sul potere discrezionale degli organi di sicurezza.

#### **Art. 6 Costi della polizia dei trasporti**

Per LU non è chiaro se saranno generati costi supplementari e se si applicherà una chiave di finanziamento specifica. UR desidera sapere dove saranno pubblicati i costi e SZ chiede qual è lo scopo della pubblicazione.

Le FFS propongono di formulare la disposizione in modo da indicare chiaramente che i costi della polizia dei trasporti rientrano tra quelli indennizzati dagli enti pubblici. Anche ZVB sottolinea il diritto all'indennità per tali costi.

ZG propone di completare l'articolo 6 integrandovi l'obbligo di convenire previamente, assieme ai Cantoni, l'ammontare dei costi sulla base di un'offerta annua. Ritiene inoltre che i Cantoni debbano partecipare alla copertura dei costi previsti in funzione del pericolo potenziale di ogni Cantone, e che il Consiglio federale debba disciplinare i relativi dettagli. In tal modo i costi verrebbero coperti senza interferire con la procedura di ordinazione e non graverebbero sui conti dei trasporti pubblici.

#### **Art. 7 Trasferimento di compiti del servizio di sicurezza a una società di sicurezza**

LU, FR, VD, VS, GE, CLDJP, CCDGP e CCPCS esigono che le società di sicurezza incaricate dispongano dell'autorizzazione di accesso alla professione prevista dal diritto cantonale. Secondo AISS è inoltre necessario un rinvio all'articolo 5 capoverso 3 LFSI, mentre AG, CCDGP e CCPCS esigono che la convenzione di trasferimento dei compiti di protezione sia approvata dall'UFT e resa nota agli organi di polizia cantonali e comunali. BLS chiede che siano prescritti i punti essenziali da disciplinare nella convenzione. USS esige che sia integrato l'obbligo, per le società di sicurezza incaricate, di rispettare il CCL delle imprese di trasporto. VBL propone di limitare il numero delle società di sicurezza operanti nello stesso corridoio. Securitrans esprime il suo accordo sulle condizioni generali stabilite.

LU, FR, VD, GE, CLDJP, CCDGP e CCPCS chiedono che la notifica all'impresa di trasporto di cui al capoverso 4 lettera d sia inviata contemporaneamente anche alla polizia. SO accoglie con favore il fatto che l'impresa di trasporto resti responsabile del servizio di sicurezza. AISS desidera che nel commento all'ordinanza sia specificato che la responsabilità è delle imprese di trasporto.

UR e SZ esigono che sia precisato presso quale autorità la polizia dei trasporti deve prestare giuramento.

#### **Art. 8 Formazione**

Secondo LU, AG, CCDGP, CCPCS e PS, l'attestato professionale di agente di polizia assicura un determinato livello di qualità e adempie anche i requisiti etici posti dai Cantoni. Infatti gli aspiranti agenti, dovendo soddisfare elevate esigenze (fisiche, psichiche e intellettuali), vengono selezionati già durante la formazione. Infine, il percorso di formazione uniformato (incl. esame professionale) aumenta la permeabilità in questo settore, auspicata dal piano generale sulla politica formativa e quindi da incentivare.

Nel contempo - considerando la sovranità cantonale in materia di polizia, il fatto che per lo meno le scuole di polizia della Svizzera tedesca sono gestite senza la partecipazione finanziaria della Confederazione e la competenza cantonale sancita dal diritto costituziona-

le - obiettano che sarebbe stato necessario discutere la proposta con i Cantoni prima di sottoporla all'indagine conoscitiva.

LU, AG, CCDGP e CCPCS chiedono che gli agenti della polizia dei trasporti prestino giuramento davanti alle direttrici e i direttori delle polizie cantonali.

AR, AG, CCDGP e CCPCS rinviano alla normativa vigente secondo la quale la formazione in oggetto è riservata ai dipendenti della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni. Pertanto, solo le imprese di trasporto di diritto pubblico, vale a dire le FFS e le imprese cantonali e comunali, avrebbero la facoltà di istituire e gestire una polizia dei trasporti, mentre le altre imprese potrebbero usufruire di questi servizi a condizioni simili.

TG e PS esigono che il perfezionamento professionale sia disciplinato al fine di assicurare un certo livello formativo.

Secondo TPG, oltre all'attestato professionale di agente di polizia vanno riconosciuti anche altri titoli di formazione simili, in modo da poter reclutare, ad esempio, anche membri del corpo delle guardie di confine e della polizia militare.

BDWM considera eccessivo richiedere la formazione di agente di polizia, poiché di fatto l'addestramento all'uso delle armi da fuoco, gran parte del servizio d'ordine, il Community Policing e la tecnica criminale non sarebbero necessari. Inoltre, il personale dell'attuale polizia ferroviaria che non ha assolto la formazione completa di agente di polizia andrebbe riconosciuto con la nuova normativa per tutelarne la posizione acquisita.

LU, AG, CCDGP e CCPCS esigono che il requisito minimo in materia di formazione dei membri del servizio di sicurezza sia un attestato di agente di sicurezza secondo le direttive dell'AISS.

Per UR e SZ spetta ai Cantoni stabilire le condizioni di accesso alla professione dei servizi di sicurezza operanti sul proprio territorio.

Per FR, VD, VS, GE, CLDJP e TRN le disposizioni in oggetto completano le condizioni definite nel concordato CES, che però non prevede una formazione pratica. NW e OW accolgono con favore la disciplina proposta.

#### **Art. 9           Identificabilità**

In generale è accolto con favore il fatto che il personale porti con sé una tessera di riconoscimento; in alcuni pareri si richiede inoltre di completare l'articolo con una disposizione che obbliga esplicitamente gli agenti a portare con sé questa tessera. A tale proposito i Cantoni della Svizzera romanda e la CLDJP citano l'articolo 18 del concordato CES, che stabilisce un obbligo in tal senso.

Secondo ZH il servizio di sicurezza non deve utilizzare la denominazione «polizia dei trasporti»; per LU, FR, VS, GE, CLDJP, CCDGP e CCPCS il servizio di sicurezza deve poter essere chiaramente distinto dalla polizia dei trasporti e dalle altre società di sicurezza. Secondo UTP il personale della polizia dei trasporti deve recare l'indicazione «polizia dei trasporti».

Poche obiezioni sono state sollevate sia sull'attribuzione temporanea di un numero di personale al posto di una targhetta con nome e cognome sia sulla ricerca in civile di autori di reati (p.es. ladri).

#### **Art. 10 Convenzione con le autorità di polizia**

ZH, ZG, TG, PS e UCS ritengono necessario introdurre l'obbligo di stipulare una convenzione con le autorità di polizia comunali e cantonali. UR e SZ propongono invece una formulazione potestativa. Secondo ZH, TG e UCS anche gli organi di sicurezza gestiti in comune devono avere il diritto di stipulare una convenzione. FR, VS, GE e CLDJP esigono che la convenzione sia conclusa solo con le autorità di polizia cantonali. VD, VS, GE, CLDJP, AISS e TPG vogliono limitare alle imprese di trasporto la facoltà di stipulare una convenzione con le autorità di polizia. LU, AG, CCDGP e CCPCS propongono che le imprese di trasporto debbano stipulare le convenzioni con la CCPCS.

Secondo AR, se ogni impresa di trasporto concludesse una convenzione con tutte le polizie cantonali competenti sulla propria rete, la normativa risulterebbe eterogenea e le situazioni ingestibili sul piano organizzativo.

LU, CCDGP e CCPCS chiedono che si tenga conto delle prescrizioni cantonali in materia di accesso alla professione delle società di sicurezza. LU, SH e AG osservano che non spetta all'UFT disciplinare la collaborazione della polizia dei trasporti con le autorità di polizia cantonali.

TI ritiene opportuno che in caso di intervento congiunto la polizia dei trasporti sia sottoposta alla polizia cantonale; a suo avviso, inoltre, nell'OOSI le competenze vanno definite in modo più chiaro, per evitare un vuoto di competenza. Anche se ciò rappresenta un'ulteriore limitazione della sfera di competenza cantonale, AR ritiene che l'OOSI dovrebbe distinguere maggiormente le competenze della polizia dei trasporti da quelle della polizia cantonale.

Secondo VBZ, la polizia dei trasporti può, se del caso, stipulare una convenzione con le autorità cantonali o comunali. VBL pone l'accento sulla responsabilità delle imprese di trasporto. TRN propone invece che la convenzione sia firmata da tutte e tre le parti interessate: polizia, impresa di trasporto e società di sicurezza.

Secondo SZ, la comunicazione di dati personali alla polizia dei trasporti è possibile solo in virtù di basi giuridiche cantonali.

TPG rileva che all'entrata in vigore della LFSI andrebbe adeguato anche l'accordo del 9 ottobre 2007 tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica francese sulla cooperazione transfrontaliera in materia giudiziaria, di polizia e doganale (RS<sup>0</sup>0.360.349.1), poiché la polizia dei trasporti non vi è menzionata.

#### **Art. 11 Informazioni e notifiche all'UFT**

AG, LU, VS, FR, VD, GE, CLDJP, CCDGP e CCPCS chiedono che i documenti di cui al capoverso 1 siano inoltrati anche alla CCPCS. Secondo AB le istruzioni di servizio vanno inviate solo su richiesta. FR chiede che questo capoverso sia stralciato. UTP esige che i documenti necessari per l'attività di vigilanza siano specificati.

AG, SO, CCDGP e CCPCS chiedono che il rapporto sull'attività svolta sia inviato anche ai Cantoni committenti. La Frauenfeld-Wil Bahn e BLT preferirebbero rinunciare a questo rapporto annuo. Secondo l'UTP, le società di sicurezza dovrebbero presentare alle imprese di trasporto un rapporto annuo sul numero di interventi eseguiti e sull'impiego di mezzi ausiliari e di armi; le imprese si occuperebbero poi di integrare i dati nel rapporto destinato all'UFT. TN, VBL e TL chiedono l'adozione di un modulo standard semplificato. Secondo

UTP, Bernmobil, AB, ZVB e VBL, al posto del rapporto sarebbe anche possibile svolgere audit.

AG, SO, LU, CCDGP e CCPCS esigono che anche i Cantoni committenti siano informati in merito alle circostanze che compromettono seriamente l'adempimento dei compiti. VS, FR, VD, GE e CLDJP chiedono che tali circostanze siano rese note anche alla CCPCS. AB e la Frauenfeld-Wil Bahn chiedono che questi casi siano precisati o che sia definito un importo di risarcimento danni a partire dal quale la notifica è necessaria. FR chiede che questo capoverso sia stralciato.

VS, FR, VD, CLDJP, AISS, TRN e TPG ritengono che il compito di fornire informazioni spetti all'impresa di trasporto, come unico interlocutore dell'UFT. In numerosi pareri si esprime il timore di un eccessivo onere amministrativo.

Secondo PS, l'UFT dovrebbe effettuare, se del caso, controlli a campione; il Komitee für eine freie Gesellschaft esige che l'UFT svolga controlli mirati e approfonditi presso gli organi di sicurezza.

VBZ chiede che tutti questi obblighi siano addossati o alla polizia dei trasporti o alla società di sicurezza.

#### **Art. 12 Ricorsi all'autorità di vigilanza**

Secondo LU, SG, AG, VD, CCDGP e CCPCS, per garantire la certezza del diritto occorre indicare anche le misure che l'UFT deve adottare.

FR, VD, GE e CLDJP rilevano che dalla versione francese dell'ordinanza non risulta chiaro se l'UFT è competente anche per i procedimenti penali intentati nei confronti di organi di sicurezza.

VBZ osserva che gli organi di sicurezza di imprese di trasporto non operanti su mandato diretto della Confederazione non sono compresi nell'articolo 1 capoverso 2 lettera e della legge federale sulla procedura amministrativa (PA), e che quindi in questi casi un ricorso ai sensi della PA non sarebbe possibile. A suo avviso, la sola possibilità di presentare ricorso all'autorità di vigilanza non tutela la garanzia dei rimedi giuridici sancita dal diritto costituzionale; l'ordinanza deve quindi indicare chiaramente che in questi casi i ricorsi sono retti dal diritto cantonale.

Secondo VBZ va precisato che l'impiego delle forze di polizia cantonali o comunali non è sottoposto alla vigilanza dell'UFT.

### **Art. 13            Disposizione transitoria**

VBZ vorrebbe estendere il periodo transitorio sino alla fine del 2013, mentre BDWM auspica una durata di cinque anni in funzione dell'interpretazione del diritto.

#### **Altre richieste**

TG, TI, AI, UCS, CCPCS, FSFP, AISS, SEV e FFS chiedono che la polizia dei trasporti possa accedere alla banca dati RIPOL, per ridurre il carico della polizia cantonale. A loro avviso, l'accesso a questa banca dati favorisce inoltre la collaborazione con altri corpi di polizia, essenziale per l'efficienza della polizia dei trasporti, e agevola le ricerche a livello intercantonale. Secondo LITRA, il Consiglio federale deve stabilire a quali condizioni va accordato l'accesso a RIPOL.

SH, GR, CCDGP e VBZ si dichiarano contrari all'accesso alla banca dati RIPOL da parte della polizia dei trasporti.

Secondo AG, CCDGP e CCPCS, nell'ordinanza va esplicitato il diritto dei servizi di sicurezza e della polizia dei trasporti di effettuare, in caso di grandi eventi e previo consenso espresso o tacito della persona interessata, controlli degli effetti personali e perquisizioni personali. In occasione di partite di calcio o di hockey su ghiaccio, sui treni che trasportano i tifosi si registrerebbero spesso atti di violenza e lanci di oggetti pirotecnici vietati dalla legge federale sugli esplosivi. Sequestrando questi oggetti, che possono sviluppare una temperatura di 2000 gradi, sarebbe possibile prevenire gravi pericoli per l'incolumità delle persone.

FSFP considera la polizia dei trasporti un corpo di polizia a sé stante, dotato dei necessari mezzi e competenze. Ciò va sottolineato integrando una disposizione supplementare che definisca compiti e facoltà degli organi di sicurezza.

LU, CCDGP e CCPCS esigono che il trattamento dei dati sia disciplinato separatamente. Le FFS auspicano che per i capitreno sia mantenuta la competenza di effettuare controlli delle generalità. ZVB chiede che il Cantone committente, in collaborazione con le imprese di trasporto, abbia la competenza di emanare un catalogo di multe. BLS e LITRA chiedono di precisare i criteri dell'analisi dei rischi, distinguendo le responsabilità spettanti alle imprese di trasporto e alla polizia.

**Elenco degli enti e delle autorità che hanno inviato un parere**

**1 Commissioni dei trasporti**

- CTT-S
- CTT-N

**2 Tutti i Cantoni**

**3 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale**

- Partito liberale-radicalo svizzero PLR
- Partito socialista svizzero PS
- Unione Democratica di Centro UDC

**4 Associazioni mantello nazionali**

- Unione delle città svizzere UCS
- Unione sindacale svizzera USS

**5 Organizzazioni**

- Centre Patronal CP
- Fédération romande des consommateurs FRC
- Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV
- Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz KF
- Pro Bahn Schweiz
- Sindacato svizzero dei servizi pubblici SSP
- Federazione svizzera dei ferrovieri SEV
- Fondazione per la protezione dei Consumatori FPC
- Transfair
- Unione dei trasporti pubblici UTP
- Federazione Svizzera dei Funzionari di Polizia FSFP
- Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia CCDGP
- Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera CCPCS
- La Conférence latine des chefs des départements de justice et police CLDJP
- Istituto svizzero di polizia ISP
- Associazione imprese svizzere servizi di sicurezza AISS
- Securitrans
- Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana ACSI

**6 Imprese di trasporto**

- Ferrovie federali svizzere FFS
- AutoPostale Svizzera SA AutoPostale
- BLS AG BLS
- Schweizerische Südostbahn AG SOB
- Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
- BDWM Transport AG BDMW
- Appenzeller Bahnen AB
- Baselland Transport AG BLT
- Frauenfeld-Wil Bahn AG

- Ferrovioa retica	FR
- Waldenburgerbahn AG	
- Verkehrsbetriebe Zürichsee e Oberland AG	VZO
- Zugerland Verkehrsbetriebe AG	ZVB
- Städtische Verkehrsbetriebe Bern	BERNMOBIL
- RTB Rheintal Bus AG	RTB
- Verkehrsbetriebe Zürich	VBZ
- Verkehrsbetriebe Luzern AG	VBL
- Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil Ebnat-Kappel	BLWE
- Schilthornbahn AG	
- Crossrail AG	
- Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft	SWEG
- Transports publics genevois	TPG
- Transports publics du littoral Neuchâtelois	TN
- Compagnie des Chemins de fer du Jura	CJ
- Transports publics de la région lausannoise SA	TL
- TRN SA	TRN
- Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	FART
- Funiculaire Le Châtelard - Château d'Eau	

**7 Privati**

- Komitee für eine freie Gesellschaft
- Christophe Wirth
- Guido Baumgartner