



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Estate 2015

Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

Adeguamenti di ordinanze nell'ambito del progetto FAIF

N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001





N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Indice

1.	Panoramica	3
1.1	Situazione iniziale	3
1.2	Svolgimento dell'indagine conoscitiva	3
2.	Punti principali menzionati nei pareri	4
2.1	Modifica dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16)	4
2.2	Revisione totale dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – in futuro ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)	6
3.	Elenco dei destinatari	22



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

1. Panoramica

1.1 Situazione iniziale

Il 9 febbraio 2014 il Popolo svizzero ha accolto con una netta maggioranza il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), ponendo le basi per un finanziamento sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria in Svizzera.

Visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto, il 21 giugno 2013 l'Assemblea federale ha adottato la legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria nonché la legge federale sul Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (LFIF; FF 2014 3491). Gli adeguamenti di ordinanze devono entrare in vigore alla stessa data prevista per le disposizioni costituzionali e le modifiche di legge, ossia il 1° gennaio 2016.

All'inizio del 2015 si è svolta la procedura di indagine conoscitiva sui seguenti adeguamenti di ordinanze:

- revisione totale dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120), in futuro ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF);
- modifica dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16);
e
- abrogazione dell'ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2).

1.2 Svolgimento dell'indagine conoscitiva

L'indagine conoscitiva, avviata il 2 febbraio 2015, si è conclusa il 3 aprile 2015 (incl. proroga del termine). Sono stati invitati a esprimersi 203 organismi, di cui 51 hanno inoltrato un parere;



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

sono inoltre giunti 5 pareri di terzi, per un totale di 56 pareri pervenuti.

Destinatari	Interpellati	Pareri pervenuti
. Cantoni + CTP, CDCTP, UTP	26 + 3	26 + 2
. Organizzazioni	9	6
. Imprese di trasporto / concessionari	162	17
. Altri / non consultati	0	5
Totale	200	56

La maggior parte dei partecipanti si è espressa positivamente sui disegni di modifica.

2. Punti principali menzionati nei pareri

2.1 Modifica dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16)

La modifica di questa ordinanza è dovuta soprattutto al nuovo versamento di 500 milioni di franchi all'anno, da parte dei Cantoni, nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). A seguito di questa modifica viene a cadere la partecipazione cantonale al finanziamento dell'infrastruttura del traffico regionale viaggiatori (TRV) oggetto dell'OQC. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha quindi proposto, nell'ambito dell'indagine conoscitiva, di integrare le rimanenti disposizioni di questa ordinanza nell'OITRV e di abrogare l'OQC. Inoltre, con l'adeguamento dell'articolo 14 OITRV viene stabilito a livello di ordinanza il limite di spesa quadriennale per l'indennizzo dei costi non coperti dei servizi di trasporto del TRV oggetto di ordinazione; tale limite di spesa era stato introdotto dalla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 (art. 30a della legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1). Vi si aggiungono precisazioni di ordine linguistico e adeguamenti dovuti alla revisione totale dell'OCFIF.

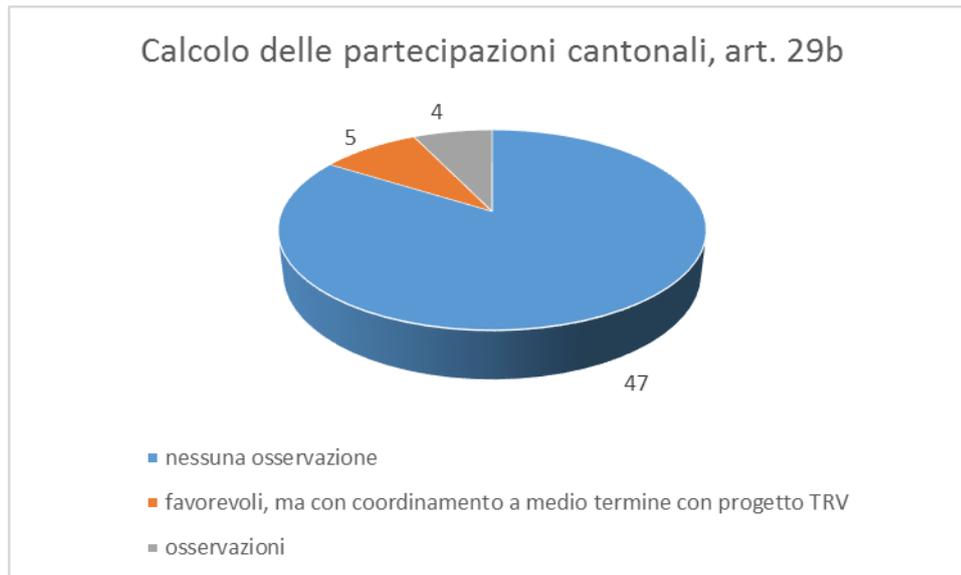
Compendio

Gli interpellati si sono dichiarati favorevoli sia agli adeguamenti dell'OITRV sia all'abrogazione dell'OQC. Hanno accolto con favore anche la proposta di esaminare l'introduzione di eventuali nuovi indici per il calcolo della partecipazione cantonale nel TRV nell'ambito della riforma della procedura di ordinazione del TRV.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Calcolo delle partecipazioni cantonali, art. 29b



I Cantoni ZH e VS, l'Unione delle città svizzere come pure VBG e SZU osservano che a medio termine occorre esaminare se sia possibile considerare ulteriori componenti per il calcolo della partecipazione cantonale ai costi dei trasporti. Sono inoltre favorevoli alla verifica della chiave di ripartizione nel quadro della riforma della procedura di ordinazione del TRV.

Il Cantone AR richiede invece che sia eseguita fin da subito una verifica di massima del metodo di calcolo delle quote cantonali di partecipazione nel TRV. AB raccomanda a questo riguardo di tener conto delle condizioni strutturali di cui all'articolo 30 capoverso 2 LTV. RAILplus e FR sono dell'avviso che la partecipazione cantonale debba essere ricalcolata almeno ogni quattro anni e che la quota assegnata al Cantone non possa essere modificata durante il periodo di validità di una convenzione biennale sull'offerta.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

2.2 Revisione totale dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – in futuro ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)

Il FIF consente una pianificazione dei fondi a lungo termine sia per l'esercizio e il mantenimento della qualità, sia per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Considerata la nuova pianificazione continua e a lungo termine dell'infrastruttura, l'intero processo è stato definito a livello di ordinanza secondo la struttura di un processo di controlling. La futura ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF) è stata elaborata sulla base dell'attuale OCFIF.

Compendio

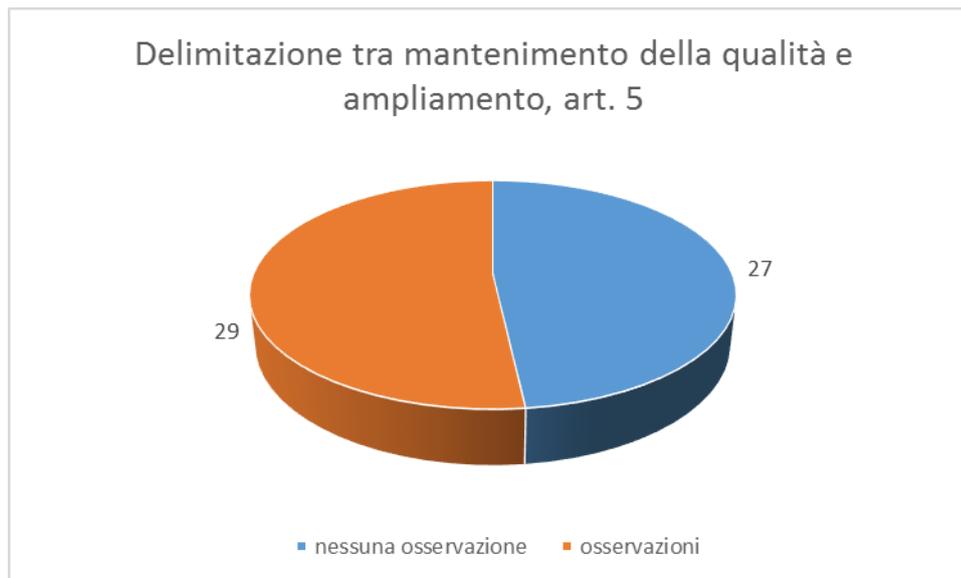
In linea di massima tutti i pareri pervenuti auspicano che le parti in causa siano maggiormente coinvolte nei nuovi processi; le proposte avanzate vanno dall'informazione attiva fino all'elaborazione congiunta. L'UFT rileva a questo riguardo che l'ordinanza sfrutta completamente le possibilità legali di coinvolgimento delle parti in causa.

Per chiarire ulteriormente questo punto, oltre ad altre precisazioni è stato integrato nell'ordinanza anche un nuovo articolo (art. 7 Documenti pubblici) che indica quali sono i documenti accessibili.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento, art. 5



Circa la metà dei Cantoni come pure CTP e UTP auspicano che sia possibile anticipare l'ampliamento di una stazione, ricordando che l'attuazione delle misure infrastrutturali rilevanti di cui alla legge sui disabili (LDis; RS 151.3) è prevista entro il 31 dicembre 2023.

Per quanto concerne la proposta di delimitazione per l'ampliamento di grandi stazioni fondata sull'utilizzo da parte di più di 20 000 viaggiatori al giorno, i Cantoni ZG e JU come pure il Gruppo svizzero per le regioni di montagna chiedono che si applichi un valore di 10 000 viaggiatori. I Cantoni BE e SZ come pure l'UTP e l'Unione delle città svizzere desiderano che si spieghi quando e in che modo sarà effettuato il calcolo dei viaggiatori rilevanti per tale delimitazione.

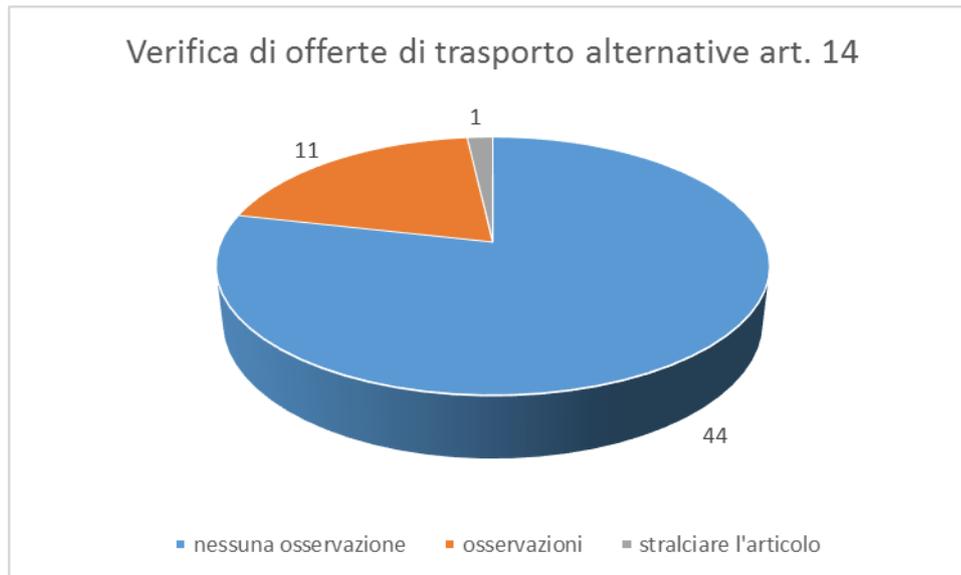
BLS, SOB, AB, tpf, FR e SZU come pure RAILplus auspicano che il mantenimento della qualità comprenda anche investimenti per la garanzia della stabilità dell'orario.

I Cantoni ZH, SO, BL, SH, SG e TG come pure UTP e VBG osservano che occorre fissare un limite minimo per l'ampliamento delle grandi stazioni qui definite, in modo da evitare che in una grande stazione ogni piccolo investimento (p. es. il sistema d'informazione) debba essere attuato mediante una fase di ampliamento.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Verifica di offerte di trasporto alternative art. 14



Questo articolo corrisponde sostanzialmente all'articolo 19a dell'OCFIF. Qualora il rapporto costi-benefici sia particolarmente sfavorevole, vanno esaminate possibili alternative a investimenti nel mantenimento della qualità.

Oltre a singoli Cantoni che chiedono una definizione più esatta dei termini impiegati, il Cantone NE auspica che siano considerati anche altri fattori, quale ad esempio l'effetto sul flusso del traffico. RAILplus chiede che si tenga conto dei centri turistici. Secondo VAP, Cargo Forum Schweiz, Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera (CI CDS), le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna ed Economiesuisse vanno considerati anche gli effetti sulle tracce per il traffico merci. Inoltre RAILplus e SZU sono dell'avviso che, in caso di grossi investimenti, tale esame debba essere effettuato solo se è accertato un insufficiente grado di copertura dei costi del TRV.

Secondo l'Associazione traffico e ambiente (ATA) l'intero articolo deve essere stralciato, mentre le Ferrovie federali svizzere (FFS) chiedono che l'UFT fissi un importo limite d'intesa con le imprese interessate. SOB osserva che una formulazione potestativa consentirebbe all'UFT di non dover in ogni caso affidare alle imprese l'incarico di esaminare eventuali alternative.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Principi di pianificazione, art. 15



I Cantoni UR, AR, GL, SH, AI, SG, TG e TI come pure l'Unione delle città svizzere chiedono che oltre alle direttive finanziarie e in materia di trasporti, di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente, alle questioni concernenti il materiale rotabile e agli interessi regionali, vengano considerate in particolare le esigenze dello sviluppo economico delle regioni periferiche e di montagna.

Secondo il Cantone ZG, le FFS, VAP, Cargo Forums Schweiz, CI CDS, le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna ed Economiesuisse, le parti interessate dalla pianificazione devono potersi esprimere sui principi di pianificazione ed essere quindi consultate in merito. Anche BLS e SOB richiedono che le imprese ferroviarie regionali siano coinvolte nella determinazione di tali principi. Il Cantone SH avanza inoltre la richiesta che nella pianificazione delle fasi di ampliamento siano considerate le misure riguardanti l'infrastruttura ferroviaria definite nel quadro di programmi d'agglomerato.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Svolgimento della pianificazione, art. 16



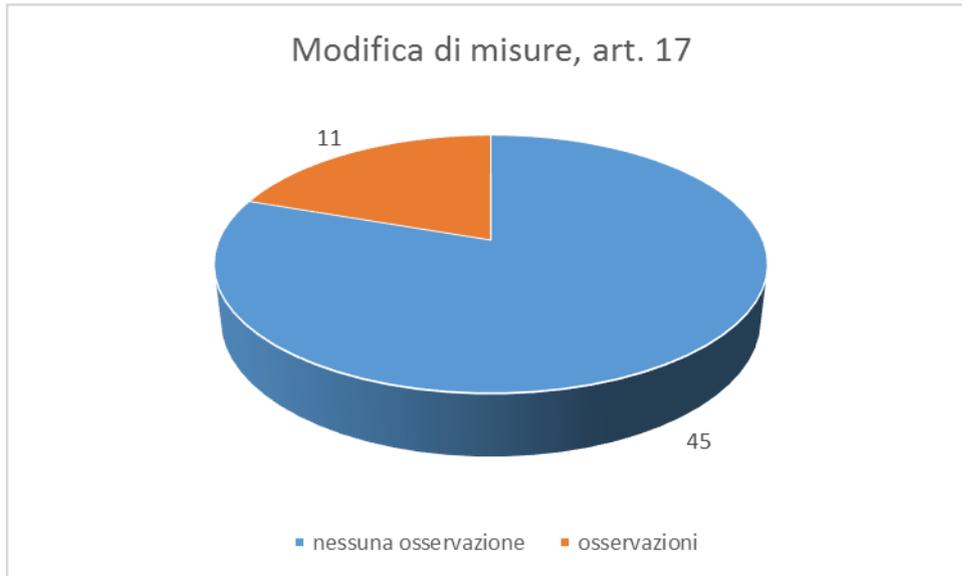
Quasi tutti i Cantoni e la CTP come pure l'Unione delle città svizzere, VAP, CI CDS, le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, Economiesuisse e il Centre Patronal auspicano un maggiore coinvolgimento nella pianificazione per l'ampliamento dell'infrastruttura. Il Cantone ZG ritiene che oltre allo svolgimento della pianificazione già stabilito nel nuovo articolo 48d della legge sulle ferrovie (Lferr; FF 2014 3491) occorra riesaminare il numero e la delimitazione delle regioni di pianificazione; a suo avviso i Cantoni dovrebbero trattare il traffico regionale e a lunga distanza in corridoi anziché in regioni. L'articolo summenzionato recita: «In quanto responsabile del processo, l'UFT dirige e coordina le pianificazioni necessarie per le fasi di ampliamento. Tiene conto delle pianificazioni regionali dei Cantoni e coinvolge le imprese ferroviarie interessate. I Cantoni assicurano la pianificazione regionale dell'offerta. A tal fine definiscono regioni di pianificazione adeguate. Le imprese ferroviarie interessate sono coinvolte in modo adeguato».

BLS chiede che l'UFT informi le imprese ferroviarie interessate sui programmi d'offerta coordinati. Le FFS vanno oltre tale richiesta e chiedono che le imprese ferroviarie siano sempre coinvolte e i loro interessi considerati. L'ATA solleva inoltre la questione dell'ordine di priorità di traffico viaggiatori e traffico merci per quanto concerne le tracce. Questo punto sarà trattato in seguito a livello di ordinanza, nell'ambito dell'attuazione del programma di utilizzazione della rete e dei piani di utilizzazione della rete.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Modifica di misure, art. 17



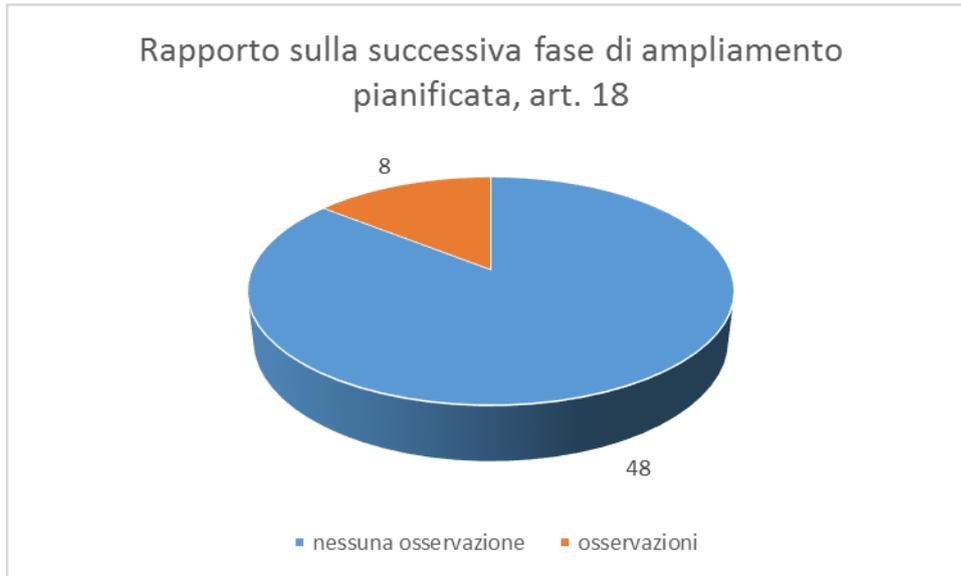
Questo articolo prevede che le misure già decise ma non ancora attuate possano essere modificate in una fase di ampliamento successiva, qualora le condizioni quadro siano mutate o un nuovo programma d'offerta consenta una gestione del traffico più vantaggiosa sul piano dell'economia aziendale e macroeconomica.

I Cantoni BE, GL, SO, BL, SH e SG come pure l'Unione delle città svizzere, le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e l'ATA richiedono una formulazione più restrittiva. Le FFS propongono che le condizioni generali siano definite dall'UFT insieme alle imprese ferroviarie.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Rapporto sulla successiva fase di ampliamento pianificata, art. 18



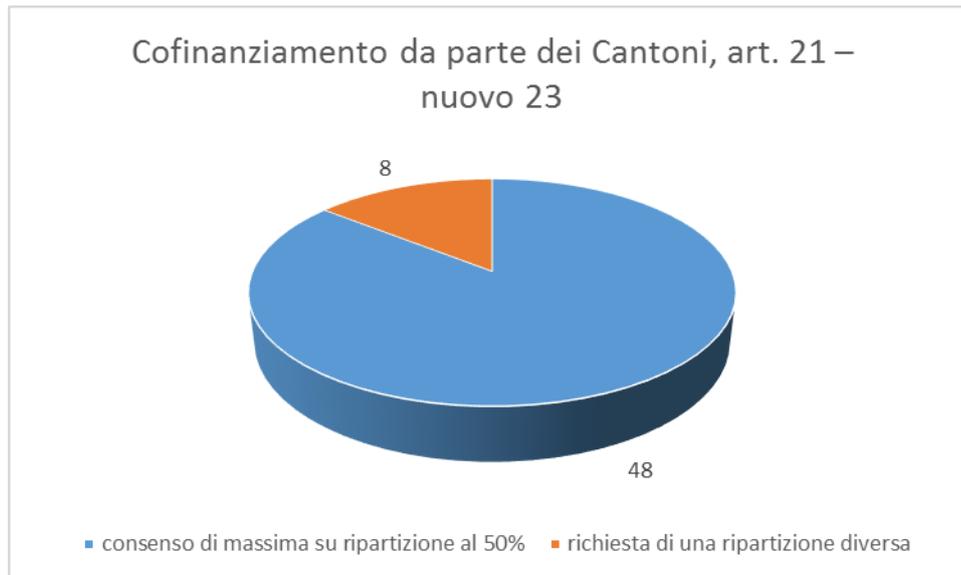
Questo articolo sancisce il contenuto del rapporto sulla successiva fase di ampliamento. Il Cantone BS e l'Unione delle città svizzere propongono di integrarvi anche gli effetti di aumento della capacità. Secondo VAP, Cargo Forum Schweiz, CI CDS, le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna ed Economiesuisse, nei dati sull'utilizzazione prevista le tracce per il traffico a lunga distanza, il traffico regionale viaggiatori e il traffico merci devono essere indicate separatamente.

CI CDS chiede che oltre ai dati, già menzionati, sull'evoluzione del traffico a lunga distanza, regionale e merci, siano richiesti anche quelli sull'evoluzione del traffico merci di transito, import/export e interno. L'elenco indicato delle misure di ampliamento dell'infrastruttura con dati su costi e utilità, dovrebbe essere stilato separatamente per il traffico viaggiatori e per il traffico merci. Le FFS propongono di indicare, oltre a costi e utilità, anche i relativi costi d'investimento, le spese conseguenti e i costi d'esercizio per gli enti pubblici e per l'intero sistema. A loro avviso, nell'articolo andrebbe aggiunta una nuova lettera, riguardante l'effetto dell'ampliamento previsto sulla redditività dell'impresa ferroviaria e quello dell'onere per i clienti.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Cofinanziamento da parte dei Cantoni, art. 21 – nuovo 23



I Cantoni BE, UR, AR e VS come pure la CTP e altri interpellati sono sostanzialmente favorevoli alla proposta di ponderare al 50 per cento sia i viaggiatori-chilometri che i treni-chilometri; rilevano tuttavia che gli indici discussi durante la riforma della procedura di ordinazione del TRV dovranno essere eventualmente armonizzati in seguito.

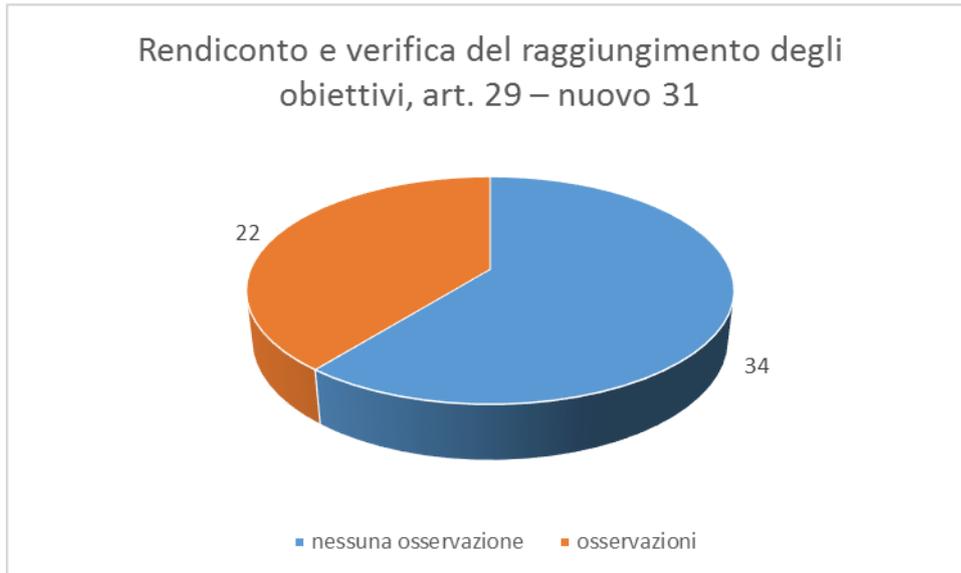
I Cantoni OW, NW, ZG, JU, il Gruppo svizzero per le regioni di montagna, le FFS, ATA e Centre Patronal chiedono che la chiave di ripartizione cantonale sia calcolata diversamente, ad esempio tenendo conto di ulteriori indici quali la densità della popolazione o le prestazioni in treni-chilometri e viaggiatori-chilometri non considerate e finanziate dai Cantoni con contributi d'investimento. Le FFS propongono in linea di massima una ponderazione diversa, in cui i viaggiatori-chilometri e i treni-chilometri ordinati siano considerati entrambi al 25 per cento e i treni-chilometri effettuati nel traffico a lunga distanza al 50 per cento.

La Lferr esclude ora le tratte che assicurano il collegamento capillare dalle prestazioni della Confederazione. I Cantoni BS, BL, SG, GE e tpg raccomandano di disciplinare chiaramente nell'ordinanza la delimitazione rispetto ai collegamenti capillari.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Rendiconto e verifica del raggiungimento degli obiettivi, art. 29 – nuovo 31



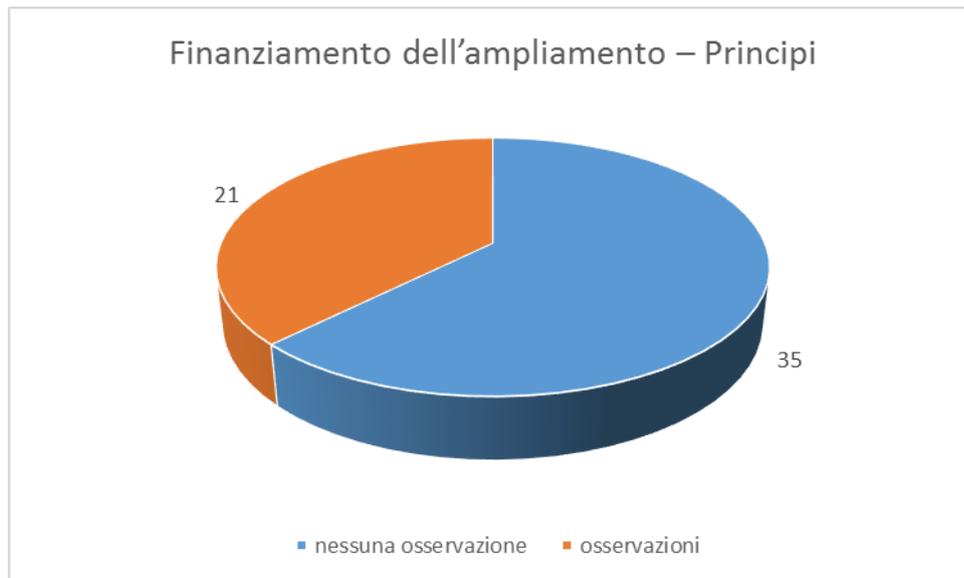
Quasi tutti i Cantoni, ZVV, VBK e Centre Patronal chiedono che i rendiconti non siano solo pubblicati, ma anche inviati dall'UFT ai Cantoni. L'Unione delle città svizzere auspica che l'UFT trasmetta i rapporti anche ai Comuni.

tpf e SZU intendono assicurare che non vi siano oneri supplementari per le imprese di trasporto più piccole e chiedono quindi di adeguare l'articolo in modo che i rendiconti debbano essere inoltrati all'UFT annualmente e non periodicamente. Anche le FFS sostengono tale richiesta. Secondo SOB, inoltre, i rendiconti possono essere pubblicati solo con il consenso delle relative imprese di trasporto.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Finanziamento dell'ampliamento – Principi

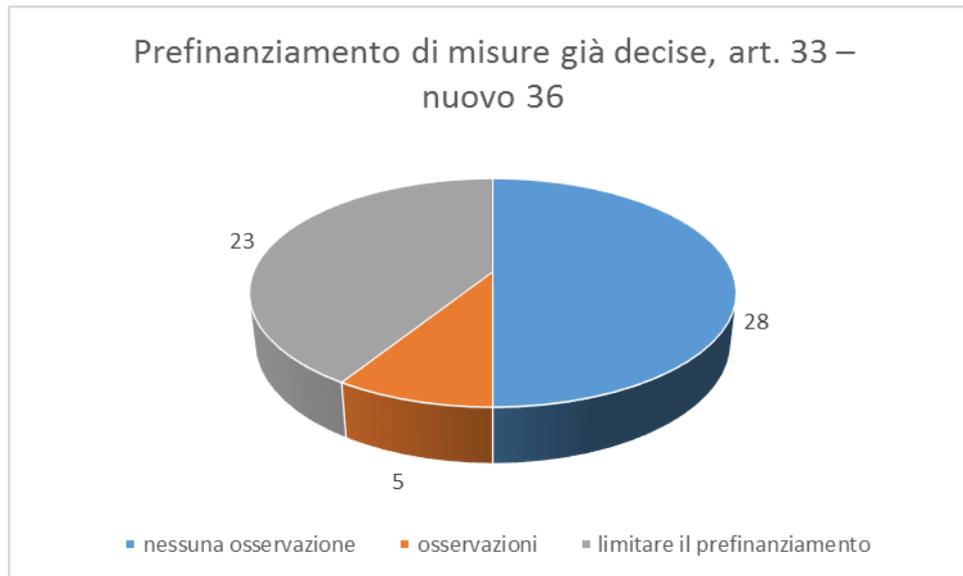


Quasi tutti i Cantoni, ZVV, CTP e l'Unione delle città svizzere chiedono che i Cantoni siano informati sul finanziamento dell'ampliamento e auspicano che siano coinvolti nella prioritizzazione delle misure per le fasi di ampliamento.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Prefinanziamento di misure già decise, art. 33 – nuovo 36



Questo articolo propone di interpretare il nuovo articolo 58c Lferr concernente il prefinanziamento di misure già decise nel senso che, oltre alle «progettazioni» di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettera q del decreto federale sulla fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria (RS 742.140.1), si può considerare già decisa anche la realizzazione di queste misure.

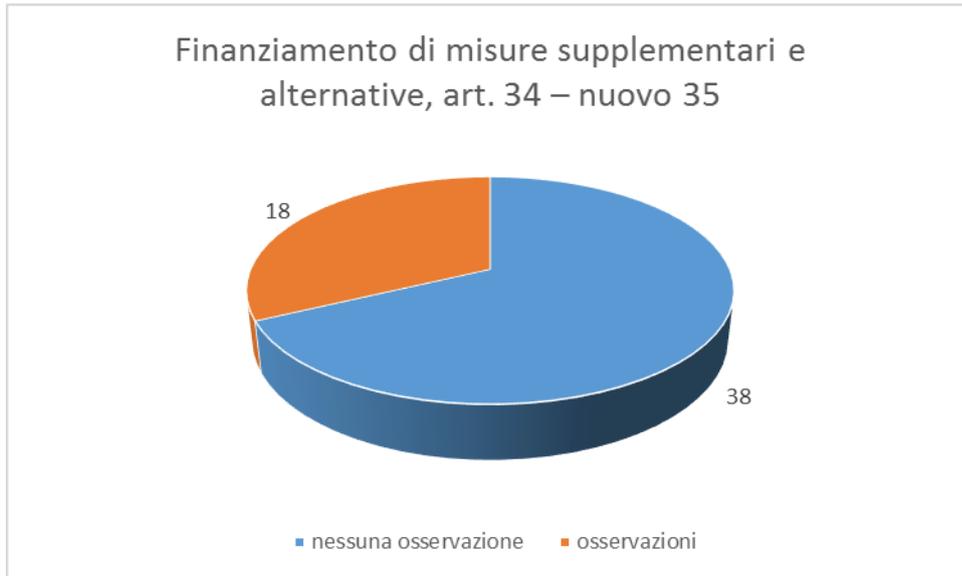
Dai pareri pervenuti (quasi tutti i Cantoni, CTP, Unione delle città svizzere, camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e Centre Patronal) risulta chiaramente che in questo articolo il prefinanziamento deve essere limitato alla progettazione.

VAP, Cargo Forum Schweiz ed Economiesuisse rilevano che eventuali prefinanziamenti non possono ripercuotersi sulle future fasi di ampliamento.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Finanziamento di misure supplementari e alternative, art. 34 – nuovo 35



I Cantoni BE, GL, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, TG, TI e l'Unione delle città svizzere chiedono che il periodo di 40 anni previsto sia ridotto a 25 anni e che le misure di rinnovo siano stralciate. Inoltre, secondo i Cantoni BL, SH, AR, AI, SG, TG e l'Unione delle città svizzere, la possibilità di pagamenti annuali in caso di spese conseguenti dovrebbe avere maggior rilievo.

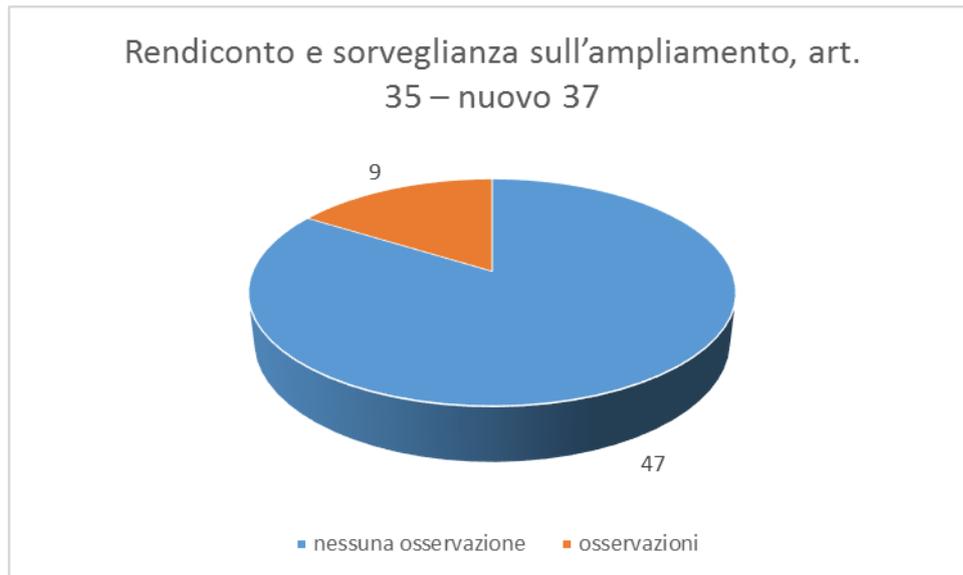
VAP, Cargo Forum Schweiz, le camere di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna ed Economiesuisse rilevano che tali finanziamenti non devono ripercuotersi sulle future fasi di ampliamento.

Il Cantone ZG chiede che le condizioni per le misure finanziate tramite il fondo infrastrutturale siano disciplinate anch'esse nell'OCPF e che si tenga conto adeguatamente non solo dei costi delle misure supplementari ma anche dei loro benefici per i trasporti. Ritiene altresì che, in caso di misure supplementari, dovrebbero essere possibili il versamento di contributi da parte dei Cantoni interessati e anche un finanziamento con prestiti condizionalmente rimborsabili oltre che con contributi a fondo perso.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Rendiconto e sorveglianza sull'ampliamento, art. 35 – nuovo 37



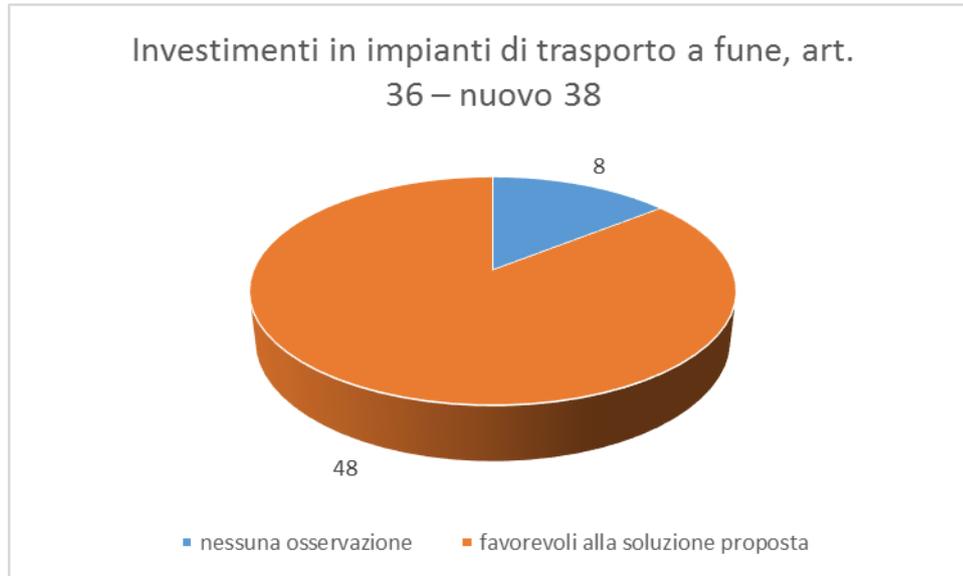
Anche in questo caso i Cantoni ST, NW, FR, VD e il Centre Patronal chiedono che l'UFT trasmetta i rendiconti. ZVV, VBG e SZU avanzano la richiesta che i rendiconti non si debbano necessariamente inoltrare ogni semestre, e che siano adeguati alle dimensioni delle imprese.

L'Unione delle città svizzere osserva che alcuni suoi membri auspicano una riduzione al minimo dell'onere amministrativo.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Investimenti in impianti di trasporto a fune, art. 36 – nuovo 38

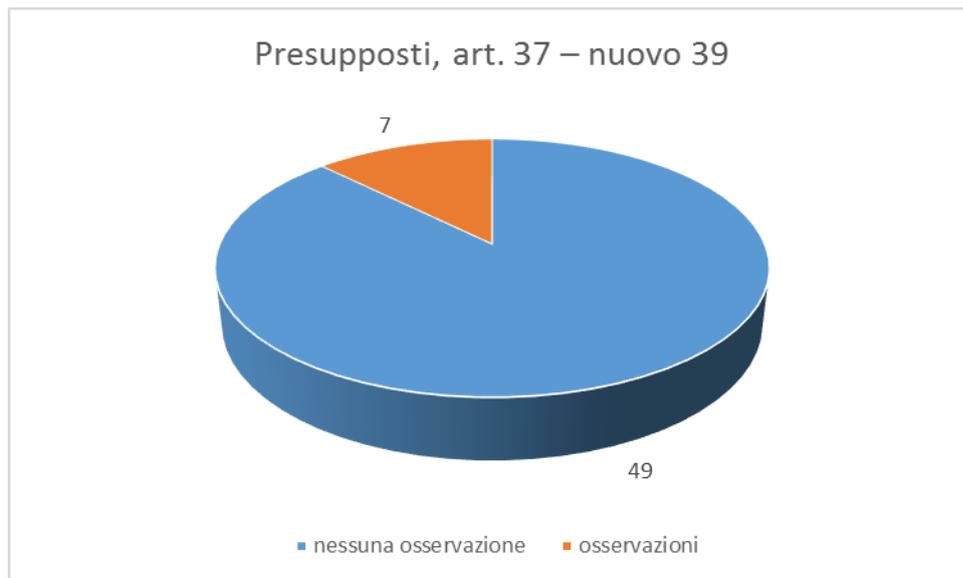


I Cantoni interessati dall'attuazione (BE, ST, NW, SG e VS) come pure le imprese di trasporto Rigi Bahnen AG, Bettmeralp Bahnen e Aletsch Riederalp Bahnen AG accolgono con favore la soluzione presentata per il finanziamento di investimenti in impianti di trasporto a fune, ribadendo il parere favorevole già espresso durante la consultazione preliminare.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Presupposti, art. 37 – nuovo 39



RAILplus, AB, tpf, FR e SZU osservano che, come sottinteso in questo articolo, le imprese di trasporto non possono rinunciare a stipulare un'assicurazione, poiché permane il rischio che la Confederazione non disponga dei fondi necessari. SZU rileva ad esempio che un danno di 1 milione di franchi potrebbe essere troppo elevato per una piccola impresa di trasporto.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Disposizioni transitorie, art. 42 – nuovo 44



Questo articolo prevede che gli ampliamenti finanziati dai Cantoni e da terzi per i quali la Confederazione non è parte contrattuale vengano mantenuti, poiché ciò corrisponde al principio secondo il quale sono considerati misure supplementari.

I Cantoni BE, UR, SH, TI, AG, VS e l'Unione delle città svizzere chiedono che tutti gli ampliamenti finanziati dai Cantoni e da terzi siano integrati nelle infrastrutture federali e che eventuali convenzioni di finanziamento ancora esistenti siano abrogate o assunte dalla Confederazione.

I Cantoni LU, ZG, SO, BS e la CTP avanzano le stesse richieste, ma con scadenza al 1° gennaio 2017.

I Cantoni UR, GL, SG, AG e TI si dichiarano favorevoli al versamento tramite il FIF, dal 1° gennaio 2016, di tutti i contributi oggetto di convenzioni sulle prestazioni.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

3. Elenco dei destinatari

Liste des destinataires

Liste der Anhörungsadressaten

1. Cantoni / Kantone / Cantons

- Staatskanzlei des Kantons Zürich
- Staatskanzlei des Kantons Bern
- Staatskanzlei des Kantons Luzern
- Standeskanzlei des Kantons Uri
- Staatskanzlei des Kantons Schwyz
- Staatskanzlei des Kantons Obwalden
- Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
- Regierungskanzlei des Kantons Glarus
- Staatskanzlei des Kantons Zug
- Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
- Staatskanzlei des Kantons Solothurn
- Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
- Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
- Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
- Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
- Standeskanzlei des Kantons Graubünden
- Staatskanzlei des Kantons Aargau
- Staatskanzlei des Kantons Thurgau
- Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
- Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
- Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
- Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
- Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

- Konferenz der Kantonsregierungen
- Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr
- Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren

2. Organizzazioni / Organisationen / Organisations

- Cargo Forum Schweiz, VAP
- IG Detailhandel Schweiz (zur Weiterverteilung an deren Mitglieder)
- Seilbahnen Schweiz
- Schweizerischer Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- Spedlogswiss
- Swiss Shippers' Council
- Verband öffentlicher Verkehr, VöV

3. Abgeltungsberechtigte Transportunternehmen

- AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
- AAGR Auto AG Rothenburg
- AAGS Auto AG Schwyz
- AAGU AUTO AG URI
- AB Appenzeller Bahnen AG
- ABI Autolinee Bleniesi SA
- AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
- AMSA Autolinea Mendrisiense SA
- AOT Autokurse Oberthurgau AG (AOT)
- ARAG Rottal Auto AG
- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- ARL Società Autolinee Regionali Luganesi
- AS Autobetrieb Sernftal AG
- ASGS Les cars Ballestraz fils SA
- ASm Aare Seeland mobil AG
- AVG Autoverkehr Grindelwald AG
- AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux A.V.J.
- AWA Autobusbetrieb Weesen - Amden
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)
- BDWM Transport AG
- BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG
- BLAG Busland AG
- BLT Baselland Transport AG
- BLS AG
- BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG
- BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel
- BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- BRSB Braunwald-Standseilbahn AG
- BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH
- BWS Busbetriebe Bamert GmbH
- BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
- BSO BUS Ostschweiz AG
- BVB Basler Verkehrs-Betriebe
- CGN SA
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA
- DB Deutsche Bahn AG
- DVBU Kantonsverwaltete Seilbahnen Wallis
- ETJB Espace Tourisme, Jacky Ballestraz
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi
- FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- FUNIC AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG
- LFüB Luftseilbahn Fürgangen - Bellwald
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LLB Société anonyme des transports publics de Loèche-les-Bains et environs (L.L.B.)
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LTUO Luftseilbahn Turtmann - Unterems - Oberems
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- LSMS Schilthornbahn AG
- MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NHB Niederhornbahn AG
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
- RA REGIONALPS SA
- PAG PostAuto Schweiz AG
- RBL Regionalbus Lenzburg AG
- RB RIGI BAHNEN AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- REGORegiobus AG
- RhB Rhätische Bahn AG (RhB)
- RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG
- RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG
- SBB GmbH
- SBB Schweizerische Bundesbahnen SBB
- SBBP Schweizerische Bundesbahnen SBB Division Personenverkehr
- SBG SüdbadenBus GmbH
- SBW Stadtbus Winterthur
- SCS Stadtbus Chur AG
- SGV Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG
- SBS Schifffahrt AG
- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans, (SMC) SA
- SNL Società di navigazione del Lago di Lugano
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau
- STI Verkehrsbetriebe STI AG
- StoB Stoosbahnen AG
- StSS Standseilbahn Schwyz - Stoos AG
- SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse
- THURBO Turbo AG
- TL Transports publics de la Région Lausannoise sa



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPF Transports publics fribourgeois
- TPG Transports publics genevois (TPG)
- TPN Transports publics de la Région
- TRAVYS - Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA
- TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG
- TSDTheytaz Excursions SA
- VB Verkehrsbetriebe Biel
- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
- VBH Verkehrsbetriebe Herisau
- VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos
- VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG
- VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen
- VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
- VMCV SA
- VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WAB Wengernalpbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB)
- zb Zentralbahn AG
- ZBB Zugerbergbahn AG
- ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG (ZSG)
- ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG
- ZVV Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

4. Konzessionierte Eisenbahnen, Eisenbahnen mit Netzzugangsbewilligung

- ATB Association du Tram 70
- BC Société coopérative du Chemin de fer - Musée Blonay-Chamby
- BLSC BLS Cargo AG
- BRB Brienz Rothorn Bahn AG
- CFDL Compagnie du Chemin de fer du Léman
- CROSS Crossrail AG
- CSG Club del San Gottardo
- CTVJ COMPAGNIE DU TRAIN A VAPEUR DE LA VALLEE DE JOUX SOCIETE COOPERATIVE
- DBFW DB Fahrwegdienste GmbH
- DBSCH DB Schenker Rail Schweiz GmbH
- DBSSO DB Services GmbH RB Südost
- DBSY DB Systemtechnik GmbH
- DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
- DVZO Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
- GGB Gornergrat Bahn AG
- GTSCH GTS RAIL SAGL
- HEG Historische Eisenbahn Gesellschaft
- HSTB VEREIN HISTORISCHE SEETHALBAHN



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- JB Jungfraubahn AG
- MFAG Müller Gleisbau AG
- MG Ferrovia Monte Generoso SA
- MRA M-Rail AG
- PB PILATUS-BAHNEN AG
- RLC railCare AG
- SEC Securitrans, Public Transport Security AG
- SEHR Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein - Etwilen - Hemishofen - Ramsen & Rielasingen - Singen (SEHR & RS)
- SEFT Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)
- SRTAG Swiss Rail Traffic AG
- SWTR SWISSTRAIN S.A.
- SWR Swissrail SA
- TNT Association Train Nostalgique de la Vallée du Trient (TNT)
- TR Trans Rail GmbH
- TXLCH Logistik GmbH
- VBDB VEREIN BALLEMBERG DAMPFBahn VBD
- VDBB Verein Dampfbahn Bern
- VMik Mikado 1244
- VPac Verein Pacific 01 202
- VVT Vapeur Val-de-Travers (VVT)
- WRSCH Widmer Rail Services Personal AG