



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

Febbraio 2016

Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

Messaggio concernente il decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie negli anni 2017–2020

N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

Formatiert: Schriftart: (Standard) Barcode 3 of 9, 11 Pt.

[COO.2125.100.2.8436807](#)[COO.2125.100.2.8081852](#)



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001](#)~~BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001~~

Indice

1.	Panoramica	3
1.1	Situazione iniziale	3
1.2	Contenuto dell'avamprogetto	3
1.3	Svolgimento dell'indagine conoscitiva	4
2.	Pareri in sintesi	4
3.	Elenco dei destinatari	8



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

1. Panoramica

1.1. Situazione iniziale

Il Popolo svizzero ha accettato il 9 febbraio 2014 il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). A seguito dell'accettazione è stato iscritto nella Costituzione il nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), che ha durata indeterminata. La legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIF) è entrata in vigore il 1° giugno 2016.

Accanto agli ampliamenti infrastrutturali, il FIF finanzia in primo luogo l'esercizio e il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dell'intera infrastruttura ferroviaria in Svizzera. A tal fine il Fondo sarà alimentato – oltre che dalle risorse generali della Confederazione, l'uno per mille dell'IVA, i mezzi dell'imposta sugli oli minerali, gli introiti della TTPCP e il 2 per cento dell'imposta federale diretta – da contributi annuali dei Cantoni per un ammontare di circa 500 milioni di franchi. Dal canto loro, gli utenti dell'infrastruttura ferroviaria contribuiranno con un importo di 300 milioni di franchi, pari all'aumento totale dei prezzi delle tracce orarie.

Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità avverrà come finora tramite quadriennali limiti di spesa e convenzioni sulle prestazioni concluse con i diversi gestori dell'infrastruttura (GI). Le convenzioni sulle prestazioni per gli anni 2017–2020 (CP 17–20) sono stipulate tra la Confederazione e i GI interessati. La CP 17–20 è la sesta convenzione sulle prestazioni con le FFS e la terza con le ferrovie private.

Con la CP 17–20, la Confederazione e i GI convengono gli obiettivi da raggiungere e i relativi mezzi finanziari messi a disposizione per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Per quanto concerne gli obiettivi sovraordinati per i GI, cambierà poco rispetto al periodo 2013–2016.

Assieme al messaggio relativo al limite di spesa 2017–2020, l'Assemblea federale sarà informata per la prima volta e in modo approfondito sullo stato degli impianti, il carico e il grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Nel complesso, lo stato dell'infrastruttura delle ferrovie svizzere è da buono a sufficiente.

1.2. Contenuto dell'avamprogetto

Per far fronte alle spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (indennità d'esercizio) e per finanziare i rinnovi (contributi d'investimento) la Confederazione mette a disposizione dei GI complessivamente 13 232 milioni di franchi per gli anni 2017–2020. Rispetto al corrente periodo delle CP 2013–2016 occorrono quindi altri 2378 milioni di franchi circa. Questi fondi supplementari servono prevalentemente per coprire il maggiore fabbisogno nei settori della sede ferroviaria, dell'accesso alla ferrovia e dei manufatti. Il maggiore fabbisogno è finanziato tramite il FIF, il che permette di evitare effetti negativi sul bilancio federale.

La maggior parte del limite di spesa, pari a circa 9720 milioni di franchi (73 %), sarà utilizzata per i contributi d'investimento. 200 milioni di franchi sono destinati alle opzioni CP, in modo da poter versare in caso di necessità mezzi supplementari ai GI in funzione dell'avanzamento dei lavori di costruzione e



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001

dello stato degli impianti. 500 milioni di franchi sono stanziati come riserva CP per spese imprevedibili concernenti – oltre a gravi danni causati dalle forze della natura agli impianti ferroviari – eventuali maggiori oneri per la sede ferroviaria, per l'accesso alla ferrovia o per la nuova costruzione di dispositivi di raccordo. Questi mezzi supplementari sono concessi mediante aggiunte alle CP 17–20 concluse con i GI. Per le indennità d'esercizio sono previsti 2812 milioni di franchi.

Con il limite di spesa 2017–2020 e con l'adeguamento dal 2017 del sistema di definizione dei prezzi delle tracce annunciato nel quadro del progetto FAIF, i mezzi a disposizione dei GI crescono notevolmente rispetto agli anni 2013–2016. Le risorse supplementari sono destinate a finanziare il maggiore fabbisogno per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Per i piccoli e medi GI è introdotto lo strumento delle opzioni CP, rappresentate da progetti la cui realizzazione non è assicurata. Non appena un progetto opzionale è pronto per la realizzazione, l'UFT esaminerà la priorità e la possibilità di finanziarlo.

Grazie al nuovo Fondo e in base all'attuale pianificazione relativa al FIF, il prevedibile aumento del fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità è finanziabile senza mettere a repentaglio l'attuazione dei progetti di ampliamento in corso e progettati.

1.3. Svolgimento dell'indagine conoscitiva

L'indagine conoscitiva relativa all'avamprogetto del decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie negli anni 2017–2020 si è svolta dal 26 ottobre 2015 al 15 gennaio 2016. Sono stati invitati a pronunciarsi 114 organismi (per quanto concerne i Cantoni, sono stati interpellati i Governi cantonali e i servizi competenti per il trasporto pubblico). Il 22 ottobre 2015 si è inoltre tenuta un'audizione conferenziale dei GI.

Sono pervenuti complessivamente 52 pareri.

Destinatari	Interpellati	Pareri pervenuti
Cantoni + CdC, CDCTP, UTP	26 + 3	27
Partiti	12	4
Associazioni	11	11
Gestori dell'infrastruttura	40	10
Imprese di trasporto a fune	22	--

2. Pareri in sintesi

Cantoni

I **Cantoni** hanno espresso sostanzialmente parere favorevole all'avamprogetto. L'accenno al contributo cantonale per l'infrastruttura ferroviaria ha invece suscitato perplessità. I Cantoni rilevano che le modalità di indicizzazione del contributo, fissato a 500 milioni di franchi all'anno nel progetto FAIF, non sono state ancora deliberate. A questo proposito sottolineano di aver approvato l'indicizzazione supponendo che questa si sarebbe basata sull'indice nazionale dei prezzi al consumo. Il contributo cantonale previsto nel messaggio relativo al periodo 2017–2020, corrispondente a 565 milioni di franchi, è ritenuto di gran lunga eccessivo e insostenibile da parte dei Cantoni, che quindi chiedono di mantenere intatti i 500 milioni assicurati o, in alternativa, di menzionare che l'indicizzazione non è ancora disciplinata dalla legge. Si considera pertanto insostenibile l'osservazione nel rapporto esplicativo secondo cui il progetto



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00004](#)

non avrebbe alcuna ripercussione finanziaria sui Cantoni. Alcuni Cantoni hanno anche presentato richieste in merito a tratte ferroviarie specifiche: ad esempio il Cantone di **Giura** auspica che nel periodo 2017–2020 sia automatizzata la tratta Glovelier – Boncourt, mentre il Cantone di **Soletta** chiede che nello stesso periodo sia realizzato il risanamento della tratta Biberist – Gerlafingen e quello della galleria del Weissenstein incluso come opzione nella corrispondente CP. Altre richieste dei Cantoni:

- in quanto co-committenti del traffico regionale, i Cantoni vanno coinvolti nella pianificazione delle interruzioni di tratta (Cantone di **Soletta**);
- le convenzioni sulle prestazioni devono contemplare l'aspetto della sicurezza e stabilità d'esercizio per tutte le tratte interessate dal traffico regionale (Cantone di **Soletta**);
- nello stabilire i costi d'esercizio a carico di terzi derivanti dall'adozione di misure supplementari, occorre considerare e computare gli effetti di riduzione dei costi stessi (Cantone di **Soletta**);
- dal 2016 i costi consecutivi agli investimenti e i costi di rinnovo per gli impianti ferroviari finanziati dal Cantone e dai Comuni di Zugo vanno addebitati al FIF. I costi consecutivi agli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, capitalizzati e sostenuti in anticipo dal Cantone e dai Comuni di Zugo, devono essere rimborsati e i mezzi corrispondenti stanziati nella CP 17–20 (Cantone di **Zugo**);
- l'eventuale sostituzione del versamento nel FIF non deve generare un nuovo aumento dei costi se i costi dell'offerta nel traffico regionale viaggiatori superano il contributo cantonale al FIF (Cantone di **Appenzello interno**);
- la questione del finanziamento delle misure adottate per conformarsi alla LDis va riesaminata (Cantone di **Friburgo**);
- deve essere migliorato il coinvolgimento dei Cantoni nella pianificazione degli investimenti (Cantoni di **Giura, Neuchâtel e Soletta**).

Altre richieste riguardano il modello di convenzione sulle prestazioni; il Cantone di **Soletta** ad esempio auspica che il modello sia formulato in modo tale che lo standard FFS non si applichi a determinate reti ferroviarie e reti a scartamento ridotto. Nei pareri dei Cantoni vengono anche segnalate possibili imprecisioni, ad esempio nella raffigurazione del carico delle tratte.

Il Cantone di **Berna** chiede di essere informato in futuro in merito ai progetti previsti sul proprio territorio e finanziati nell'ambito della convenzione sulle prestazioni con le FFS. Il Cantone ritiene particolarmente importante che la lunghezza dei marciapiedi nelle fermate dell'infrastruttura FFS sia compatibile con il materiale rotabile impiegato dalla BLS, soprattutto in considerazione dell'acquisto di nuovo materiale previsto dalla BLS. Inoltre, in quanto co-committenti del traffico regionale, i Cantoni vanno coinvolti adeguatamente nella pianificazione delle interruzioni di tratta. Questa posizione è sostenuta anche dai Cantoni di **Giura e Soletta**.

Alcuni Cantoni desiderano l'integrazione di specifici progetti nelle convenzioni sulle prestazioni.

Partiti

Il **PPD** accoglie con favore l'aumento dei mezzi destinati all'infrastruttura ferroviaria e la conseguente possibilità di mantenere quest'ultima in buone condizioni. Nel contempo sottolinea però la responsabilità che hanno soprattutto le imprese stesse di provvedere a una gestione adeguata delle proprie risorse finanziarie.



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

Il **PS** auspica che la convenzione sulle prestazioni contempli un ulteriore obiettivo, ossia l'obbligo per le imprese di offrire buone condizioni di lavoro. A suo avviso, se non si dispone di personale motivato, equamente retribuito e con una buona formazione, non è possibile garantire un esercizio ferroviario sicuro e affidabile. Secondo il partito, gli imperativi economici non devono pregiudicare la sicurezza né peggiorare la situazione del personale.

Il **PLR** suggerisce di puntare maggiormente a un aumento della concorrenza nel traffico viaggiatori e merci. Esprime inoltre perplessità in merito ai principi definiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria: a suo parere, ad esempio, il mantenimento della qualità non deve compromettere l'ampliamento; sono quindi necessari anche investimenti nell'efficienza, in modo da ottimizzare le spese per l'intero sistema ferroviario. La nuova disciplina per il finanziamento degli impianti a utilizzazione mista, infine, è ritenuta poco coerente e, secondo il partito, necessita di chiarimenti.

L'**UDC** dichiara di non poter approvare l'avamprogetto presentato. Riconosce che è certamente giusto impiegare i mezzi nel modo proposto e, in particolare, che all'esercizio e alla manutenzione siano destinati fondi supplementari; infatti, secondo il partito, prima di investire in ampliamenti si deve assicurare la qualità dell'infrastruttura esistente. A suo avviso, però, il Popolo ha accettato il progetto FAIF soprattutto perché la votazione era stata preceduta da un'intensa campagna a favore degli ampliamenti previsti. Per mantenere le promesse fatte e non deludere quindi le attese del Popolo, servono ulteriori interventi e misure.

Associazioni

Secondo **economiesuisse** è necessario ridurre i costi dell'intero sistema ferroviario in modo da poter garantire anche in futuro un'offerta concorrenziale. A tal fine occorre in particolare aumentare l'efficienza della manutenzione, ridurre i costi d'esercizio, ampliare in modo mirato l'offerta di trasporti e l'infrastruttura, appianare i picchi di traffico e applicare più sistematicamente il principio di causalità.

Come i Cantoni, anche l'**Unione delle città svizzere** critica l'indicizzazione del contributo cantonale accennata nel rapporto esplicativo. L'Unione ritiene inoltre che il ritardo indicato non sia realistico e che i dati corrispondenti vadano rettificati. Osserva altresì che per le città e gli agglomerati è particolarmente importante garantire l'efficienza e l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle esigenze delle linee suburbane (p. es. adattando la lunghezza dei marciapiedi). Secondo l'Unione bisogna assicurare l'avanzamento e la rapida realizzazione dei progetti corrispondenti. A suo avviso occorre valutare l'inclusione nella convenzione sulle prestazioni 2017–2020 dei progetti in fase di attuazione molto avanzata.

L'**Unione dei trasporti pubblici** chiede che nel messaggio sia espressamente stabilito il principio del «prima il mantenimento della qualità e l'esercizio e poi l'ampliamento dell'offerta». Ritiene inoltre che i costi consecutivi agli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria non siano tenuti in debita considerazione: a questo proposito ricorda infatti che gli investimenti causano inevitabilmente un maggior fabbisogno di mezzi per la manutenzione e il mantenimento della qualità; di conseguenza diminuiscono i fondi disponibili per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, una tendenza che il settore e il proprietario della rete stessi avrebbero interesse a contrastare. L'UTP invita pertanto a fornire il quadro attuale della situazione di partenza, sotto forma di una simulazione della dotazione del FIF, che oltre a consentire la classificazione dei mezzi finanziari in base allo scopo (manutenzione, mantenimento della qualità e ampliamenti) evidenzierebbe anche in quale misura le opzioni CP presentate, concernenti i piccoli e medi gestori dell'infrastruttura, possono essere realizzate. In merito al finanziamento esterno di impianti a utilizzazione mista, l'Unione giudica la modifica proposta nell'avamprogetto inadeguata e controproducente, in quanto la cessione in locazione di superfici situate in costruzioni infrastrutturali – o di veicoli



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00004](#)

– verrebbe scoraggiata dal rischio che l'utilizzazione da parte di terzi sposti gli equilibri della destinazione d'uso; ciò farebbe venir meno entrate a loro volta destinate al settore dell'infrastruttura o (in caso di finanziamento esterno) obbligherebbe il settore addirittura a versare una pigione commisurata ai costi. Nell'ottica del sistema globale l'UTP respinge perciò la modifica proposta. Per quanto concerne le modifiche al modello di CP (miglioramento dell'interoperabilità), l'Unione è dell'avviso che i requisiti definiti per le imprese di trasporto siano tutt'altro che chiari. Secondo l'UTP, l'introduzione di ulteriori requisiti tecnici va coordinata attentamente e in considerazione della normativa esistente, visti gli elevati costi che ne conseguono: a suo avviso, la CP deve pertanto fondarsi sulle disposizioni tecniche vigenti (fra l'altro le DE-Oferr) e, se del caso, dar luogo a una rielaborazione delle stesse. L'Unione dei trasporti pubblici trova infine che le ferrovie a scartamento ridotto siano da escludere esplicitamente dal campo di applicazione dei requisiti relativi all'interoperabilità, ritenuta di minor importanza per loro.

RAILplus ha presentato diverse proposte concernenti soprattutto il modello di CP, facendo riferimento alle condizioni particolari cui sono sottoposte le ferrovie a scartamento ridotto.

L'**Unione sindacale svizzera** chiede che nella convenzioni sulle prestazioni sia incluso l'obiettivo di una politica del personale sostenibile ai fini dell'assicurazione della qualità, con l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di dimostrare che dispongono di personale assunto a tempo indeterminato in numero sufficiente e con una buona formazione. Secondo l'USS, inoltre, occorre fare in modo che presso tutti i GI le condizioni di lavoro siano negoziate fra le parti sociali e che le associazioni del personale abbiano il diritto di parola in merito a tutte le questioni materiali concernenti la politica del personale. A suo avviso, le imprese devono altresì garantire uno sviluppo sistematico del personale, che comprenda la formazione e, se del caso, la riqualifica dei propri dipendenti, in modo da assicurare la disponibilità delle conoscenze e competenze necessarie all'interno dell'impresa stessa. L'Unione ritiene infine che si debba mettere a frutto le potenzialità dei dipendenti anziani e investire, comprovandolo, nella sicurezza sul lavoro e nella tutela della salute.

Il Sindacato del personale dei trasporti **SEV** chiede di includere l'obiettivo della politica del personale sostenibile nelle convenzioni sulle prestazioni.

L'**Unione svizzera delle arti e mestieri** rileva che l'obiettivo strategico di lungo termine deve essere quello di rafforzare la competitività della ferrovia e di ridurre il sovvenzionamento di quest'ultima da parte della strada.

L'**IgöV** ritiene indispensabile che nei grandi agglomerati l'infrastruttura ferroviaria, già utilizzata per oltre l'85 per cento delle sue capacità, sia prevalentemente mantenuta, e se possibile ampliata, in modo tale che la crescita del traffico non comporti diminuzioni dell'efficienza né perturbazioni dell'esercizio. L'IgöV accoglie inoltre con favore la parità di trattamento di tutti i gestori ferroviari.

L'**Unione svizzera degli imprenditori** non ha presentato alcun parere.

Travail.Suisse appoggia espressamente l'avamprogetto, sottolineando che una mobilità sostenibile presuppone un'infrastruttura ferroviaria in buono stato e che nell'ottica della pianificazione del territorio una rete ferroviaria efficiente consente una ripartizione uniforme della popolazione fra tutte le regioni del Paese.

Ferrovie

L'**AB** propone di concedere alle ferrovie la possibilità di un prefinanziamento delle opzioni in caso di esaurimento del limite di spesa. L'**HBS** ritiene il nuovo strumento delle opzioni molto utile per i piccoli e



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

medi gestori dell'infrastruttura. Diverse ferrovie (**SZU**, **THURBO**, **zb**) suggeriscono riformulazioni nel modello di convenzione sulle prestazioni. La **SOB** esprime fra l'altro il timore che con la prossima CP la rendicontazione all'UFT risulti ancora più dispendiosa. Le **FFS** presentano numerose proposte per adeguare il modello di CP alle proprie esigenze. Ritengono inoltre che, per motivi di efficienza, la rendicontazione sui mezzi impiegati per il mantenimento della qualità debba avvenire anche in futuro per genere d'impianto anziché per progetto. Chiedono altresì che lo strumento delle opzioni sia offerto a tutti i gestori dell'infrastruttura. Infine, consigliano di prevedere nel messaggio raffronti fra le ferrovie private e le FFS e un'esposizione trasparente dei criteri con cui i fondi federali sono assegnati alle varie imprese. Analogamente alle FFS, anche la **BLSN** propone numerose modifiche al modello di convenzione sulle prestazioni.

Imprese di trasporto a fune

Nessun parere pervenuto

3. Elenco dei destinatari

3.1. Cantoni

- 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



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

- Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
- Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
- Conferenza dei governi cantionali (CdC)

3.2. Uffici cantionali dei trasporti pubblici

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
- Kanton Appenzell Innerrhoden, Volkswirtschaftsdepartement, Departementssekretariat
- Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Volks- und Landwirtschaft, Departementssekretariat
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
- Tiefbauamt Basel-Landschaft, GB-M: Öffentlicher Verkehr
- Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Amt für Mobilität MobA des Kantons Freiburg
- Direction générale des transports du canton de Genève
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial, Section de la mobilité et des transports
- Verkehrsverbund Luzern
- République et Canton de Neuchâtel, Service des transports
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
- Volkswirtschaftsamt Obwalden, öffentlicher Verkehr
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr
- Kanton Schaffhausen, Baudepartement, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Baudepartement des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr
- Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau, Öffentlicher Verkehr/Tourismus
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Sezione della mobilità
- Volkswirtschaftsdirektion Uri, Direktionssekretariat
- Etat de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Management des transports
- Canton du Valais, Service des routes, transports et cours d'eau, Section transports
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Amt für öffentlichen Verkehr
- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
- Unione dei trasporti pubblici (UTP)
- Conferenza dei direttori cantionali dei trasporti pubblici (CTP/CDCTP)

3.3. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

- Partito borghese-democratico PBD
- Partito popolare democratico PPD
- Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)~~BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001~~

- [Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis](#)
- Partito evangelico svizzero PEV
- PLR.I Liberali
- Partito ecologista svizzero PES
- Partito verde liberale pvl
- Lega dei Ticinesi (Lega)
- Mouvement Citoyens Romand (MCR)
- Unione Democratica di Centro UDC
- Partito socialista svizzero PSS

Feldfunktion geändert

3.4. Organizzazioni mantello dei comuni, delle città e delle regioni di montagna a livello svizzero

- Associazione dei comuni svizzeri
- Unione delle città svizzere
- Gruppo svizzero per le regioni di montagna

3.5. Organizzazioni mantello dell'economia a livello svizzero

- economiesuisse
- Federazione delle imprese svizzere
- Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
- Unione svizzera degli imprenditori
- Unione Svizzera dei Contadini (USC)
- Associazione svizzera dei banchieri (ASB)
- Unione sindacale svizzera (USS)
- Società svizzera degli impiegati di commercio
- Travail.Suisse

3.6. Ferrovie

- AB Appenzeller Bahnen AG
- asm Aare Seeland mobil AG
- BDWM Transport AG
- BLSN BLS Netz AG
- BLT Baselland Transport AG
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA
- DICH Deutsche Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz
- ETB Emmentalbahn GmbH
- FART Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi SA
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- HBS Hafenbahn Schweiz AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LEB Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00001](#)[BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001](#)

- MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA
- OeBB Oensingen-Balsthal-Bahn AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- RhB Ferrovie retiche SA
- SBB Schweizerische Bundesbahnen
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans, (SMC) SA
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- ST Sursee-Triengen-Bahn AG
- STB Sensetalbahn AG
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
- Thurbo AG
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPFi Transports publics fribourgeois Infrastructure SA
- TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
- WAB Wengernalpbahn AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
- zb Zentralbahn AG

3.7. Imprese di trasporto a fune

- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LSMS Schilthornbahn AG
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil (LDW)
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LSG, LTUO, TDCA, TRI, LRE, LFüB Staat Wallis - DVBU
- LFüB Luftseilbahn Fürgangen -Bellwald
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LTUO Luftseilbahn Turtmann - Unterems - Oberems
- NHB Niederhornbahn AG
- Standseilbahn Schwyz - Stoos AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau
- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse



N. registrazione/dossier: [BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001](#)~~BAV-223-00005/00028/00004/00002/00001~~

- VB Verkehrsbetriebe Biel (Funic)