



*Nicht amtlich publizierte Fassung  
Ce texte n'a pas encore fait l'objet d'une publication officielle  
Fa fede soltanto la versione che sarà pubblicata ufficialmente*

Agosto 2023

---

# **Modifiche d'ordinanza conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) / revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)**

## **Rapporto esplicativo per la consultazione**

---

N. registrazione/dossier: BAV-010.0-3/5/1/4

Evento amministrativo:



## Indice

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Punti essenziali del progetto .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Commento alle singole modifiche dell'ordinanza .....</b>	<b>6</b>
3.1	Ordinanza del xx.yyyy 2024 sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV).....	6
3.1.1	Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti per i trasporti pubblici (OEm-TP)..	31
3.1.2	Ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF).....	31
3.1.3	Ordinanza del 25 maggio 2016 sul trasporto di merci (OTM).....	34
3.1.4	Ordinanza del 21 dicembre 2006 sugli impianti a fune (OIFT) .....	34
3.1.5	Ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV).....	34

## 1 Situazione iniziale

Il 4 giugno 2021 il Consiglio federale ha adottato all'attenzione del Parlamento il messaggio concernente la modifica della legge federale sul trasporto di viaggiatori (riforma del traffico regionale viaggiatori e della presentazione dei conti) ([FF 2021 1485](#)). La votazione finale in Parlamento si è tenuta il 16 dicembre 2022. Il termine di referendum è scaduto inutilizzato l'8 aprile 2023. Tra gli scopi della riforma della legge del 20 marzo 2009<sup>1</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV) (riforma del TRV) vi sono anche la precisazione delle responsabilità e una maggiore efficienza delle procedure nel traffico regionale viaggiatori (TRV).

Per precisare le prescrizioni a livello di ordinanza, si prevedono una revisione totale dell'ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>2</sup> sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), nonché adeguamenti dell'ordinanza del 14 ottobre 2015<sup>3</sup> sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF) e dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>4</sup> sul trasporto di viaggiatori (OTV), come pure l'abrogazione dell'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011<sup>5</sup> sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC). A causa di nuovi rimandi o aggiornamenti vengono altresì adeguate altre ordinanze, ossia l'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>6</sup> sugli emolumenti per i trasporti pubblici (OEm-TP), l'ordinanza del 25 maggio 2016<sup>7</sup> sul trasporto di merci (OTM) e l'ordinanza del 21 dicembre 2006<sup>8</sup> sugli impianti a fune (OIFT).

## 2 Punti essenziali del progetto

Di seguito vengono illustrate brevemente le applicazioni rilevanti a livello di ordinanza.

### Rafforzare e precisare la vigilanza e il controllo

L'ordinanza dipartimentale OCIC viene abrogata e i contenuti rilevanti innalzati a livello di ordinanza del Consiglio federale. Le disposizioni sono riprese nell'OITRV, quelle specifiche in materia di infrastruttura nell'OCPF. All'Ufficio federale dei trasporti (UFT) viene attribuita la competenza di emanare direttive<sup>9</sup> per precisare le disposizioni di legge nei settori sovvenzionati dei trasporti pubblici (TP), come ad esempio nel settore della presentazione dei conti con la definizione di una norma di riferimento vincolante (in linea di principio è previsto l'impiego della norma Swiss GAAP FER). Con l'analisi dei vari casi di sovvenzionamento è stato riconosciuto che su alcuni punti la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni non era sufficientemente chiara. Per il futuro deve essere garantita armonizzazione. Viene allora precisato che il coordinamento tra i Cantoni e la Confederazione riguarda sia la procedura di ordinazione che la vigilanza sulle sovvenzioni. Così facendo si dà attuazione anche al mandato del Controllo federale delle finanze e della Commissione della gestione del Consiglio degli Stati.

### Aumentare la certezza di pianificazione e i vincoli mediante convenzioni pluriennali sugli obiettivi

Le attuali convenzioni sugli obiettivi si concentrano principalmente sui costi e in parte anche sulla qualità. Le nuove tipologie di accordi introducono elementi supplementari. Le convenzioni sugli obiettivi, che assumono la forma di accordi di collaborazione, generano una comprensione condivisa in merito alla situazione attuale delle imprese di trasporto (IT) e alla direzione di sviluppo ambita per l'offerta, le IT e i committenti. Le convenzioni sugli obiettivi vengono stipulate per periodi di quattro–sei anni e sono strutturate per moduli, secondo quattro tipologie di base; esse possono pertanto prevedere gradi di vincolo e di dettaglio differenti a seconda delle esigenze dei committenti e delle IT. Sono previste eccezioni all'obbligo di stipulare una convenzione sugli obiettivi, in particolare per gli impianti a fune, per

---

<sup>1</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> RS 745.16

<sup>3</sup> RS 742.120

<sup>4</sup> RS 745.11

<sup>5</sup> RS 742.221

<sup>6</sup> RS 742.102

<sup>7</sup> RS 742.411

<sup>8</sup> RS 743.011

<sup>9</sup> [Ufficio federale dei trasporti UFT Guidance: direttive per la concessione di sussidi \(admin.ch\)](#)

le offerte transfrontaliere, per le imprese con un volume di indennità annuo inferiore a un milione di franchi ecc. Inoltre, le durate delle convenzioni sono armonizzate con quelle delle concessioni assegnate a un'IT o riguardanti una regione. Quindi, in futuro le concessioni saranno rilasciate di norma per 12 anni (anziché 10, come da prassi attuale).

### **Introduzione di un'analisi comparativa nazionale degli indicatori finanziari per migliorare la trasparenza e l'efficienza**

L'analisi comparativa nazionale consente una maggiore trasparenza sulla redditività delle prestazioni fornite dalle IT, stimolando così un aumento dell'efficienza. Già oggi l'UFT stabilisce un sistema di indicatori finanziari per le singole linee sulla base delle offerte e dei consuntivi. Oltre a elaborare gli indicatori, ora l'UFT effettua anche un confronto sistematico delle offerte ordinate («benchmark»). I risultati dei calcoli dell'UFT sono messi a disposizione dei Cantoni e delle IT. Per il futuro è prevista anche la pubblicazione degli indicatori finanziari, linea per linea, e dei risultati del benchmark.

### **Precisazioni sull'impiego delle eccedenze e abolizione della remunerazione del capitale proprio**

L'analisi di diversi casi di sovvenzionamento ha dimostrato che è opportuno sancire determinate disposizioni anche a livello di legge, affiancandovi una precisazione a livello di ordinanza o direttiva. Ora la legge stabilisce che nel determinare i costi non coperti l'IT non può computare né remunerazioni del capitale proprio né maggiorazioni per utili e per rischi. L'articolo dell'OITRV sulla remunerazione del capitale proprio viene abrogato. Una direttiva<sup>10</sup> precisa che il capitale proveniente da altri settori può essere remunerato con il consenso esplicito dei committenti.

Il Parlamento ha deciso di non escludere del tutto l'orientamento ai profitti nei settori sovvenzionati dei trasporti, a condizione che siano fornite singole prestazioni a terzi, prevalentemente ai prezzi di mercato. Anche in questo caso vengono fornite delle precisazioni in una specifica direttiva<sup>11</sup>.

### **Estensione all'intero settore dei TP del finanziamento di innovazioni per progetti pilota e prototipi**

La nuova disposizione di legge introduce la possibilità di sostenere finanziariamente le innovazioni dell'intero settore dei TP, ovvero non più solo quelle nel TRV, e ciò è stato ripreso nell'ordinanza.

### **Creazione di una piattaforma di dati per semplificare la procedura di ordinazione biennale**

Per aumentare l'efficienza della procedura di ordinazione, le offerte e i conti economici delle singole linee dovranno essere inoltrati dalle IT in modo uniforme, attraverso una piattaforma di dati. Questa nuova piattaforma offrirà tra l'altro, direttamente a livello di sistema, una strutturazione predefinita per ricavi, costi e indennità, vincolante sia per le offerte (valori di pianificazione) sia per il conto economico della singola linea (valori effettivi). L'omogeneità delle informazioni fornite andrà a vantaggio della comparabilità tra i valori pianificati e quelli effettivi. Questa nuova soluzione tecnica è attualmente in fase di elaborazione, in collaborazione con i Cantoni e le IT. La nuova disposizione dell'ordinanza rende obbligatorio l'uso della piattaforma di dati.

### **Piattaforma comune, accessibile a terzi in modo non discriminatorio, con cui le IT distribuiscono le loro offerte**

Nella LTV è stato sancito che le IT devono gestire insieme una piattaforma di distribuzione. Si tratta già dello status quo, grazie alla piattaforma NOVA (acronimo di «Netzweite öV-Anbindung»), un'infrastruttura di distribuzione per i TP con cui vengono erogate prestazioni di prenotazione, vendita, conteggio e ripartizione delle entrate («prestazioni di distribuzione TP»). Il sistema include inoltre funzioni di controllo per i sistemi menzionati. Le IT sviluppano questa infrastruttura di distribuzione in base alle esigenze. L'adesione al sistema è obbligatoria per le imprese attive nel trasporto diretto. Per le altre deve essere concesso l'accesso a condizioni non discriminatorie. I dati tecnici e personali che le IT devono fornire comprendono in particolare gamme, tariffe, dati dei clienti, prestazioni richieste e dati di controllo. La distribuzione dei biglietti è sottoposta alla legge federale del 6 ottobre 1995<sup>12</sup> sui cartelli

<sup>10</sup> Direttiva UFT (Guidance) Computabilità dei costi

<sup>11</sup> Direttiva UFT (Guidance) Prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo nei settori beneficiari di indennità (TRV e Infrastruttura)

<sup>12</sup> RS 251

(LCart). Ciò significa che la distribuzione di titoli di trasporto dei TP deve essere in linea di principio aperta anche a terzi, senza discriminazioni.

### **Chiarire le prestazioni indennizzate e le questioni tariffarie**

Il Parlamento ha deciso che anche il materiale rotabile storico può beneficiare di indennità. L'articolo di legge approvato specifica chiaramente l'attuazione, rendendo superflue precisazioni a livello di ordinanza. Eventuali precisazioni ritenute necessarie possono essere fornite nella direttiva (Guidance) Computabilità dei costi. I costi per il materiale rotabile storico sono computabili nelle offerte TRV se il materiale in questione viene impiegato nel TRV per corse figuranti nell'orario ufficiale (art. 28 cpv. 1<sup>ter</sup> LTV). Può trattarsi di tutti i mezzi di trasporto che forniscono prestazioni TRV (ferrovie incl. tram, autobus, battelli o, in via puramente teorica, anche impianti a fune). Ciò significa che continuano a non essere erogate indennità per il materiale rotabile che non viene (più) utilizzato nel TRV e che si impiega, per esempio, solo per il traffico charter. Le decisioni relative all'impiego di materiale rotabile storico su linee TRV e al finanziamento degli eventuali costi supplementari che ne derivano sono prese nell'ambito della regolare procedura di ordinazione. I contributi versati ad associazioni o fondazioni dedite alla conservazione di materiale rotabile storico non sono indennizzati. Nel quadro della procedura di consultazione ciò viene indicato esplicitamente.

Il Parlamento ha previsto che le IT devono fissare prezzi ridotti, segnatamente per le carte giornaliere, per bambini e giovani soggetti all'obbligo scolastico che viaggiano in gruppi accompagnati per partecipare ad attività organizzate in ambito scolastico, culturale o sportivo. In seguito al dibattito politico, il settore dei TP ha già reagito con l'introduzione di una carta giornaliera per la scuola del costo di circa 15 franchi a persona. Non vengono pertanto apportate ulteriori precisazioni a livello di ordinanza.

### **Garantire il trattamento dei dati personali**

Le imprese possono trattare dati personali se è necessario per il trasporto dei viaggiatori e per l'esercizio o per la sicurezza dei viaggiatori, dell'esercizio o dell'infrastruttura. A livello di ordinanza è stato chiarito, tra l'altro, che sono ammessi modelli tariffari basati sulla registrazione dei punti di salita e discesa. L'obbligo di verbalizzare il trattamento dei dati personali è limitato ai dati personali degni di particolare protezione e alla profilazione ad alto rischio. A tale riguardo, le imprese dei TP sono equiparate a quelle private.

### **Adeguamenti slegati dalla riforma del TRV**

Il progetto viene utilizzato per introdurre anche adeguamenti che vanno al di là della riforma del TRV. Tuttavia, sono stati apportati soltanto gli adeguamenti vincolanti attinenti al TRV o che richiedono un aggiornamento.

È opportuno in questa sede menzionare esplicitamente tre tematiche.

Indipendentemente dalla riforma del TRV, viene introdotta a livello di ordinanza una precisazione riguardante il finanziamento delle offerte d'importanza nazionale. In virtù dell'articolo 28 capoverso 3 LTV la Confederazione deve poter finanziare integralmente, senza la partecipazione dei Cantoni e attingendo ai crediti per il TRV, le prestazioni delle organizzazioni incaricate (gestori del sistema) secondo le modalità indicate nella prevista nuova ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali (OCTSE)<sup>13</sup> e i compiti di coordinamento, ad esempio nel quadro della nuova legge del 23 dicembre 2011<sup>14</sup> sul CO<sub>2</sub> per gli autobus elettrici.

Anche indipendentemente dalla riforma del TRV viene proposto un adeguamento circa la possibilità di portare a bordo la bicicletta. L'UE ha adeguato il proprio regolamento sui diritti dei passeggeri<sup>15</sup> (entrata in vigore: metà 2023). In virtù dell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>16</sup> fra la Confederazione Svizzera e

<sup>13</sup> In consultazione dal 23.3.2023 al 10.6.2023: [Procedure di consultazione in corso](#)

<sup>14</sup> RS 641.71

<sup>15</sup> [Regolamento \(UE\) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario \(rifusione\)](#), GU L 172 del 17.05.21, pag. 1

<sup>16</sup> RS 0.740.72

la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri), la Svizzera è tenuta ad adottare le disposizioni rivedute se le basi legali non sono già congruenti con quelle dell'UE. Il punto verte sulla possibilità di portare a bordo la bicicletta nel traffico ferroviario internazionale a lunga distanza. L'OTV contiene ora un riferimento alla direttiva UE.

### **3 Commento alle singole modifiche dell'ordinanza**

#### **3.1 Ordinanza del xx.yyyy 2024<sup>17</sup> sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV)**

##### **Revisione totale dell'OITRV**

L'OITRV viene sottoposta a revisione totale. Allo stesso tempo viene abrogata l'attuale OCIC. Le disposizioni che continuano a essere pertinenti dal punto di vista dei contenuti sono riprese nell'OITRV riveduta oppure trasposte nell'OCPF se riguardano esclusivamente il comparto infrastrutturale dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria. L'integrazione dell'OCIC nell'OITRV comporta un'estensione del campo d'applicazione di quest'ultima; di conseguenza, nel titolo dell'atto viene inserito il concetto di «presentazione dei conti». Viene mantenuta l'abbreviazione «OITRV». Per distinguere la versione attuale dell'ordinanza da quella riveduta, nell'intero rapporto vengono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

- vOITRV: OITRV dell'11 novembre 2009, versione «vigente»;
- OITRV: «nuovo» testo rivisto.

##### **Nuova struttura dell'OITRV per ricalcare le fasi della procedura di ordinazione**

La struttura dell'OITRV segue la sequenza delle fasi della procedura di ordinazione nel TRV. Dopo i principi generali vengono espone le disposizioni relative alla messa a concorso e alle convenzioni sugli obiettivi, che precedono la procedura di ordinazione vera e propria. Dopo la procedura di ordinazione si trovano le disposizioni relative alle indennità per ulteriori offerte in virtù dell'articolo 28 capoversi 3 e 4 LTV nonché agli aiuti finanziari (fideiussioni, contributi per innovazioni) e infine le disposizioni relative alla presentazione dei conti e al conto annuale. Viene inserito un nuovo allegato, in cui si riporta la struttura di calcolo delle offerte e dei consuntivi della piattaforma di dati dell'UFT in fase di realizzazione.

##### **Campo d'applicazione della vigente OCIC**

In virtù dell'articolo 1 capoverso 3 OCIC, i Cantoni e i Comuni possono dichiarare singole disposizioni dell'OCIC vincolanti anche per le offerte delle altre prestazioni ordinate. Ora, sulla base dell'OITRV, questa possibilità non è più esplicita. Cantoni e Comuni possono tuttavia rinviare all'OITRV nelle proprie disposizioni di legge.

Gli articoli 3 capoverso 1 e 4 capoverso 1 OCIC si applicano a tutte le IT titolari di una concessione ai sensi dell'articolo 6 LTV o dell'articolo 5 della legge del 20 dicembre 1957<sup>18</sup> sulle ferrovie (Lferr). Nello specifico, ciò riguarda l'allestimento e la presentazione di una relazione sulla gestione delle IT nonché il fatto che il conto annuale deve fornire un quadro corrispondente all'effettiva situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale dell'impresa («true and fair view»). Per contro, l'OITRV si applica esclusivamente alle IT che ricevono indennità o aiuti finanziari per il TRV, l'OCPF ai gestori dell'infrastruttura con i quali la Confederazione stipula una convenzione sulle prestazioni. In questo modo, in futuro le disposizioni dell'OCIC integrate nell'OITRV non avranno più carattere obbligatorio per le IT che non ricevono indennità ai sensi della LTV o della Lferr.

---

<sup>17</sup> RS 745.16

<sup>18</sup> RS 742.101

## **Offerte di trasporto – offerte**

Per scopi di armonizzazione terminologica con la LTV, il termine «offerta di trasporto» è stato sostituito con «offerta» in tutto il testo.

## **Imprese di trasporto – imprese**

Per scopi di armonizzazione terminologica con la LTV, il termine «impresa di trasporto» è stato sostituito con «impresa» in tutto il testo.

## **Veicoli storici**

Nell'ambito della revisione della LTV, l'articolo 28 LTV «Indennità dei costi non coperti dell'offerta oggetto di ordinazione» è stato integrato come segue con un nuovo capoverso 1<sup>ter</sup>:

*1<sup>ter</sup> Dei costi non coperti pianificati in quanto tali fanno parimenti parte i costi relativi al materiale rotabile storico.*

Il testo di legge è già relativamente chiaro, non è necessario alcun chiarimento a livello di ordinanza. Eventuali precisazioni ritenute necessarie possono essere fornite nella direttiva (Guidance) Computabilità dei costi<sup>19</sup> (art. 33 OITRV).

L'attuazione ricalca il più fedelmente possibile la norma della legge. L'articolo 28 capoverso 1 LTV disciplina le offerte del TRV ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. Per questo motivo, in virtù del nuovo capoverso 1<sup>ter</sup> i costi non coperti del materiale rotabile storico possono essere indennizzati se il materiale rotabile viene impiegato nel TRV per corse dell'orario ufficiale. Può trattarsi però di tutti i mezzi di trasporto che forniscono prestazioni TRV (ferrovie incl. tram, autobus, battelli o, in via puramente teorica, anche impianti a fune). L'impiego nel TRV deve essere regolare, ad esempio nei fine settimana durante la stagione estiva, e non solo pro forma. La decisione sull'impiego di materiale rotabile storico per corse del TRV dell'orario ufficiale e sul finanziamento dei costi supplementari che ne derivano è presa dalle IT insieme ai committenti nell'ambito dell'ordinaria procedura di ordinazione.

Ciò significa che continuano a non essere erogate indennità per il materiale rotabile che non viene (più) utilizzato nel TRV e che si impiega, per esempio, solo per il traffico charter. Analogamente, non sono riconosciuti come costi indennizzabili i contributi versati ad associazioni o fondazioni dedite alla conservazione di materiale rotabile storico.

## **Direttive**

Diversi articoli attribuiscono all'UFT la competenza di disciplinare i dettagli per mezzo di direttive. Su alcuni aspetti sono state redatte direttive già diverso tempo fa (p. es. sulla redditività minima) o sono state rielaborate nella cornice del progetto «Guidance», per altri si intendono approvare come direttive testi attualmente inquadrati come guide o istruzioni (p. es. approvazioni dei mezzi d'esercizio). Per tutte le direttive ancora da elaborare saranno coinvolti i Cantoni e le IT.

Link alle direttive:

Guidance: [Ufficio federale dei trasporti UFT Guidance: direttive per la concessione di sussidi \(admin.ch\)](#)

In generale: [Ufficio federale dei trasporti UFT Direttive \(admin.ch\)](#)

---

<sup>19</sup> [Ufficio federale dei trasporti UFT Guidance: direttive per la concessione di sussidi \(admin.ch\)](#)

## Nuova piattaforma di dati

Le offerte e i conti economici per linea dovranno essere forniti dalle IT in modo omogeneo, attraverso una piattaforma di dati centrale. I committenti possono scaricare i dati di cui hanno bisogno nei propri sistemi.

Le disposizioni relative alle offerte del TRV (art. 31 Inoltro delle offerte e 32 Conto di previsione) e al consuntivo (art. 59 Conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni e 65 Conto annuale) sono state adeguate di conseguenza. Inoltre, la nuova strutturazione dei ricavi, dei costi e delle indennità utilizzata per la piattaforma di dati viene presentata in un nuovo allegato 1.

## Capitolo 1: Disposizioni generali

### Art. 1 Oggetto

Disposizione attuale: articolo 1 vOITRV

Lettera a: la procedura di ordinazione non viene più menzionata, in quanto si tratta soltanto di una sezione del capitolo 2. Il contenuto della vigente lettera a<sup>bis</sup>, relativo alle quote dei Cantoni e della Confederazione, viene soppresso e ripreso in forma abbreviata nella lettera a.

Lettera b: la disposizione viene integrata con le offerte d'importanza nazionale ordinate soltanto dalla Confederazione conformemente all'articolo 28 capoverso 3 LTV. La precisazione di chi effettua l'ordinazione viene stralciata, in quanto già contenuta nell'articolo 28 capoversi 3 e 4 LTV.

Lettera c: ripresa senza modifiche dall'articolo 1 vOITRV.

In seguito all'integrazione delle disposizioni dell'OCIC, si aggiunge in questo articolo la lettera d; ora l'OITRV disciplina, infatti, anche la presentazione dei conti.

Ripercussioni: nessuna.

### Art. 2 Campo d'applicazione

Disposizione attuale: articolo 2 vOITRV

Titolo: l'integrazione dell'OCIC nell'OITRV richiede una ridefinizione del campo d'applicazione dell'OITRV. Il titolo di questo articolo è stato modificato di conseguenza.

Il capoverso 1 viene adeguato in modo che non definisca più i beneficiari delle indennità e degli aiuti finanziari ma stabilisca piuttosto il campo d'applicazione della presente ordinanza. Il rimando alla LTV viene corretto facendo riferimento agli articoli 28–31 LTV e non, come nel testo attuale, 28–31c LTV.

Il capoverso 2 viene soppresso. Non si conosce alcun caso in cui siano stati concessi aiuti finanziari sulla base ivi descritta.

Ripercussioni: nessuna.

### **Abrogazione dell'articolo 3 vOITRV Traffico locale**

Il traffico locale veniva regolamentato in modo diverso nella vOITRV e nell'OTV. Per motivi di uniformità, la definizione viene ora trasferita dalla vOITRV all'OTV (art. 5), in quanto di rilevanza non solo per il TRV oggetto di ordinazione. L'articolo 3 vOITRV può quindi essere abrogato. La concessione di indennità per il traffico locale da parte della Confederazione è esclusa dall'articolo 28 capoverso 2 LTV. Non è necessaria una ripetizione nell'OITRV. Viene tuttavia inserito un rimando all'OTV nell'articolo 3 lettera a, nel quale si indica che il TRV serve al collegamento di base tra località e quindi, e *contrario*, non al collegamento capillare.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 3 Definizioni**

Disposizioni attuali: articolo 4 vOITRV, articolo 2 OCIC

Per effetto dell'integrazione dell'OCIC nell'OITRV, nell'enumerazione delle definizioni vengono aggiunti i termini attualmente definiti nell'OCIC. Si tratta delle lettere c–e dell'articolo 2 OCIC (conto economico per linea, conto di previsione, conto degli investimenti), ora riprese nelle lettere d–f dell'articolo in esame. Non vengono ripresi i termini «ricavi accessori» e «attività accessorie» (attuali art. 2 lett. f e g OCIC), ora trattati nell'articolo 34 OITRV.

Lettera a: per quanto riguarda la definizione del TRV, in corrispondenza del concetto di «collegamento di base» viene ora inserito un rimando all'OTV (cfr. anche commento sull'abrogazione dell'attuale art. 3 vOITRV).

L'attuale lettera b viene soppressa. Si notava infatti una lieve differenza nella definizione del termine «linea» nella vOITRV e nell'OTV. Analogamente al traffico locale, il termine «linea» ora sarà definito soltanto nell'OTV (art. 9). L'ordinazione delle offerte del TRV di principio avviene per linee, ma possono verificarsi scostamenti rispetto alle linee concessionarie secondo l'OTV (p. es. passanti in reti suburbane, dove i singoli rami delle linee vengono ordinati separatamente). Per questo motivo, come faceva finora l'articolo 17 capoverso 2 vOITRV, l'articolo 31 capoverso 2 OITRV stabilisce che le linee secondo l'OTV possono essere riunite o suddivise (linee di un'unica offerta / linee d'offerta).

Lettere b–f: riprese con adeguamenti linguistici dall'articolo 2 OCIC.

Lettera c numero 2: fino al 2015 la ripartizione in tratte dei costi del settore dell'infrastruttura rivestiva una grande importanza, in quanto i Cantoni dovevano partecipare ai costi secondo determinate chiavi. Dall'introduzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) questa precisazione non è più necessaria. Risulta perciò auspicabile una semplificazione del testo dell'ordinanza.

Ripercussioni: nessuna.

## **Capitolo 2: Indennità dei costi non coperti del traffico regionale viaggiatori**

### **Sezione 1: Principi**

### **Art. 4 Indennità dei costi non coperti**

Disposizioni attuali: articolo 5 capoverso 1, articolo 7 capoverso 8 vOITRV

Il capoverso 1 stabilisce che le indennità per i costi non coperti vengono versate per le singole linee ai sensi dell'articolo 28 capoverso 1 LTV.

Il capoverso 2 prevede che in determinati casi si possa derogare, come già avviene attualmente, al principio dell'indennità per i costi non coperti pianificati e concordare un'indennità diversa.

Lettera a (nuova): l'IT può ed è disposta ad assumersi una parte dei costi non coperti. Con questa nuova disposizione non viene introdotto l'obbligo per le IT di partecipare finanziariamente ai costi non coperti, e continua a non sussistere alcun diritto in tal senso per i committenti. Nella pratica, tuttavia, si riscontrano singoli casi per i quali si intende creare qui una base giuridica.

Lettera b (art. 7 cpv. 8 lett. a VOITRV): poiché i costi e in particolare i ricavi delle nuove linee sono difficili da stimare, c'è la possibilità di concordare un'indennità diversa. Nella pratica, tuttavia, questa disposizione si applica raramente, dato che i conti di previsione vanno presentati anche per le nuove linee. Le indennità si basano sui conti di previsione, eventuali scostamenti vanno a favore o a carico dell'IT.

Lettera c (art. 7 cpv. 8 lett. b VOITRV): a seconda della loro impostazione le convenzioni sugli obiettivi possono stabilire i costi e in alcuni casi anche le indennità (quindi anche i ricavi, oltre ai costi), facendone quindi degli obiettivi fissi. Solitamente i costi vengono aggiornati o fissati di anno in anno sulla base di indici per lo più esogeni. Spesso si ricorre all'indice nazionale dei prezzi al consumo o all'indice dei salari nominali per i costi salariali. Dato che i conti di previsione devono essere redatti come di consueto, in questi casi si verificano delle divergenze tra i costi non coperti come da conto di previsione e le indennità versate dai committenti. Questa differenza va a favore o a carico delle IT. Lo stesso vale per le convenzioni sugli obiettivi conseguenti a messa a concorso (secondo il diritto previgente: «convenzioni in materia di aggiudicazione») di cui all'articolo 24 OITRV. Poiché una tale procedura comporta un rischio maggiore per le IT e l'aggiornamento delle indennità in base agli indici è un'attività onerosa, in particolare in caso di adeguamenti all'offerta oggetto di ordinazione (ampliamenti degli orari), si presume che la maggior parte delle nuove convenzioni sugli obiettivi da stipulare non conterranno obiettivi di costi fissi e che i costi non coperti continueranno a essere indennizzati secondo il conto di previsione.

Lettera d (art. 7 cpv. 8 lett. c VOITRV): la possibilità, espressa con una formula aperta, di derogare al principio dei costi non coperti se per altri motivi i committenti e l'IT ne traggono vantaggio, viene oggi utilizzata solo in casi eccezionali; la disposizione viene perciò ripresa con la precisazione che si tratta di casi eccezionali.

Ripercussioni: nessuna, poiché le disposizioni riformulate corrispondono alla prassi attuale.

## **Art. 5 Coordinamento tra UFT e Cantoni**

Disposizione attuale: articolo 12 capoverso 1 VOITRV

Capoverso 1: il contenuto dell'attuale capoverso 1 viene suddiviso tra i nuovi capoversi 1 e 2. Il capoverso 1 riceve soltanto degli adeguamenti di natura linguistica.

Capoverso 2: precisazione che il coordinamento tra i Cantoni e la Confederazione riguarda l'intero ciclo di gestione nel controllo e quindi sia la procedura di ordinazione che la vigilanza. Con l'analisi dei vari casi di sovvenzionamento è stato riconosciuto come carenza il fatto che su alcuni punti la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni non era chiara. Per il futuro deve essere garantita armonizzazione, e i relativi lavori si svolgeranno nel quadro di un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dell'UFT e dei Cantoni.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 12 capoversi 2 e 3 VOITRV con l'adeguamento che la determinazione e l'esame della qualità delle prestazioni non sono gestite dai Cantoni.

Capoverso 4: ripreso dall'articolo 12 capoverso 4 VOITRV con l'aggiunta che è l'UFT a gestire il rilevamento della qualità (rispettivo sistema nel TRV secondo l'art. 10). In futuro gli indicatori finanziari e

qualitativi saranno pubblicati, rendendo superflua la salvaguardia dell'anonimato negli scambi di informazioni con i Cantoni.

Il capoverso 5 è stato ripreso senza modifiche.

Ripercussioni: viene chiarito l'aspetto della gestione dei vari compiti. Il coordinamento tra Confederazione e Cantoni viene così rafforzato, in particolare nell'ambito della vigilanza.

## **Art. 6 Equilibrio tariffale**

Disposizione attuale: articolo 10 capoverso 1 vOITRV

Il capoverso 1 dell'articolo 10 vOITRV viene ripreso con alcuni adeguamenti linguistici e suddiviso in due capoversi.

Si rinuncia alla ripresa del capoverso 2 vOITRV sulle agevolazioni tariffali offerte agli indigeni, poiché da alcuni anni la Confederazione non partecipa più a queste iniziative e non prevede di farlo in futuro. Una possibilità che rimane aperta è quella delle tariffe per indigeni ancora esistenti in virtù dell'articolo 28 capoverso 4 LTV, finanziate unicamente dai Cantoni.

## **Sezione 2: Condizioni d'indennità**

### **Art. 7**

Disposizione attuale: articolo 6 vOITRV

Il capoverso 1 viene modificato come segue:

Lettera a (funzione di collegamento): nella lettera a del capoverso 1 viene precisato che per poter beneficiare delle indennità della Confederazione le linee del TRV devono servire al collegamento di base secondo l'articolo 5 capoverso 3 OTV. Conformemente all'articolo 28 capoverso 2 LTV, il traffico locale quindi continua a non essere indennizzato dalla Confederazione. Inoltre, alla formulazione di questa lettera viene aggiunto il contenuto della lettera d vOITRV («per tutto l'anno»).

La lettera b vOITRV (servizio multiplo / collegamento doppio): attualmente, secondo l'articolo 6 vOITRV, una determinata linea è ordinata anche dalla Confederazione solo se «non serve località o parti di località già ben collegate (servizio multiplo), a meno che rappresenti un importante collegamento complementare». Questa disposizione è sempre più difficile da attuare nella pratica. Soprattutto negli agglomerati, spesso non è chiaro quali linee svolgano una funzione di collegamento di base e quali rappresentino casi di servizio multiplo. Sorgono degli interrogativi anche in merito alle offerte di densificazione (p. es. la linea S20 della rete suburbana di Zurigo, un'offerta che non collega nuove località ma che è ordinata autonomamente). In generale si pone anche la questione del perché non dovrebbe essere possibile ordinare offerte con livelli sufficienti di domanda e redditività anche se le linee in questione servono solo località già collegate. Il presupposto del servizio multiplo viene pertanto abolito, come già previsto nel messaggio concernente la modifica della LTV (riforma del TRV)<sup>20</sup>.

Ripercussioni: semplificazione della procedura, in alcuni casi la Confederazione parteciperà all'indennità di linee complementari.

<sup>20</sup> [21.039 | Legge federale sul trasporto di viaggiatori. Modifica | Oggetto | Il Parlamento svizzero](#)

Nuova lettera b (tratti di linea all'estero): i tratti di linea situati all'estero sono cofinanziati dalla Confederazione se la linea serve prevalentemente il traffico svizzero, come nel caso in cui l'origine e il termine della linea si trovino in Svizzera (p. es. le linee BLT 10 Basilea – Rodersdorf via Leymen [F] o Bülach – Sciaffusa via territorio tedesco). Le linee puramente transfrontaliere, per contro, non servono il traffico «svizzero» ma quello «internazionale». Non si intende intervenire sulla prassi attuale, bensì precisare altresì che nei casi in cui la stazione di confine è situata all'estero, la Svizzera può ordinare l'offerta fino a tale stazione; il che corrisponde anche alla prassi vigente. Pertanto, la Svizzera ordina l'offerta della linea del Bernina fino alla stazione di Tirano inclusa, non esistendo possibilità di ordinazione congiunta con l'Italia, mentre non partecipa all'ordinazione delle linee che collegano località francesi a Basilea, offerte della rete suburbana finanziate dalle autorità di ordinazione francesi. Ciò semplifica notevolmente l'ordinazione, poiché si applicano solo le disposizioni del Paese interessato. Per le linee di autobus e di battelli, nella netta maggioranza dei casi le indennità vengono ripartite secondo il principio della territorialità (p. es. battelli di linea internazionali sul lago di Ginevra).

Ripercussioni: nessuna.

Lettera c (redditività minima): il testo viene ripreso con la precisazione che devono essere garantite sia una redditività minima sia un certo livello di domanda. Non si intende modificare l'attuale prassi secondo la quale per le offerte troppo cospicue rispetto alla domanda («offerte eccedenti») la Confederazione riduce la quota di cofinanziamento (cfr. anche art. 8).

Ripercussioni: nessuna.

Attuale lettera d (per tutto l'anno): viene soppressa e integrata nella lettera a.

Nuova lettera d (prescrizioni circa qualità, sicurezza, statuto degli occupati): ripresa senza modifiche.

Lettera e (trasporto diretto): ripresa senza modifiche.

Lettera f (presenza di concessione, autorizzazione, trattato internazionale): ripresa senza modifiche.

Attuale capoverso 2 vOITRV: si può rinunciare a riprendere la disposizione secondo la quale i Cantoni possono prevedere un numero minimo di abitanti residenti in una località superiore a quanto previsto dalla Confederazione (cento), poiché ormai tutti i Cantoni hanno allineato i parametri e un Cantone potrebbe attuare un tale aumento autonomamente.

Ripercussioni: nessuna.

Nuovo capoverso 2: ripreso senza modifiche di contenuto dall'articolo 6 capoverso 3 vOITRV (a parte l'aggiornamento del rimando, all'art. 36 OITRV piuttosto che all'art. 20 vOITRV).

Capoverso 3: ripreso senza modifiche dall'articolo 6 capoverso 4 vOITRV.

### **Sezione 3: Offerta nel traffico regionale viaggiatori**

#### **Art. 8 Portata dell'offerta ordinata**

Disposizione attuale: articolo 7 vOITRV

Capoverso 1: ripreso senza modifiche.

Capoverso 2: la disposizione attualmente in vigore (art. 7 cpv. 2 vOITRV) non può essere applicata alla lettera e viene quindi adeguata alla prassi. Attualmente le linee vengono ordinate se su un tratto sono trasportate almeno 32 persone al giorno, considerando però soltanto il tratto più frequentato. Attenendosi rigorosamente al tenore del testo, tuttavia, si dovrebbe considerare il tratto meno frequentato, il che non ha senso per due motivi. Anzitutto, uno studio dei tratti più e meno frequentati complicherebbe enormemente il processo, poiché moltiplicherebbe il numero di prescrizioni da adempiere circa la portata di ogni singola linea. In secondo luogo, i tratti meno frequentati si trovano in genere in prossimità dei capolinea, dove anche le linee caratterizzate da una domanda di per sé sufficiente possono palesemente quantità bassissime di viaggiatori e quindi risultare inadempienti rispetto al requisito minimo di 32 persone (si pensi ai casi in cui l'anello terminale si trova oltre i confini dell'ultima località servita) – ciò produrrebbe una riduzione del cofinanziamento federale. Per questi motivi, ora l'OITRV considera la domanda sul tratto più frequentato di una linea.

Ripercussioni: l'adeguamento della disposizione non comporta un inasprimento della prassi.

Capoverso 3: ripreso con adeguamenti linguistici.

Capoverso 4 lettera a: conformemente al messaggio concernente la modifica della LTV (riforma del TRV), per determinare la portata dell'offerta ordinata (comprese eventuali «offerte eccedenti») si deve ora tenere conto, oltre che della domanda (per la quale si utilizza da tempo una tabella domanda-offerta), anche della situazione economica delle singole linee. Le disposizioni vengono pertanto integrate con la precisazione che si devono considerare un sufficiente sfruttamento delle capacità come pure un sufficiente livello di redditività. Se quanto chiesto dai Cantoni supera queste specifiche, si parla di offerta eccedente, e i Cantoni devono provvedere al finanziamento in autonomia. Scopo dell'ottimizzazione di questi criteri è ridurre il notevole onere di coordinamento tra la Confederazione e i Cantoni interessati, in particolare per le linee d'agglomerato, nonché garantire il cofinanziamento della Confederazione per l'intera offerta di linee con un grado di copertura dei costi sufficientemente elevato. Nel caso dei collegamenti di base con un massimo di 18 coppie di corse, le offerte eccedenti rappresentano l'eccezione. Con questa revisione si garantirà la prosecuzione dell'esercizio delle linee esistenti nelle regioni periferiche o di montagna.

Lettera b: ripresa senza modifiche.

Ripercussioni: sulla base della precisazione introdotta alla lettera a, il numero di casi in cui la Confederazione non partecipa interamente all'ordinazione va complessivamente ridotto.

Capoverso 5: ripreso senza modifiche.

Capoverso 6: ripreso senza modifiche.

Capoverso 7: ripreso dall'articolo 7 capoverso 7 vOITRV con la precisazione che le «offerte eccedenti» devono essere ordinate e finanziate dai Cantoni come «miglioramenti dell'offerta» in virtù dell'articolo 28 capoverso 4 LTV. Ciò non cambia la prassi finora seguita.

Capoverso 8: come indicato per il capoverso 4, la prassi attuale deve essere rivista. Ora l'attuazione concreta andrà stabilita in una direttiva, presumibilmente nell'attuale direttiva UFT (Guidance) Ordinanza TRV.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 9 Determinazione della domanda**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 8 vOITRV.

## **Art. 10 Qualità dell'offerta**

Disposizione attuale: articolo 9 vOITRV

Capoverso 1: il sistema di rilevamento della qualità TRV (SRQ TRV) è stato sviluppato e rappresenta ormai uno strumento consolidato. La disposizione viene quindi adeguata di conseguenza. L'UFT misura la qualità delle prestazioni nel TRV ordinato congiuntamente utilizzando il SRQ TRV e pubblica i risultati. I Cantoni e le IT sono coinvolti nell'attuazione e nello sviluppo.

Capoverso 2: i risultati del SRQ TRV devono essere commentati annualmente dalle IT all'interno di un rapporto sulla qualità o, nel caso delle IT nazionali, di vari rapporti stilati a seconda del tipo di traffico o della regione, eventualmente proponendo ai committenti misure di miglioramento della qualità.

Capoverso 3: le misure di miglioramento della qualità proposte nei rapporti sulla qualità delle IT vengono discusse tra le IT e i committenti e successivamente incluse nelle convenzioni sull'offerta o sugli obiettivi.

Ripercussioni: nessuna.

## **Sezione 4: Messa a concorso, aggiudicazione**

### **Art. 11 Pianificazione della messa a concorso**

Ripreso con alcuni adeguamenti linguistici dall'articolo 27 vOITRV.

### **Art. 12 Valori soglia**

Disposizione attuale: articolo 27a vOITRV

Sotto il profilo sostanziale non viene apportata alcuna modifica; formalmente, viene aggiornato il rinvio alla nuova legge federale del 21 giugno 2019<sup>21</sup> sugli appalti pubblici (in vigore dal 1° gennaio 2021; LAPub).

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 13 Nuova offerta in una rete regionale esistente**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 27b vOITRV.

### **Art. 14 Messa a concorso con la partecipazione di più Cantoni**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 27d vOITRV (ad eccezione dell'aggiornamento dei rimandi ad altre disposizioni dell'ordinanza).

### **Art. 15 Procedura di messa a concorso**

Disposizione attuale: articolo 27e vOITRV

I capoversi 1–6 sono ripresi senza modifiche (a parte alcuni adeguamenti linguistici).

---

<sup>21</sup> RS 172.056.1

Il capoverso 7 viene soppresso. Nelle offerte devono essere sempre indicati sia i costi che i costi non coperti, vale a dire dopo aver dedotto i ricavi attesi. La formulazione precedente era infelice. In sostituzione, all'articolo 19 viene inserita una disposizione in virtù della quale i committenti stabiliscono se valutare i costi e i ricavi pianificati (offerte al netto) o solo i costi pianificati (offerte al lordo).

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 16 Indennizzo**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 27f vOITRV.

#### **Art. 17 Parti e combinazioni dell'offerta, varianti**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 27g vOITRV.

#### **Art. 18 Apertura delle offerte**

Ripreso dall'articolo 27h vOITRV con adeguamenti linguistici e con aggiornamento del rimando, all'articolo 17 OITRV piuttosto che all'articolo 27g vOITRV.

#### **Art. 19 Verifica e valutazione delle offerte**

I capoversi 1–3 vengono ripresi con adeguamenti linguistici dall'articolo 27i vOITRV.

In un nuovo capoverso 4 si sancisce che i committenti devono stabilire se valutare i costi (offerte al lordo) o i costi non coperti (offerte al netto) (cfr. anche commento all'art. 15).

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 20 Avviso e decisione di aggiudicazione**

Disposizioni attuali: articoli 27c, 27i capoverso 4 e 27j vOITRV

L'attuale articolo 27c capoverso 1 viene abrogato senza sostituzione, poiché i contenuti si trovano già nell'articolo 12 OTV. Non è quindi né necessaria né opportuna una ripetizione nell'OITRV.

Il titolo viene modificato di conseguenza per riflettere il nuovo contenuto della disposizione.

Capoverso 1: ripreso senza modifiche dall'articolo 27i capoverso 4 vOITRV.

Capoverso 2: ripreso in forma semplificata, senza modifiche contenutistiche, dall'articolo 27c capoverso 2 vOITRV.

Capoverso 3: ripreso senza modifiche dall'articolo 27c capoverso 3 vOITRV.

Capoverso 4: ripreso con adeguamenti linguistici dall'articolo 27j vOITRV.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 21 Interruzione della procedura di messa a concorso**

Ripreso con un adeguamento linguistico dall'articolo 27k vOITRV.

## **Art. 22 Pubblicazione**

Disposizione attuale: articolo 27/ vOITRV

Il capoverso 1 precisa che le pubblicazioni sono effettuate dall'UFT.

Il capoverso 2 viene ripreso senza modifiche.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 23 Cambiamento dell'impresa incaricata**

Disposizione attuale: articolo 28 vOITRV

Poiché una parte della disposizione nella vOITRV ora è disciplinata a livello di legge (art. 32/ LTV), nell'OITRV la disposizione può essere limitata all'attuale capoverso 2.

Ripercussioni: nessuna.

## **Sezione 5: Convenzioni sugli obiettivi**

### **Art. 24 Principi**

Disposizione attuale: articolo 24 vOITRV

Il capoverso 1 viene modificato in modo da farne una norma cogente anziché potestativa, in linea con il nuovo articolo 31a<sup>ter</sup> LTV.

Al fine di armonizzare le convenzioni sugli obiettivi, viene introdotta una durata generica di quattro–sei anni, in linea con il messaggio originale concernente la riforma del TRV. Ci sarà comunque la possibilità di concludere convenzioni sugli obiettivi per periodi più lunghi, segnatamente in seguito a una messa a concorso (in combinato disposto con l'art. 26 OITRV).

Il capoverso 2 viene ripreso senza modifiche.

Il capoverso 3 vOITRV viene abrogato in quanto non apporta alcun valore aggiunto e complica l'attuazione delle convenzioni sugli obiettivi.

Il nuovo capoverso 3 crea una base per la possibilità di derogare, nelle convenzioni sugli obiettivi, al principio dei costi non coperti pianificati (in combinato disposto con l'art. 4 cpv. 2 lett. c OITRV).

Ripercussioni: viene semplificata e attuata la diffusione di convenzioni sugli obiettivi, così come previste dalla nuova LTV.

### ***Abrogazione dell'articolo 25 vOITRV Contenuto della convenzione sugli obiettivi***

La norma è ora contenuta nell'articolo 31a<sup>ter</sup> LTV, pertanto non è più necessaria riportarla nell'OITRV.

### **Art. 25 Eccezioni**

L'articolo 31a<sup>ter</sup> della nuova LTV prevede esplicitamente, al capoverso 3, che il Consiglio federale disciplina i casi in cui non dev'essere conclusa una convenzione sugli obiettivi. Giova ricordare che tali

convenzioni si possono concludere anche in questi casi eccezionali, benché non vi sia alcun obbligo in tal senso.

Per formulare nello specifico la norma afferente a questi casi particolari si è tenuto conto di considerazioni di ordine economico e pratico: da un lato, gli oneri non trascurabili connessi alla conclusione di una convenzione sugli obiettivi devono essere proporzionali ai benefici attesi, dall'altro, le eccezioni devono essere chiare e di facile applicazione.

Il nuovo articolo 25 lettera a prevede un'eccezione per impianti a fune e battelli, due settori che rivestono un'importanza marginale per quanto riguarda il volume di indennità nel contesto del TRV e per i quali sono disponibili meno dati o indicatori per la definizione degli obiettivi; in particolare, non vi è uno strumento che consenta un confronto sistematico dei costi (analisi comparativa). Inoltre, nella pratica e/o nella legge gli impianti a fune e la navigazione sono trattati in modo diverso da ferrovia e autobus anche in altri contesti.

La lettera b stabilisce un'eccezione per le offerte transfrontaliere, poiché in alcuni casi tali linee possono riguardare anche committenti esteri, che non possono essere obbligati a concludere una convenzione sugli obiettivi.

La lettera c parte dal presupposto che in molti casi per le IT con un volume di indennità poco significativo nel TRV l'onere legato alla conclusione di una convenzione sugli obiettivi non si ripaga (clausola bagatella per analogia con altri settori, p. es. il diritto in materia di acquisti pubblici). Il valore soglia è stato fissato sulla base di una stima dei costi (spese per committenti e IT) sostenuti per concludere una convenzione sugli obiettivi e dei relativi vantaggi (p. es. aumento della qualità, riduzione dei costi ecc.). Il riferimento all'IT considerata nel suo complesso consente un'applicazione semplice e chiara.

Lettera d: si possono immaginare anche altri casi particolari, ad esempio le IT o le offerte con modalità di finanziamento particolari (tra l'altro nel settore della comunità di trasporti zurighese [ZVV] in cui vengono finanziate le spese). Sono inoltre ipotizzabili eccezioni temporanee per consentire maggiore flessibilità nell'attuazione pratica dell'obbligo di concludere convenzioni sugli obiettivi. Inoltre, la conclusione di convenzioni sugli obiettivi non è obbligatoria per le linee per le quali si prevede una messa a concorso. La presente lettera d copre anche questi ulteriori casi eccezionali.

Ripercussioni: vengono definite le eccezioni menzionate nella nuova LTV. In questo modo si garantisce la proporzionalità di queste prescrizioni.

## **Art. 26 Convenzione sugli obiettivi dopo una messa a concorso**

Disposizione attuale: articolo 27m vOITRV

Per motivi di semplificazione si rinuncia allo strumento della convenzione in materia di aggiudicazione; dopo una messa a concorso i committenti stipulano ora con l'IT una convenzione sugli obiettivi, pertanto il termine «convenzione in materia di aggiudicazione» viene sostituito con «convenzione sugli obiettivi». Per il resto, il contenuto delle disposizioni viene ripreso senza modifiche. L'articolo 27m capoverso 1 vOITRV può essere soppresso senza sostituzione, in quanto la relativa norma si ritrova già nell'articolo 32k LTV.

Capoverso 1: viene precisato che le disposizioni dell'articolo 26 si applicano solo alle convenzioni sugli obiettivi concluse in seguito a una messa a concorso.

Capoverso 2: analogamente agli articoli 15 e 19, si precisa che può trattarsi di un'offerta al netto o al lordo.

Capoverso 3: ripreso senza modifiche.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 27 Sistema di bonus-malus**

Disposizione attuale: articolo 26 vOITRV

L'attuale capoverso 1 non viene ripreso, essendo la norma ora contenuta nell'articolo 31<sup>a</sup>ter capoverso 2 lettera d LTV.

Capoverso 1: ripreso senza modifiche dall'articolo 26 capoverso 2 vOITRV.

Capoverso 2: l'attuale formulazione non è chiara. Le modalità di contabilizzazione dei bonus e dei malus devono essere decise autonomamente dalle IT. È necessaria la precisazione che un eventuale bonus può essere utilizzato liberamente e non rientra nell'utilizzazione degli utili di cui all'articolo 36 LTV e che, di conseguenza, un malus non può essere prelevato dalla riserva speciale di cui all'articolo 36 LTV.

Capoverso 3: ripreso senza modifiche dall'articolo 26 capoverso 4 vOITRV.

Ripercussioni: nessuna.

### **Sezione 6: Procedura di ordinazione**

#### **Art. 28 Svolgimento, scadenze**

Disposizione attuale: articolo 11 vOITRV

L'attuale capoverso 1 viene soppresso. La periodicità della procedura di ordinazione è già stabilita nell'articolo 31<sup>b</sup> LTV, nel quale non viene più utilizzato il concetto di «periodicità dell'orario». Nella pratica non vi sono quindi variazioni.

Nuovi capoversi 1 e 2: ripresi senza modifiche dall'articolo 11 capoversi 2 e 3 vOITRV.

Ripercussioni: nessuna.

#### ***Abrogazione dell'articolo 13 vOITRV Collaborazione regionale***

L'articolo 13 vOITRV non viene ripreso. La collaborazione regionale nella pianificazione delle offerte, in particolare nello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, è disciplinata dall'articolo 48<sup>d</sup> Lferr.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 29 Obiettivi finanziari**

Ripreso dall'articolo 14 vOITRV. Sostituzione di «limite di spesa» con «credito d'impegno» per analogia con l'articolo 30<sup>a</sup> LTV. Il contenuto dell'attuale capoverso 2 vOITRV viene suddiviso tra i nuovi capoversi 2 e 3 OITRV.

### **Abrogazione dell'articolo 15 vOITRV Remunerazione del capitale proprio**

La remunerazione del capitale proprio è ora regolamentata esplicitamente nell'articolo 35a LTV. Non è necessaria una regolamentazione supplementare a livello di ordinanza, quindi l'articolo 15 vOITRV non viene ripreso.

## **Sezione 7: Offerte**

### **Art. 30 Invito a presentare un'offerta**

Disposizione attuale: articolo 16 vOITRV

Capoverso 1: ripreso con un adeguamento formale dall'articolo 16 capoverso 1 vOITRV.

L'attuale capoverso 2 non viene ripreso, poiché ora vengono concluse convenzioni sugli obiettivi con tutte le IT.

Capoverso 2: ripreso senza modifiche dall'articolo 16 capoverso 3 vOITRV.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 16 capoverso 4 vOITRV (primo periodo).

Capoverso 4: ripreso dall'articolo 16 capoverso 4 vOITRV (secondo periodo). Dal punto di vista sostanziale non vi è alcuna variazione e resta la norma che la presentazione di un'offerta è vincolante solo per le prestazioni messe a concorso. Poiché il termine «convenzione in materia di aggiudicazione» non viene più utilizzato, esso viene sostituito con «convenzione sugli obiettivi».

Capoverso 5: ripreso con alcuni adeguamenti linguistici dall'articolo 16 capoverso 5 vOITRV.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 31 Inoltro delle offerte**

Disposizione attuale: articolo 17 vOITRV

Capoverso 1: ripreso dall'articolo 17 capoverso 1 vOITRV con soppressione dell'indicazione tra parentesi.

Il capoverso 2 viene completato con un riferimento alla definizione di «linea» contenuta nell'OTV. Inoltre, le linee possono essere non solo riunite ma anche suddivise (linee di un'unica offerta / linee d'offerta). Come linea di un'offerta varrebbe anche l'ordinazione separata di singoli costi generali, ad esempio per la vendita e la distribuzione ai sensi dell'articolo 32 capoverso 3 OITRV. Poiché nella prassi attuale è l'UFT a stabilirlo, l'OITRV precisa ora che la possibilità di formulare questa prescrizione è assegnata all'UFT, non ai committenti com'era il caso finora. La strutturazione per linee riguarda in primo luogo il conto di previsione. Altri elementi dell'offerta, come ad esempio il piano d'investimento o la panoramica dei veicoli impiegati, sono validi per l'intero settore e non devono essere predisposti per ogni singola linea.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 17 capoverso 3 vOITRV con i seguenti adeguamenti:

- lettera c: soppressione di «convenzioni in materia di aggiudicazioni»;
- lettera d: per effetto del nuovo obbligo di concludere convenzioni sugli obiettivi, la presentazione di un piano a medio termine non sarà più obbligatoria, a condizione che l'evoluzione

dei ricavi, dei costi e delle indennità sia riportata nella convenzione sugli obiettivi. I piani a medio termine rimangono quindi parte delle offerte per le IT che non stipulano convenzioni sugli obiettivi;

- lettera f vOITRV: soppressione del calcolo dei prezzi delle tracce, poiché ora tale calcolo fa parte del conto di previsione (cfr. all. 1);
- lettera i: ora i rapporti sulla qualità devono essere presentati all'interno dell'offerta;
- le vigenti lettere j e k non vengono riprese, non essendo obbligatorio fornire queste indicazioni in ogni singola offerta e anche perché, se del caso, a norma del capoverso 5 i committenti possono comunque richiedere ulteriori documenti. In questo modo si riduce l'onere per le IT.

L'attuale capoverso 3<sup>bis</sup> non viene ripreso. La differenziazione della documentazione da presentare congiuntamente all'offerta, a seconda che ci fosse stata una messa a concorso o meno, non si è rivelata utile. Inoltre, nel quadro della messa a concorso è tuttora possibile stabilire quali documenti devono essere presentati e in quale momento.

Capoverso 4: ora le offerte e i consuntivi devono essere presentati dalle IT in modo omogeneo (nuova piattaforma di dati). Questa nuova soluzione tecnica è attualmente in fase di elaborazione. La nuova disposizione di cui al capoverso 4 offre all'UFT la possibilità di sancire come vincolante l'utilizzo della nuova piattaforma di dati (l'art. 65 cpv. 4 OITRV prevede una norma analoga per il consuntivo).

Capoverso 5: ripreso dall'articolo 17 capoverso 4 vOITRV con un aggiornamento dei contenuti. Il rapporto sulla qualità è ora un elemento obbligatorio delle offerte (per le IT che devono redigere un rapporto sulla qualità), mentre i documenti non più obbligatori sulla vendita e la tariffa sono indicati al capoverso 4.

Ripercussioni: si riduce leggermente la quantità di documenti da presentare.

## **Art. 32 Conto di previsione**

Disposizioni attuali: articoli 14–18 OCIC, articolo 29 capoverso 5 vOITRV

La disposizione attuale riceve una nuova struttura. I nuovi capoversi 1 e 2 fissano l'ossatura dei principi da applicare, i capoversi 3 e 4 la struttura del conto di previsione.

Capoverso 1: ripreso in parte dall'articolo 14 capoverso 1 OCIC. Restano validi il principio di prestazione e di causalità nonché il principio della contabilità a costi completi finora adottati.

Capoverso 2: costi, ricavi e indennità devono essere esposti separatamente per ogni linea d'offerta. Il conto di previsione deve comprendere solo le offerte del TRV ordinate congiuntamente e non le linee o le attività accessorie che non prevedono una partecipazione della Confederazione. Le offerte riguardanti le linee non ordinate anche dalla Confederazione devono essere presentate ai rispettivi committenti; ciò sarà possibile anche tramite la nuova piattaforma di dati. La strutturazione minima dei costi, dei ricavi e delle indennità disciplinata attualmente negli articoli 16–18 OCIC è contenuta nel nuovo allegato 1. La struttura lì indicata corrisponde alla struttura di calcolo della futura piattaforma di dati elaborata nell'ambito della «Guidance» ed è vincolante per tutte le IT.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 29 capoverso 5 vOITRV, prevedendo però la possibilità di indennizzare come offerta autonoma non solo la vendita e la distribuzione ma anche altre prestazioni, quali i servizi di sicurezza o singoli progetti. Quindi, oltre alle singole linee dell'orario ufficiale è prevista ora la possibilità di richiedere linee d'offerta per i costi generali (secondo il messaggio concernente la modifica della LTV: ordinazione funzionale di blocchi di costi sovraordinati) per i costi complessivi di queste altre prestazioni del settore TRV. In questo modo sarà più semplice identificare i costi generali e le loro modifiche finanziarie e discuterne o negoziarli con le IT e, se del caso, ordinarli e finanziarli come linea d'offerta autonoma al di fuori delle linee d'offerta previste dall'orario.

Capoverso 4: ripreso dall'articolo 17 capoverso 5 OCIC, con aggiornamento del rimando all'OTV.

Capoverso 5: a norma dell'articolo 35a capoverso 2 LTV, «il Consiglio federale emana ulteriori disposizioni sulla computabilità di costi e proventi». Queste disposizioni vengono emanate sotto forma di direttiva dell'UFT («Guidance») sulla computabilità dei costi, per la quale in questo capoverso viene assegnata la competenza all'UFT.

L'articolo 17 capoverso 3 OCIC viene abrogato in quanto concerne soprattutto il settore del traffico locale, che non è oggetto di ordinazione congiunta da parte della Confederazione.

Ripercussioni: grazie alla nuova direttiva UFT (Guidance) Computabilità dei costi, dopo un periodo di transizione si ridurrà il bisogno di discussioni tra committenti e IT sulla computabilità dei costi nei settori indennizzabili. Con la strutturazione minima, valida sia per il conto di previsione (valori di pianificazione) sia per il conto economico della singola linea (valori effettivi), le analisi delle differenze tra previsione e consuntivo saranno più significative. I costi generali (blocchi di costi sovraordinati) vengono ordinati solo in forma separata, ma non in aggiunta. Le modifiche non comportano dunque ripercussioni finanziarie di rilievo.

### **Art. 33 Piano a medio termine**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 20 OCIC, fatta eccezione per il fatto che si può omettere la precisazione che si tratta del piano a medio termine per il settore del TRV.

### **Art. 34 Ricavi accessori e attività accessorie**

Disposizioni attuali: articolo 29 capoversi 8 e 9 vOITRV, articoli 2 e 16 capoverso 3 OCIC

Il capoverso 1 stabilisce che i ricavi accessori del TRV e gli utili da attività accessorie accreditati al TRV devono essere contabilizzati separatamente secondo la struttura del conto di previsione e del conto economico per linea di cui all'allegato 1.

Capoversi 2–4: in passato non è stato sempre facile distinguere tra ricavi accessori e attività accessorie, poiché le previgenti prescrizioni dell'OITRV e dell'OCIC venivano applicate in modo diverso dalle varie IT. Ora si intende differenziare tre tipi di ricavi accessori e attività accessorie:

- le prestazioni direttamente collegate alla fornitura di prestazioni (p. es. pubblicità all'interno o sulle fiancate dei veicoli) si inquadrano sempre come ricavi accessori (cpv. 2);
- le prestazioni di produzione fornite in maniera indipendente (p. es. corse speciali effettuate con veicoli separati, non impiegati nei settori oggetto di ordinazione) si inquadrano sempre come attività accessorie (cpv. 3);
- se le risorse sono impiegate sia per offerte ordinate sia per offerte di terzi (p. es. corse speciali con veicoli impiegati anche nei settori oggetto di ordinazione), committenti e IT devono determinare nelle convenzioni sugli obiettivi se tali prestazioni vanno indicate come ricavi accessori o come attività accessorie (cpv. 4).

Capoverso 5: i principi relativi ai ricavi accessori e alle attività accessorie sono attualmente in fase di elaborazione nell'ambito dei lavori sulla Guidance e saranno stabiliti in una direttiva dell'UFT. Come finora, l'UFT deve avere la competenza di decidere in merito all'attribuzione nel singolo caso.

Ripercussioni: procedura uniforme per chiarire l'attribuzione di ricavi accessori e attività accessorie, con incremento della trasparenza.

L'attuale articolo 29 capoverso 9 vOITRV è abrogato poiché le disposizioni fanno già parte degli articoli 8 (offerte) e 34 (ricavi accessori) OITRV.

### **Art. 35 Investimenti**

Disposizione attuale: articolo 19 vOITRV

Capoversi 1–5: ripresi senza modifiche dall'articolo 19 capoversi 1–5 vOITRV, ad eccezione del capoverso 4, dove «economicità» è sostituito, per motivi di omogeneità, con «redditività».

Capoverso 6: ora viene stabilito esplicitamente che le condizioni e il processo per il consenso dei committenti in merito a un investimento devono essere disciplinati in una direttiva dell'UFT. Attualmente il pertinente testo di riferimento è una guida dell'UFT.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 36 Indicatori e confronto sistematico delle offerte ordinate**

Disposizione attuale: articolo 20 vOITRV

Il capoverso 1 è stato ripreso dall'articolo 20 vOITRV, l'UFT stabilisce un sistema di indicatori finanziari per le singole linee sulla base delle offerte e dei consuntivi.

Capoverso 2: oltre al calcolo degli indicatori, l'UFT effettua anche un confronto sistematico delle offerte ordinate («benchmark»). Lo strumento nazionale di benchmarking, sviluppato nel 2021 avvalendosi di sostegno esterno e in collaborazione con i Cantoni, si basa su un modello di costi. Tale modello permette di confrontare in modo semplice ma comunque differenziato i costi delle prestazioni di TP via autobus e ferrovia fornite dalle IT in Svizzera. Attualmente è applicabile alle linee di autobus diesel e ferroviarie «regolari». Linee speciali come le offerte notturne, gli impianti a fune, i battelli e le linee di autobus elettrici, filobus o tram attualmente non sono valutate (per insufficienza di dati).

Capoverso 3: i risultati dei calcoli dell'UFT sono messi a disposizione dei Cantoni e delle IT. Per il futuro ne è prevista anche la pubblicazione.

Ripercussioni: è stata creata una base affidabile e oggettiva per valutare meglio l'efficienza della prestazione fornita.

### **Art. 37 Esame delle offerte**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 18 vOITRV.

## **Sezione 8: Convenzioni sull'offerta**

### **Art. 38 Conclusione di convenzioni sull'offerta**

Disposizione attuale: articolo 21 vOITRV

Capoverso 1: ripreso senza modifiche dall'articolo 21 capoverso 1 vOITRV.

Capoverso 2: ripreso dall'articolo 21 capoverso 2 vOITRV con la precisazione che la disposizione si applica soltanto nel caso di convenzioni sugli obiettivi conseguenti a una decisione di aggiudicazione secondo l'articolo 26 (per linee messe a concorso); viene quindi sostituito il termine «convenzione in materia di aggiudicazione», non più utilizzato.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 21 capoverso 3 vOITRV. Si precisa che si tratta di una convenzione sugli obiettivi con costi o indennità fissi, poiché ora con tutte le IT vengono concluse convenzioni sugli obiettivi. Come finora, la disposizione ha lo scopo di fornire ai committenti un mezzo per fare pressione nei confronti delle IT con costi non coperti troppo elevati. Come prerequisito per un'ulteriore ordinazione, queste IT devono poter essere obbligate a fissare i loro costi o indennità in modo vincolante in una convenzione sugli obiettivi.

Il vigente capoverso 4 non viene ripreso. La durata della convenzione sull'offerta viene infatti stabilita nella convenzione stessa. Poiché già l'articolo 28 stabilisce che la procedura di ordinazione viene effettuata per un periodo d'orario, la disposizione è superflua.

Nuovo capoverso 4: ripreso senza modifiche dall'articolo 21 capoverso 5 vOITRV.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 39 Riserve**

Disposizione attuale: articolo 22 vOITRV

Il contenuto dell'attuale capoverso 1 viene ripreso senza modifiche e suddiviso nei nuovi capoversi 1 e 2.

Il capoverso 2 vOITRV non viene ripreso, non essendo ammessa la compensazione del rimborso con le indennità di periodi successivi.

### **Art. 40 Trattative ulteriori**

Disposizione attuale: articolo 23 vOITRV

Capoverso 1: ripreso con adeguamenti linguistici.

Capoverso 2: se tutti i committenti approvano l'adeguamento di una convenzione sull'offerta, non è necessario imporre un'ulteriore limitazione a motivi indipendenti dalla volontà delle IT. Questo capoverso viene abbreviato di conseguenza.

## **Sezione 9: Quote dei Cantoni e della Confederazione per le indennità**

### **Art. 41 Calcolo della chiave di ripartizione intercantonale**

Capoversi 1–4: ripresi senza modifiche dall'articolo 29a vOITRV (con un adeguamento linguistico al cpv. 3).

Il capoverso 5 viene abrogato in un'ottica di semplificazione, in quanto questo caso speciale non si verifica nella pratica.

### **Art. 42 Calcolo delle partecipazioni cantonali**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 29b vOITRV (a parte l'aggiornamento dei rimandi agli all. 2 e 3).

### **Art. 43 Variazione annuale massima della quota della Confederazione**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 29c vOITRV.

### Capitolo 3: Offerte di importanza nazionale, ulteriori offerte, miglioramenti dell'offerta e agevolazioni tariffali

#### Art. 44 Offerte di importanza nazionale

In questo articolo viene ora fissato esplicitamente che in virtù dell'articolo 28 capoverso 3 LTV la Confederazione può ordinare offerte di importanza nazionale autonomamente, senza la partecipazione dei Cantoni. Mentre l'ordinazione di offerte di trasporto da parte della sola Confederazione continua a non essere prevista, o a essere limitata a casi eccezionali temporanei (si pensi al campionato europeo di calcio 2008), in futuro la Confederazione deve poter indennizzare integralmente, attingendo al credito per il TRV, le prestazioni delle organizzazioni incaricate (gestori del sistema) di cui alla nuova OCTSE<sup>22</sup> come pure i compiti di coordinamento, ad esempio nel quadro della nuova legge sul CO<sub>2</sub> per gli autobus elettrici.

Ripercussioni: nuova base giuridica per le ordinazioni della Confederazione senza la partecipazione dei Cantoni.

#### Art. 45 Coordinamento

Ripreso senza modifiche dall'articolo 30 vOITRV.

#### Art. 46 Agevolazioni tariffali

Ripreso dall'articolo 30 vOITRV, con integrazione del rimando all'articolo 28 capoverso 4 LTV.

#### Art. 47 Comunità tariffarie

Disposizione attuale: articolo 32 vOITRV

Viene precisato che nella ripartizione delle entrate nelle comunità tariffarie si deve tenere conto anche della struttura dei titoli di trasporto per linea, come già avviene per una chiara maggioranza delle comunità tariffarie. Soltanto se la struttura dei titoli di trasporto viene rilevata e rientra nella ripartizione delle entrate si garantisce che le diverse quote di titoli di trasporto con ricavi elevati per viaggiatori/chilometro e di quelli con ricavi contenuti siano prese in considerazione in modo adeguato e che sia quindi rispettato il principio di causalità. Di norma, la struttura dei titoli di trasporto non viene più rilevata annualmente, bensì ogni quattro–cinque anni, e tale prassi può essere mantenuta anche con la nuova disposizione. Un rilevamento più frequente produrrebbe ben pochi risultati aggiuntivi rilevanti, in compenso aggraverebbe notevolmente l'onere per le IT e le comunità tariffarie.

Non avendo più alcuna rilevanza pratica, le vigenti disposizioni delle lettere b e c non vengono riprese. In compenso, la nuova lettera b stabilisce che il livello di ricavo di una comunità tariffaria può essere inferiore al massimo del 20 per cento al livello di ricavo del trasporto diretto nazionale. Per eseguire un confronto tra i livelli di ricavo, avvalendosi di supporto esterno l'UFT ha sviluppato un modello che ha introdotto nel 2022<sup>23</sup>.

Ripercussioni: l'esecuzione di studi sulla struttura dei titoli di trasporto diviene obbligatoria in tutte le comunità tariffarie e di trasporto.

<sup>22</sup> In consultazione dal 23.3.2023 al 10.6.2023: [Procedure di consultazione in corso](#)

<sup>23</sup> Comunicazione «Nuovo modello Indennizzo del livello dei prezzi delle comunità» del 16.11.2022

## **Art. 48 Estensioni provvisorie dell'offerta**

Ripreso con un adeguamento linguistico dall'articolo 33 vOITRV.

### **Capitolo 4: Aiuti finanziari Sezione 1: Fideiussioni**

## **Art. 49 Principio**

Ripreso dall'articolo 34 vOITRV, con sostituzione del termine «garanzia» con «fideiussioni» in linea con l'articolo 31 LTV.

## **Art. 50 Condizioni e obblighi**

Disposizione attuale: articolo 35 vOITRV

Sostituzione del termine «garanzie federali» con «fideiussioni» in linea con l'articolo 31 LTV, e adeguamento del rimando all'articolo 35 OITRV anziché all'articolo 19 vOITRV.

Capoverso 2: ripreso senza modifiche dall'articolo 35 capoverso 2 vOITRV.

Attualmente le condizioni e il processo per la concessione di fideiussioni sono precisati in una guida. Il nuovo capoverso 3 prevede che in futuro ciò avvenga sotto forma di direttiva. Peraltro, si tratta della stessa direttiva che disciplina anche il consenso dei committenti agli investimenti secondo l'articolo 35.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 51 Competenza**

Ripreso dall'articolo 36 capoverso 1 vOITRV, con sostituzione del termine «garanzia federale» con «fideiussioni» in linea con l'articolo 31 LTV.

L'attuale capoverso 2 viene abrogato. Il termine per la richiesta di una fideiussione è ora stabilito nella direttiva dell'UFT di cui all'articolo 58 capoverso 2.

### **Sezione 2: Conversione e sospensione del rimborso di mutui**

## **Art. 52 Principio**

Ripreso senza modifiche contenutistiche dall'articolo 37 capoverso 2 vOITRV.

Il vigente capoverso 1 è abrogato, essendo la norma già contenuta nell'articolo 31 capoverso 3 LTV.

## **Art. 53 Condizioni e obblighi**

Ripreso dall'articolo 38 vOITRV con adeguamenti linguistici e con aggiornamento del rimando, all'articolo 35 OITRV piuttosto che all'articolo 19 vOITRV.

#### **Art. 54 Presentazione della richiesta**

Ripreso senza modifiche dall'articolo 39 vOITRV.

#### **Art. 55 Convenzione in materia di conversione o di sospensione**

Ripreso con adeguamenti linguistici dall'articolo 40 vOITRV.

### **Sezione 3: Contributi per innovazioni e per investimenti di imprese di trasporto a fune**

#### **Art. 56 Innovazioni**

Disposizione attuale: articolo 41 vOITRV

Le modifiche dell'articolo si basano per lo più sul messaggio concernente la modifica della LTV (riforma del TRV), mentre l'articolo 56 ora riguarda soltanto le innovazioni.

Capoverso 1: conformemente all'articolo 28 LTV, ora i contributi a fondo perso per la promozione dell'innovazione possono andare a beneficio del traffico regionale, locale e a lunga distanza nonché delle prestazioni senza funzione di collegamento.

Capoverso 2: le condizioni e il processo di assegnazione sono stabiliti in una nuova direttiva dell'UFT per il programma di promozione.

Ripercussioni: vi è ora la possibilità di sostenere finanziariamente non solo le innovazioni del settore TRV, ma anche dell'intero comparto dei TP. I mezzi finanziari dedicati a tale scopo, tuttavia, non cambiano.

#### **Art. 57 Investimenti di imprese di trasporto a fune**

Disposizione attuale: articolo 42 vOITRV

Capoverso 1: ripreso con adeguamenti linguistici; non viene ripresa la norma per cui i contributi possono essere concessi a condizione che gli investimenti non possano essere finanziati dai fondi d'ammortamento. I contributi della Confederazione attinti dal FIF ammontano, come sancito dall'articolo 38 capoverso 2 OCPF, al 50 per cento dell'investimento, indipendentemente da eventuali fondi propri delle IT. Devono essere finanziati investimenti non beneficiari di contributi del FIF.

Capoverso 2: le condizioni e il processo per il finanziamento degli investimenti in impianti a fune indennizzati saranno ora emanati sotto forma di direttiva dell'UFT («Guidance»).

Ripercussioni: nessuna.

#### **Abrogazione degli articoli 43–46 vOITRV**

A parte i contributi per investimenti in impianti a fune di cui all'articolo 57, la Confederazione non concede più contributi o mutui per investimenti nel settore del TRV. Di conseguenza, le disposizioni degli articoli 43–46 vOITRV non vengono riprese.

## Capitolo 5: Presentazione dei conti

### Sezione 1: Principi

#### Art. 58 Principi

Capoverso 1: ripreso senza modifiche dall'articolo 4 capoverso 1 OCIC.

Capoverso 2: secondo l'articolo 35 capoverso 4 LTV, l'UFT definisce le norme da applicare per la presentazione dei conti. Tale definizione deve avvenire per mezzo di una direttiva che preveda anche eccezioni per casi che non possono essere oggetto di prescrizioni (p. es. le imprese estere o le microimprese). La norma di riferimento deve essere conforme a quanto previsto dall'articolo 1 capoverso 1 dell'ordinanza del 21 novembre 2012<sup>24</sup> sulle norme contabili riconosciute (ONCR). L'UFT può determinare quale norma di riferimento deve essere applicata.

Ripercussioni: grazie alle eccezioni si garantisce la proporzionalità di queste prescrizioni.

### Sezione 2: Conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni

#### Art. 59

Disposizioni attuali: articolo 29 vOITRV, articoli 13–15 OCIC

Capoverso 1: ripreso dall'articolo 29 capoverso 1 vOITRV, ma anziché applicarsi alle IT con offerte di trasporto che danno diritto a un'indennità, la disposizione si applica a quelle con offerte del TRV ordinate congiuntamente.

Capoverso 2: ripreso dall'articolo 29 capoverso 6 vOITRV con un adeguamento formale.

Capoverso 3: ripreso senza modifiche dall'articolo 13 capoverso 1 OCIC.

Capoverso 4: ripreso dall'articolo 14 capoverso 2 OCIC con adeguamenti linguistici nonché dall'articolo 15 capoverso 1 senza modifiche. Una descrizione dettagliata della struttura dei ricavi, dei costi e delle indennità figura nell'allegato 1.

Capoverso 5: ripreso senza modifiche dall'articolo 13 capoverso 2 OCIC.

Capoverso 6: la tenuta di un conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni ora andrà disciplinata in una direttiva.

Capoverso 7: ripreso con un adeguamento linguistico dall'articolo 29 capoverso 3 vOITRV.

Ripercussioni: grazie alle direttive dell'UFT, con le quali viene fatta chiarezza, dopo un periodo di transizione si ridurrà il numero di discussioni di fondo con le IT. Con la strutturazione minima, valida sia per il conto di previsione (valori di pianificazione) sia per il conto economico della singola linea (valori effettivi), le analisi delle differenze tra previsione e consuntivo saranno più significative.

---

<sup>24</sup> RS 221.432

### Sezione 3: Conto degli impianti e degli ammortamenti

#### Art. 60 Principi

Disposizione attuale: articolo 8 OCIC

Capoverso 1: ripreso senza modifiche dall'articolo 8 capoverso 1 OCIC (primo periodo).

Capoverso 2: ripreso senza modifiche dall'articolo 8 capoverso 1 OCIC (secondo periodo).

Vigente articolo 8 capoverso 2 OCIC: il vigente allegato dell'OCIC in cui figurano i margini per gli ammortamenti per impianti del TRV non viene ripreso; di conseguenza non viene ripreso nemmeno questo capoverso. In futuro i margini di cui all'articolo 63 capoverso 1 OITRV saranno stabiliti dall'UFT in una direttiva che a tempo debito sarà presentata agli ambienti interessati per sentire il loro parere. Con il passaggio dalla forma dell'allegato alla direttiva dell'UFT sarà possibile reagire più rapidamente alle novità, ad esempio in caso di nuovi tipi di propulsione degli autobus (autobus elettrici).

Ripercussioni: nessuna.

#### Art. 61 Delimitazione tra il conto economico e il conto degli impianti e degli ammortamenti

Ripreso senza modifiche dall'articolo 9 OCIC.

#### Art. 62 Iscrizione all'attivo e storno di immobilizzazioni

Ripreso senza modifiche dall'articolo 10 OCIC.

#### Art. 63 Ammortamenti e rettificazioni di valore

Disposizione attuale: articolo 11 OCIC

Capoverso 1: il vigente allegato dell'OCIC contenente i margini per gli ammortamenti per impianti del TRV non viene ripreso. In futuro i margini di cui all'articolo 63 capoverso 1 OITRV saranno stabiliti dall'UFT in una direttiva (v. commento all'art. 60 OITRV). Con il passaggio dalla forma dell'allegato alla direttiva dell'UFT sarà possibile reagire più rapidamente alle novità, ad esempio in caso di nuovi tipi di propulsione degli autobus (autobus elettrici).

Nuovo capoverso 2: l'attuale disposizione dell'articolo 11 capoverso 1 OCIC viene adeguata. La durata di ammortamento di un impianto inizia con l'avvio dell'esercizio effettivo, chiaramente definito nello Swiss GAAP FER, e non con quello dell'esercizio commerciale. Si è visto infatti che (soprattutto per il materiale rotabile ferroviario) l'arco di tempo necessario per le corse sperimentali non commerciali, cioè senza passeggeri paganti, può estendersi ed è prassi delle IT ammortizzare i veicoli già durante questo periodo.

Il vigente capoverso 2 non viene ripreso. In futuro, la determinazione dei tassi di ammortamento sarà di responsabilità delle IT e in caso di divergenze non sarà più necessario farle approvare formalmente dall'UFT. Sarà tuttavia ancora richiesta una rispettiva motivazione (p. es. durata, tipo di sottoimpianto). Ora l'UFT fisserà i tassi di ammortamento in una direttiva. Poiché un adeguamento dei tassi di ammortamento può comportare, per i committenti, ripercussioni finanziarie ingenti in breve tempo, non si può presumere che nella pratica si verificheranno variazioni sostanziali. Ciò non toglie che il processo si possa semplificare.

Il vigente capoverso 2<sup>bis</sup> non viene ripreso, poiché riguarda unicamente l'infrastruttura e gli ammortamenti dell'infrastruttura sono già coperti da standard settoriali.

Capoverso 3: ripreso dall'articolo 11 capoverso 1<sup>bis</sup> OCIC; ora non si fa più riferimento all'allegato e non è più necessaria alcuna autorizzazione se si desidera impiegare una suddivisione diversa per i sottoimpianti.

Capoverso 4: ripreso senza modifiche dall'articolo 11 capoverso 3 OCIC.

Ripercussioni: maggiore libertà per le IT, semplificazione del processo.

#### **Art. 64 Modifica della durata di utilizzazione**

Disposizione attuale: articolo 12 OCIC

L'attuale capoverso 1 viene soppresso in quanto non più necessario, dato che il suo contenuto è già coperto dal nuovo capoverso 1 (vigente art. 12 cpv. 2 OCIC).

Nuovo capoverso 1: ripreso senza modifiche dal capoverso 2 dell'articolo 12 OCIC.

Nuovo capoverso 2: ripreso dal capoverso dell'articolo 12 OCIC con sostituzione della precisazione tra parentesi «risultati presumibili di alienazioni nel settore dell'infrastruttura direttamente connesse con rinnovi, ampliamenti o sostituzioni previsti» con «risultati di alienazioni».

Il capoverso 4 non viene ripreso, poiché riguarda solo l'infrastruttura e la norma va pertanto iscritta nell'OCPF (art. 37b OCPF).

Ripercussioni: nessuna.

### **Sezione 4: Conto annuale**

#### **Art. 65**

Disposizione attuale: articolo 6 OCIC

Capoverso 1: l'elenco dei documenti da presentare è stato modificato:

- lettera a: ripresa senza modifiche;
- lettera b: poiché la verifica del conto annuale avviene ora in seguito all'assemblea generale, la relazione sulla gestione figura ora come parte integrante della documentazione relativa al conto annuale, sostituendo così il vigente articolo 3 OCIC;
- lettera c: il conto economico per linea deve essere preparato per i settori oggetto di ordinazione (TRV ordinato congiuntamente, ulteriori offerte ordinate secondo l'art. 3); inoltre devono essere documentati i totali dei singoli costi e ricavi degli ulteriori settori nonché i totali di tutti i settori;
- lettera d: la disposizione è ripresa in parte dalla lettera b OCIC, con la precisazione che le delimitazioni devono essere presentate per settore;
- lettera e: ripresa senza la misurazione delle prestazioni, che è richiesta per il settore dell'infrastruttura con documentazione separata da fornire attraverso l'interfaccia Web Dati dell'Infrastruttura;
- lettera f: ripresa senza modifiche dalla lettera d OCIC (a parte un adeguamento linguistico al n. 2);
- lettera g: ripresa senza modifiche dalla lettera e OCIC;
- lettera h.: ripresa senza modifiche dalla lettera f OCIC;
- lettera i: rapporto sulla verifica speciale secondo l'articolo 38 capoverso 3 LTV;

- lettera j: il rapporto integrale dell'ufficio di revisione al consiglio d'amministrazione va allegato già oggi all'autodichiarazione di cui all'articolo 6 capoverso 1 lettera a OCIC;
- lettera k: le divergenze tra consuntivo e conto di previsione devono essere motivate.

Capoverso 2: ripreso senza modifiche dall'articolo 6 capoverso 2 OCIC. Il verbale dell'assemblea generale deve essere presentato non appena acquisisce validità giuridica, il che può avvenire anche dopo la scadenza del termine di inoltro degli altri documenti relativi al conto annuale.

Capoverso 3: ripreso senza modifiche dall'articolo 6 capoverso 3 OCIC.

Capoverso 4: oltre alle offerte, ora anche la documentazione per il consuntivo va presentata usando la nuova piattaforma di dati. La disposizione corrisponde a quella analoga (art. 31 cpv. 2 OITRV) relativa alla presentazione delle offerte.

Ripercussioni: aumento della trasparenza nei confronti dei committenti e semplificazione della presentazione dei documenti.

## Capitolo 6: Disposizioni finali

### Art. 66 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

Vengono abrogate le vigenti OITRV e OCIC.

### Art. 67 Disposizioni transitorie

Capoverso 1: le previgenti «convenzioni in materia di aggiudicazione» sono equiparate, fino alla relativa scadenza, alle convenzioni sugli obiettivi di cui all'articolo 26 OITRV. Ora vengono stipulate convenzioni sugli obiettivi anche dopo una messa a concorso.

Capoverso 2: ripreso senza modifiche dall'articolo 47 capoverso 3 vOITRV, poiché continuano a essere ordinate offerte per impianti a fune con autorizzazione cantonale anziché con concessione.

### Art. 68 Entrata in vigore

L'entrata in vigore è prevista per il 1° gennaio 2025, dopodiché le nuove disposizioni si applicheranno per la prima volta alla procedura di ordinazione 2027/2028.

## Allegati

### **Allegato 1 Strutturazione del conto di previsione e del conto economico per linea**

Si rimanda in particolare al commento all'articolo 32 capoverso 2. La strutturazione minima dei costi, dei ricavi e delle indennità figura ora nell'allegato 1. È vincolante per tutte le IT e vale sia per il conto di previsione di cui all'articolo 32 (valori di pianificazione) sia per il conto economico per linea di cui all'articolo 59 (valori effettivi). La struttura è stata elaborata nell'ambito dei lavori sulla «Guidance» con rappresentanti dei Cantoni e delle IT e costituisce la base per la struttura di calcolo della futura piattaforma di dati dell'UFT.

### **Allegato 2 Partecipazioni cantonali: condizioni strutturali e formula**

Viene ripreso il vigente allegato 1 vOITRV. La formula per il calcolo delle partecipazioni cantonali per il periodo 2025–2028 è stata aggiornata in base alle ordinazioni definitive del 2022. Le basi per i calcoli saranno ancora sottoposte agli uffici cantonali dei TP per esame.

### **Allegato 3 Partecipazioni cantonali: quote percentuali**

Disposizione attuale: allegato 2 vOITRV

Conformemente all'articolo 42 capoverso 2, le partecipazioni cantonali devono essere ricalcolate almeno ogni quattro anni; l'operazione si basa sugli anni d'orario e sulle partecipazioni cantonali in percentuale del vigente allegato 2, ora adeguato. Le partecipazioni cantonali valgono per gli anni 2025–2028.

### **Allegato 4 Abrogazione e modifica di altri atti normativi**

Nell'allegato 4 vengono riportate abrogazioni e modifiche di altre ordinanze (OEm-TP, OCPF, OTM, OIFT e OTV) dovute alla riforma del TRV o ad aggiornamenti.

#### **3.1.1 Ordinanza del 25 novembre 1998<sup>25</sup> sugli emolumenti per i trasporti pubblici (OEm-TP)**

##### **Art. 42**

Già nell'OCIC riveduta, entrata in vigore il 1° gennaio 2020, si era rinunciato all'approvazione dei conti. Pertanto, per la verifica e l'approvazione dei conti non è più necessario riscuotere alcun emolumento.

#### **3.1.2 Ordinanza del 14 ottobre 2015<sup>26</sup> sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)**

##### **Ingresso**

La ripresa di alcune disposizioni dell'attuale OCIC nell'OCPF rende necessaria un'integrazione dell'ingresso. Si rimanda ora agli articoli 1 capoverso 3, 6, 8, 9b, 57 capoverso 3 e 97 Lferr e all'articolo 35 capoverso 3 LTV piuttosto che all'articolo 35 capoverso 1 LTV.

---

<sup>25</sup> RS 742.102

<sup>26</sup> RS 742.120

## **Art. 2 Separazione del settore dell'infrastruttura dagli altri settori: portata della separazione**

Nel titolo viene precisato che non si tratta soltanto della delimitazione rispetto al settore dei trasporti, ma anche rispetto a tutti gli altri settori.

Capoverso 3: ripreso per analogia dall'articolo 7 capoverso 1 OCIC.

Capoverso 4: ripreso senza modifiche dall'articolo 7 capoverso 2 OCIC.

Capoverso 5: ripreso senza modifiche dall'articolo 7 capoverso 3 OCIC.

Capoverso 6: il principio definito nell'articolo 8 capoverso 2 OCIC viene ripreso. L'allegato all'OCIC viene abrogato e sostituito con una direttiva dell'UFT. La futura direttiva UFT rinvierà al regolamento RTE 29900, che è vincolante per il settore e costituisce la base per i rilievi specifici per imprese dei tassi di ammortamento applicati ai singoli tipi di impianto.

Ripercussioni: attualmente i gestori dell'infrastruttura sono tenuti ad applicare il regolamento RTE 29900 per effetto di convenzioni sulle prestazioni. Gli adeguamenti li vincoleranno anche in virtù dell'ordinanza e della futura direttiva UFT.

## **Art. 3 Separazione del settore dell'infrastruttura dagli altri settori: conto per settori**

Nel titolo viene precisato che non si tratta soltanto della delimitazione rispetto al settore dei trasporti, ma anche rispetto a tutti gli altri settori.

Capoverso 3<sup>bis</sup>: ripreso senza modifiche dall'articolo 13 capoverso 4 OCIC.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 5 Delimitazione tra i settori d'investimento mantenimento della qualità e ampliamento**

Al capoverso 1 lettera d e al capoverso 2 lettera a viene precisato che nel trasporto di merci il criterio rilevante per distinguere tra mantenimento della qualità e ampliamento è rappresentato dalle tracce supplementari. Diversamente dal traffico viaggiatori, il traffico merci in genere non utilizza tutte le tracce che gli sono riservate. Vi è quindi una differenza tra treni-chilometri e tracce. Lasciando invariate le tracce, un numero maggiore di treni-chilometri risulta quindi gestibile anche con l'infrastruttura attuale. In termini di ampliamento, tuttavia, è opportuno considerare soltanto gli investimenti che l'infrastruttura attuale non potrebbe più assorbire. L'adeguamento riguarda perciò il termine «ampliamento».

Ripercussioni: nel traffico merci gli investimenti si considerano ampliamenti solo se comportano tracce supplementari, anche se ne risulta un aumento del numero di treni-chilometri.

## **Art. 22 Tratte per il collegamento capillare**

Capoverso 1 lettere a e b: il rimando all'OITRV viene adeguato per riflettere la revisione totale e la nuova numerazione. Il testo viene riformulato e si aggiunge la precisazione che si intende il collegamento «alla rete ferroviaria». Non si tratta di una differenza rispetto al testo previgente, ma ora la formulazione è più chiara.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 26 Convenzioni sulla collaborazione tra imprese di trasporto**

Capoverso 2: il termine «costi finanziari» viene sostituito ispirandosi al principio di base dell'articolo 64 Lferr, e cioè con «costi integrali». I costi integrali non comprendono un interesse calcolato (cfr. definizione del termine nella direttiva riguardante i prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo). Per questo motivo viene soppressa la limitazione dell'interesse calcolato a cinque franchi per metro quadrato. In questo modo si assicura che anche in futuro non si possano conteggiare prezzi eccessivi per la locazione o l'affitto di superfici nell'ambito della cooperazione tra IT.

Ripercussioni: per la locazione o l'affitto di edifici, impianti e installazioni in futuro non potrà più essere conteggiato un interesse calcolato.

#### **Art. 27 Offerta**

Capoverso 2 lettera e: poiché il rapporto sullo stato della rete non viene richiesto per l'offerta, questa lettera viene abrogata.

Capoverso 2 lettera f: per quanto riguarda i documenti da allegare, ora figurano nell'elenco anche i ricavi pianificati. Attualmente l'UFT può esigere l'indicazione di costi e ricavi sulla base degli articoli 16 e 17 OCIC. L'abrogazione dell'OCIC rende necessaria tale precisazione.

Il capoverso 4 sostituisce l'articolo 15 capoversi 1 e 2 OCIC per la parte relativa all'offerta: ora è l'UFT a poter disciplinare il grado di dettaglio, e lo fa progettando le maschere di input della piattaforma di notifica o elaborando specifiche di interfaccia. Inoltre l'UFT può concedere eccezioni (come già avviene oggi) per la rendicontazione dei dati di pianificazione.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 31 Rendiconto e verifica del raggiungimento degli obiettivi**

Il capoverso 2 viene integrato con il contenuto dell'articolo 16 capoverso 5 OCIC in relazione alla rendicontazione dei dati effettivi, con rispettivi adeguamenti.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Sezione 7b: Presentazione dei conti**

Viene introdotta una nuova sezione che contiene i pertinenti articoli dell'OCIC.

#### **Art. 37b Modifica della durata di utilizzazione**

I capoversi 1–4 corrispondono in linea di massima all'articolo 12 capoversi 1–4 OCIC. Poiché la durata di utilizzazione di un impianto per il settore del TRV è disciplinata nell'OITRV, questo articolo viene limitato al settore dell'infrastruttura. Il capoverso 4 precisa inoltre che nel piano d'investimento devono essere indicati i ricavi e non i risultati di alienazioni.

Ripercussioni: invece dei risultati di alienazioni (ricavi meno costi), nel piano d'investimento deve essere iscritto il ricavo di alienazioni (solo ricavi), in quanto ciò consente di trarre conclusioni migliori sul fabbisogno di finanziamento degli investimenti.

#### **Art. 37c Strutturazione dei ricavi e dei costi**

Sostituisce l'articolo 17 capoversi 2 e 4 OCIC. Piuttosto di riportare un elenco nell'ordinanza, l'UFT può fissare la struttura da seguire. È l'UFT a stabilire il grado di dettaglio, e lo fa progettando le maschere di input della piattaforma di notifica o elaborando specifiche di interfaccia.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 38 (investimenti in impianti a fune)**

Nel capoverso 2 viene corretto il rimando alla legge del 23 giugno 2006<sup>27</sup> sugli impianti a fune (LIFT).

Ripercussioni: nessuna.

---

<sup>27</sup> RS 743.01

### **3.1.3 Ordinanza del 25 maggio 2016<sup>28</sup> sul trasporto di merci (OTM)**

#### **Art. 16 cpv. 2**

In seguito alla revisione totale dell'OITRV occorre adeguare il rimando al relativo allegato (all. 3 anziché 2).

Ripercussioni: nessuna.

#### **Art. 24 cpv. 2**

In seguito alla revisione totale dell'OITRV occorre adeguare il rimando ai relativi articoli (non più art. 16–23 vOITRV).

Ripercussioni: nessuna.

### **3.1.4 Ordinanza del 21 dicembre 2006<sup>29</sup> sugli impianti a fune (OIFT)**

#### **Art. 58 cpv. 3 lett. b**

In virtù della vigente disposizione dell'articolo 35 capoverso 1 LTV, la disciplina della presentazione dei conti delle imprese spetta al DATEC, mentre per effetto della revisione della LTV tale facoltà è ora attribuita al Consiglio federale (art. 35 cpv. 3 LTV). L'UFT definisce le norme da applicare (art. 35 cpv. 4 LTV).

Ripercussioni: nessuna.

### **3.1.5 Ordinanza del 4 novembre 2009<sup>30</sup> sul trasporto di viaggiatori (OTV)**

In tutta l'ordinanza «offerte di trasporto» è sostituito con «offerte».

#### **Art. 5 Funzione di collegamento**

L'UFT ha armonizzato la terminologia impiegata nell'OITRV e nell'OTV. In alcuni casi, oggi l'OITRV fa riferimento all'OTV e viceversa, oppure nei due testi si trovano termini utilizzati con alcune sfumature di significato. Ora le definizioni vengono inserite nell'OTV e l'OITRV vi fa riferimento. In quest'ottica è stato rivisto l'articolo 5 OTV.

Capoverso 1: ora il capoverso 1 stabilisce chiaramente come va inteso il concetto di «funzione di collegamento», indicando che una linea ha funzione di collegamento se serve al collegamento di base o capillare di una località. I concetti di località, collegamento di base e collegamento capillare sono definiti nei capoversi 2–4.

Capoverso 2: già nell'attuale OTV, in questo capoverso viene spiegato cosa intende il legislatore per «località». In occasione della revisione dell'OTV, la lettera a è stata riformulata con un occhio alla sem-

---

<sup>28</sup> RS 742.411

<sup>29</sup> RS 743.011

<sup>30</sup> RS 745.11

plificazione della sua attuazione. La definizione attuale parla infatti di «zone edificabili adiacenti secondo la legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio, comprese le zone di protezione delle acque, i siti caratteristici, i luoghi storici e i monumenti culturali». Nell'attuazione pratica, fino ad oggi, queste indicazioni hanno suscitato ripetute richieste di chiarimento. La lettera a stabilisce ora che sono considerate località gli agglomerati in cui tutto l'anno almeno 100 abitanti risiedono in un raggio di massimo 1,5 km. Tale distanza di 1,5 km trova oggi applicazione all'articolo 3 vOITRV, il quale indica (secondo periodo) che «una linea serve al collegamento capillare se prevede brevi distanze tra le fermate e se le fermate non distano di regola più di 1,5 km dal punto di raccordo più vicino con il resto della rete dei trasporti pubblici». L'affermazione «non distano di regola più di 1,5 km» è stata sostituita con «in un raggio di massimo 1,5 km», lasciando quindi meno libertà interpretativa.

Capoverso 3: attualmente il concetto di collegamento di base è menzionato nell'articolo 4 vOITRV, senza alcuna precisazione. Questa lacuna viene ora colmata nell'articolo in esame. In linea di principio si può dire che le linee che servono al collegamento di base fanno parte del TRV o del traffico a lunga distanza.

Capoverso 4: attualmente il collegamento capillare è definito nell'articolo 3 vOITRV. La definizione viene ripresa per analogia nell'OTV, semplificandola facendo riferimento al collegamento di base e introducendo quindi una delimitazione rispetto a quanto appena definito. Le linee che servono al collegamento capillare rappresentano in genere servizi del traffico locale.

Ripercussioni: nessuna.

## **Art. 12 Domanda di concessione**

Capoverso 1: si aggiorna formalmente il rimando all'OITRV, per effetto della sua revisione totale.

Capoverso 4: ora in riferimento al concetto di messa a concorso si aggiunge un rimando, per scopi di precisazione, all'articolo 32 LTV. Inoltre, l'espressione «offerta economicamente più favorevole» viene sostituita con «offerta più vantaggiosa», un termine ripreso dal nuovo tenore dell'articolo 32g LTV. In quanto autorità di concessione, la Confederazione può esigere documenti supplementari. Per questo motivo il soggetto del periodo non sono più «i committenti» ma «la Confederazione».

Ripercussioni: aumento della precisione.

## **Art. 15 Durata della concessione**

Capoverso 1: per semplificare la procedura è opportuno armonizzare la durata delle concessioni e quella delle convenzioni sugli obiettivi. Le concessioni saranno rilasciate e rinnovate come regola generale per 12 anni, il che corrisponde a due convenzioni sugli obiettivi della durata di sei anni o tre convenzioni quadriennali.

Capoverso 2 lettera d: anche se i casi elencati al capoverso 2 sono esemplificativi («in particolare se») e quindi l'enumerazione non è esaustiva, è opportuno aggiungere un ulteriore elemento, con rispettivo adeguamento linguistico, per tenere conto della frequenza con cui si verifica il caso descritto. Scopo della disposizione è armonizzare la durata delle concessioni per linea all'interno di un'impresa. Ciò semplifica lo sviluppo di convenzioni sugli obiettivi nel TRV e, come effetto collaterale, può ridurre gli oneri amministrativi. L'«oppure» della lettera b viene ora riportato anche nella lettera c, essendo stata aggiunta la lettera d.

Ripercussioni: semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi.

### **Art. 19 Procedura in caso di modifica o trasferimento della concessione e art. 20 Contratto d'esercizio**

Rispetto alla versione attuale l'ordine degli articoli 19 e 20 è stato modificato per ragioni di sequenza logica. Nel nuovo articolo 20 capoverso 3 il termine «offerta di trasporto» è stato modificato in «offerta». Si tratta di un allineamento terminologico con l'OITRV, che non comporta alcuna variazione dal punto di vista del contenuto ed è stato applicato anche agli altri articoli interessati dell'OTV.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 23 Designazione ufficiale**

La disposizione attuale è stata integrata con i numeri di linea e le designazioni della linea, che per la clientela costituiscono una guida importante per orientarsi in un'offerta sempre più densa. Designazioni univoche sono essenziali affinché si trovino le stesse informazioni in formato sia analogico (p. es. sull'autobus) che digitale (p. es. nelle applicazioni). Inoltre, la coerenza nei sistemi richiede uniformità nelle basi di dati e nella trasmissione dei dati.

Ripercussioni: uniformazione.

### **Art. 41 Foglio di viaggio per il trasporto stradale**

Sostituzione dell'ordine di «corse pendolari» e «corse circolari» in modo che compaiano in una sequenza logica. Per quanto riguarda il contenuto non ci sono modifiche.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 42 Itinerario e fermate**

La formulazione del capoverso 4 è stata semplificata.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 55b Obbligo d'informazione**

Nell'ambito dell'informazione alla clientela, IT, comunità e la clientela stessa nutrono aspettative ed esigenze sempre maggiori. Per venir loro incontro, l'Alliance SwissPass (ASP) e l'UFT hanno compreso che la clientela deve ricevere l'opportuna informazione lungo l'intera catena di viaggio, e ciò presuppone una regolamentazione di tutte le IT titolari di concessione. In questo contesto si darà vita a un sistema che consenta ai TP svizzeri di informare la clientela in modo standardizzato a livello nazionale, fondato su basi di dati unitarie, conforme ai destinatari e dal contenuto consolidato. Questo tenendo conto di tutta la catena di informazioni e di trasporto. A tal fine è stata istituita a livello nazionale una Commissione per l'informazione alla clientela (CIC), incaricata di definire uno standard di settore relativo all'informazione alla clientela per tutte le IT concessionarie ed elaborare progetti di attuazione sulla base delle esigenze del Consiglio strategico ASP e dell'UFT, come stabilito ora al capoverso 1. La CIC tiene conto delle esigenze delle IT titolari di concessione e di altri stakeholder.

Ripercussioni: precisazione / rimando allo standard di settore.

### **Art. 56 Trasporto diretto nel traffico concessionario**

Nel capoverso 3 è stata soppressa la restrizione «se le condizioni tecniche lo permettono». Attualmente lo stato della tecnica è talmente avanzato che questa limitazione a livello di ordinanza non è più al passo con i tempi.

Ripercussioni: nessuna.

### **Art. 56a Piattaforma comune di distribuzione**

L'articolo 17a LTV sancisce la realizzazione di una piattaforma comune di distribuzione per i TP.

Capoverso 1: le IT ricevono ora l'incarico di gestire e sviluppare ulteriormente una piattaforma comune di distribuzione. Un'infrastruttura simile esiste già: si tratta della piattaforma NOVA, gestita dal settore dei TP per garantire il trasporto diretto al quale l'ente pubblico partecipa finanziariamente (anche attraverso le ordinazioni nel TRV).

Capoverso 2: le imprese attive nel trasporto diretto secondo l'articolo 16 LTV devono obbligatoriamente collegarsi alla piattaforma comune di distribuzione. Ad altre imprese titolari di concessione e alle imprese con un'autorizzazione secondo l'articolo 7 o 8 LTV va concesso il raccordo a condizioni non discriminatorie. La distribuzione dei biglietti è sottoposta alla LCart<sup>31</sup>. Ciò significa che la distribuzione di titoli di trasporto dei TP deve essere in linea di principio aperta anche a terzi, senza discriminazioni.

Capoverso 3: qui si stabilisce quali gamme di titoli di trasporto devono essere obbligatoriamente offerte sulla piattaforma comune di distribuzione. Si tratta dell'assortimento della gamma di titoli del trasporto diretto nazionale e delle gamme delle comunità regionali. In questo modo si garantisce, tra l'altro, che i principali titoli di trasporto possano essere distribuiti in tutto il Paese dai punti vendita collegati a NOVA.

Capoverso 4: le imprese dei TP devono mettere a disposizione della piattaforma comune di distribuzione, per tempo e nella forma e nella qualità richieste, tutti i dati tecnici e personali necessari per la distribuzione delle offerte. Si intendono qui tutti i dati di distribuzione rilevanti per garantire il trasporto diretto. I dati servono da una parte a fornire un'offerta completa all'utenza e dall'altra a effettuare il conteggio e il controllo del diritto al trasporto.

L'articolo 17a capoverso 4 LTV stabilisce che le IT disciplinano condizioni non discriminatorie per l'utilizzazione della piattaforma di distribuzione da parte di terzi.

Ripercussioni: nessun nuovo compito per il settore dei TP. Regolamentazione dell'infrastruttura di distribuzione.

### **Art. 62a Biciclette a bordo nel trasporto ferroviario internazionale**

A metà del 2023 entrerà in vigore il nuovo regolamento UE<sup>32</sup> che rafforza i diritti dei passeggeri in merito al trasporto di biciclette a bordo dei treni. Mentre l'articolo 5 dell'omologo testo precedente (regolamento CE n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007) prevedeva che le biciclette si potessero portare a bordo del treno solo se il servizio ferroviario non ne risultava pregiudicato, il nuovo regolamento (art. 6) stabilisce che tale possibilità debba essere consentita come principio generale, e che le IT o gli Stati membri debbano adottare misure atte ad agevolarlo.

In virtù dell'Accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera è tenuta ad adottare le disposizioni rivedute per il traffico viaggiatori ferroviario transfrontaliero a lunga distanza se le nostre basi legali non sono ancora in sintonia con quelle dell'UE. L'attuale articolo 23a LTV contiene una disposizione relativa al trasporto di biciclette, secondo la quale le IT consentono al viaggiatore di portare con sé una bicicletta sul veicolo se il trasporto non ne risulta pregiudicato. Questa norma è quindi conforme al previgente regolamento CE sui diritti dei passeggeri.

---

<sup>31</sup> RS 251

<sup>32</sup> [Regolamento \(UE\) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario \(rifusione\), GU L 172 del 17.05.21, pag. 1.](#)

Nel presente articolo si fa riferimento all'articolo 6 del nuovo regolamento UE. In questo modo viene adottata la normativa UE concernente il traffico viaggiatori ferroviario transfrontaliero a lunga distanza, a garanzia della compatibilità della legislazione svizzera con quella unionale.

Nell'UE questa norma si applica esclusivamente al traffico ferroviario. Non è opportuno estendere questa regolamentazione a tutto il settore del traffico viaggiatori in Svizzera oggetto di concessione o sottoposto ad autorizzazione, poiché riguarderebbe in tal caso non solo il trasporto ferroviario (a lunga distanza e regionale) ma anche il traffico locale (incl. tram, filobus e autobus) e turistico (incl. impianti a fune e battelli). Per questi tipi di trasporto si applica la già esistente regolamentazione dell'articolo 23a LTV. Resta perciò di competenza delle IT sviluppare e gestire offerte affini alle esigenze della clientela, delle quali grazie a questa soluzione si potrà tenere conto meglio e con maggior flessibilità, considerando anche che variano a seconda della linea e della regione.

Ripercussioni: si stabilisce come principio la possibilità di portare a bordo la bicicletta nel trasporto ferroviario internazionale.

#### **Art. 79 Trattamento di dati da parte dell'UFT**

Il titolo subisce un adattamento linguistico: «Trattamento dei dati da parte dell'UFT» è sostituito con «Trattamento di dati da parte dell'UFT» per omogeneità con la LTV.

Capoverso 1 lettera f: si rafforza lo strumento della pianificazione dei trasporti includendo i dati relativi alla ripartizione territoriale dei titoli di trasporto, non solo degli abbonamenti.

Ripercussioni: apertura.

#### **Art. 79a Trattamento di dati da parte delle imprese**

Capoverso 1: per garantire i ricavi del prezzo del trasporto o il supplemento servono il controllo della validità dei titoli di trasporto e di riduzione, l'incasso e la lotta contro gli abusi.

Capoverso 2: in virtù degli articoli 54 e 20a LTV viene precisato quali dati personali degni di particolare protezione possono essere trattati per quali scopi, trattandosi di una necessità per il trasporto di viaggiatori.

Il capoverso 3 chiarisce che un modello tariffario basato sulla registrazione delle stazioni di salita e discesa può funzionare solo se queste informazioni sono accessibili a tutte le imprese che sono coinvolte nella catena di trasporto e che hanno quindi un diritto di partecipazione ai ricavi.

Il capoverso 4 crea una base giuridica per l'utilizzo in forma anonimizzata dei dati personali, già che la dottrina non è unanime sul fatto che l'articolo 39 capoverso 1 lettera a della legge federale del 19 giugno 1992<sup>33</sup> sulla protezione dei dati (LPD) rappresenti una base giuridica sufficiente.

Ripercussioni: nessuna.

#### **Estensione dell'obbligo di verbalizzazione con l'ordinanza del 31 agosto 2022<sup>34</sup> sulla protezione dei dati (OPDa)**

È già previsto l'obbligo di verbalizzare il trattamento di dati personali degni di particolare protezione. Con l'entrata in vigore del nuovo diritto in materia di protezione dei dati, l'obbligo di verbalizzazione (per gli organi federali) viene esteso al trattamento di tutti i dati personali di persone fisiche (art. 4 cpv. 2 OPDa). Dal momento che il trattamento comprende anche la lettura e che i dati devono essere

---

<sup>33</sup> RS 235.1

<sup>34</sup> RS 235.11

conservati per un anno, nell'attività di massa dei TP si produrranno quantità supplementari non irrilevanti di dati da memorizzare. Tuttavia, il settore non è stato finora in grado di dimostrare che il relativo onere sarebbe sproporzionato, tanto più che l'obbligo di verbalizzazione sussisterà solo a partire dalla sostituzione dei vari sistemi informatici (art. 46 cpv. 1 OPDa).

### **Registro/Elenco delle attività di trattamento**

Non è evidente perché le piccole imprese secondo l'articolo 12 capoverso 5 LPD non siano assolutamente tenute a tenere registri, le grandi imprese private, come ad esempio gli operatori di telefonia mobile, di fatto li tengono ma senza l'obbligo di notificarli all'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza (IFPDT) e, infine, le imprese concessionarie sono assoggettate all'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 12 capoverso 4 LPD. Poiché l'IFPDT deve pubblicare il registro delle attività di trattamento (per effetto dell'art. 56 LPD), l'obbligo per le imprese concessionarie di notificare le attività di trattamento svolte nell'adempimento del compito oggetto della loro concessione (le quali dovrebbero rientrare nel concetto di segreto d'affari) sarebbe inconciliabile con il loro diritto alla salvaguardia dei segreti d'affari.

Se nella procedura di consultazione le imprese concessionarie dovessero riuscire a dimostrare che vi sono dati che esse devono trattare per adempiere la loro attività concessionaria e che allo stesso tempo dovrebbero costituire segreti d'affari, l'obbligo di notifica all'IFPDT dovrebbe essere limitato di conseguenza.

Ripercussioni: garanzia della salvaguardia dei segreti d'affari.