



## Direttiva 582

# Determinazione dei numeri e delle designazioni delle linee

La base legale per la classificazione della rete dei TP in linee è costituita dalla legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) e dalla relativa ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11).

### OTV Art. 9 Concessioni e autorizzazioni per linee

<sup>1</sup> Per il trasporto di viaggiatori sono rilasciate concessioni e autorizzazioni su determinate linee.

<sup>2</sup> Per linea si intendono tutte le corse con uno stesso punto iniziale e finale, comprese le corse supplementari nonché le corse al mattino e alla sera su singoli tratti. Per punto iniziale e finale si intendono anche i nodi e i punti dove la funzione di collegamento cambia.

<sup>3</sup> Le prestazioni di trasporto che hanno diverse funzioni di collegamento sulla stessa tratta sono considerate una linea.

Ogni linea riceve un numero univoco a livello svizzero, denominato numero di linea CH (NLCH, nella BDTI chiamato ancora ID di linea), e una designazione che stabilisce da e verso dove circola nonché, laddove necessario, con quale percorso. L'obiettivo non è descrivere la linea in maniera esatta e completa dal punto di vista geografico, quanto consentire ai viaggiatori di capire velocemente di quale linea e di quale collegamento si tratti.

Ogni linea è pubblicata, da sola o assieme ad altre linee, in un quadro d'orario (cfr. Direttiva 581). La numerazione dei quadri d'orario è pertanto coordinata con i numeri di linea (cfr. n. 3).

## 1. Numeri di linea

Il numero di linea serve al passeggero a orientarsi in maniera veloce e sicura, di conseguenza deve apparire alla fermata, sull'orario e sul veicolo. Per garantire un orientamento chiaro, la stessa località o fermata non deve mai essere servita da due linee con lo stesso numero: l'annuncio «la linea 7 a Zurigo» o «la linea S3 a Olten» deve indicare esattamente una linea. Per assicurare un orientamento sicuro e veloce i numeri di linea devono inoltre essere brevi, ovvero – se possibile – devono essere composti da massimo tre caratteri.

Per ottenere questo risultato, si applicano le seguenti regole.

- Le **linee degli autobus e dei tram**, nonché eventualmente quelle degli impianti a fune, sono dotate di un numero costituito da una–tre cifre e nessuna lettera. Per garantirne l'univocità a livello nazionale, a questo numero sarà anteposto quello regionale, separato da un punto. Per l'identificazione in posizione iniziale figurerà una «r.». Ad esempio: il numero di linea CH del tram 7 a Zurigo sarà r.70.007, nei quadri d'orario apparirà come 70.007. Sul veicolo e alle fermate gli zeri anteposti saranno tralasciati.
- I **bus notturni** fanno eccezione nelle regioni in cui le linee sono designate con M o N. Considerato che i numeri dei quadri d'orario attualmente non possono contenere lettere, queste devono essere sostituite dal numero 8 o 9. Ad esempio: il numero di linea CH dell'autobus notturno Moonliner M6 sarà r.30.906 e nei quadri d'orario apparirà come 30.906; le linee notturne zurighesi saranno contraddistinte dal 79, ovvero la N11 ad esempio sarà 79.011.
- Le **linee ferroviarie** saranno designate con una combinazione di lettere e cifre; le prime precedono e possono, ma non devono, indicare la categoria di treno. Le linee che hanno un nome possono utilizzare come numero di linea la propria abbreviazione (ad es. GEX per

Glacier-Express). I numeri di linea del traffico a lunga distanza (ad es. IC1, IR66) devono essere univoci in tutta la Svizzera, quelli del trasporto regionale (ad es. RE2, S3, R41) solo nella relativa regione e richiedono quindi di essere integrati con l'identificazione regionale. Ad esempio: il numero di linea CH dell'IC1 sarà b0.IC1, quello della linea zurighese S7 sarà b7.S7.

- Le **ferrovie di montagna e i battelli** devono, se possibile, essere integrati nella numerazione delle autolinee o delle linee ferroviarie. Altrimenti quale numero di linea sarà impiegato il numero dell'orario cartaceo, con l'anteposizione di una n. per le linee di battelli e di una f. per quelle degli impianti a fune. Ad esempio: la polybahn di Zurigo nell'orario cartaceo è designata con il numero 2700, quindi il suo numero di linea CH sarà f.2700. Essendo però designata come linea urbana 24 della ZVV, viene catalogata come NLCH r.70.024.
- Per la clientela i numeri di linea sono uno dei fattori chiave per l'individuazione dei collegamenti pertinenti, ad esempio sugli schermi o tabelloni. Per tale motivo devono essere perfettamente leggibili, anche per i disabili. Se non lo sono – riportando, ad esempio, un logo – violano i principi della LDis e le disposizioni esecutive dell'ORTDis.
- Per i sistemi informatici è obbligatorio mantenere la stessa numerazione.

Per i dettagli sui prefissi e sulle regioni consultare le tabelle al punto 3.

## 2. Designazione delle linee

La designazione delle linee è costituita, di principio, dalle due località di capolinea e da quelle intermedie, se determinanti per distinguerla da altre linee. L'elenco deve iniziare dal capolinea più centrale o più trafficato (esempi: Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi e Thun – Dörfli – Heiligenschwendi). In caso di linee con tracciato parallelo le designazioni devono coincidere il più possibile.

Qualora la menzione della località risultasse fuorviante o il capolinea avesse un nome molto noto, ad esempio Wilderswil – Schynige Platte (nella località di Wilderswil), si deroga dalla norma. Lo stesso vale, in generale, per importanti nomi di stazioni che non coincidono con quello della località, come Arth-Goldau (nella località di Goldau). Anche i nomi di stazioni di quartiere, quale Zürich Oerlikon, devono essere designati direttamente così.

Può inoltre risultare opportuno precisare la designazione della fermata nel caso in cui vi siano più capolinea o se il centro non è servito, ad esempio: Bern – Bolligen – Worb Dorf oppure Grenchen – Biel Bözingenfeld.

Anche per linee del traffico locale, e in particolare per quelle che circolano solo all'interno di una località, devono essere impiegate le designazioni più precise. Il nome della località deve apparire assieme a quello della fermata principale. Le designazioni più precise in linea di principio non vanno separate dalla virgola, ad esempio: Chilestieg – Rümlang Bahnhof – Ifangstrasse. Per linee con una quota di TRV e una di traffico locale è opportuno ricorrere a una combinazione di località e designazioni più precise, ad esempio: Fischermätteli – Bern Bahnhof – Gümligen – Worb Dorf.

## 3. Numeri di quadro d'orario

Per le autolinee si applica, da tempo, il principio secondo il quale il numero di linea preceduto da quello regionale costituisce il numero di quadro d'orario (caso 1 nella tabella seguente). Sono numerati in base a tale sistema circa i tre quarti di tutte le linee. Il NLCH contiene quindi anche il numero di quadro d'orario; di conseguenza, per identificare i quadri d'orario si applica questo stesso sistema. Laddove la linea e il quadro d'orario non coincidono (casi 2 e 3), come avviene nella maggior parte dei casi per le linee ferroviarie, ci sono due numeri distinti (cfr. anche punto 1). La regola qui

presentata può pertanto essere impiegata anche per formare numeri di quadro d'orario CH. Inoltre i principi della designazione delle linee devono essere adottati anche per la designazione del quadro d'orario CH.

Esempi:

Caso	NLCH	N. quadro d'orario CH	N. quadro d'orario	N. di linea	Designazione della linea e/o designazione del quadro d'orario CH
1	r.50.20 2	r.50.202	50.202	202	Aarau – Erlinsbach – Barmelweid
2	b5.S23	–	–	S23	Langenthal – Olten – Aarau – Lenzburg – Brugg AG – Baden
3	--	a.650	650	–	Olten – Aarau – Lenzburg – Zürich

## 4. Elenco dei prefissi e delle regioni

### Significato dei prefissi per i numeri di linea CH e i numeri di quadro d'orario CH

- a Quadri d'orario della ferrovia (di norma tratta, non linea)
- b Prefisso per linee ferroviarie e autobus sostitutivi a livello nazionale e per regione (nessun n. QO)
- c Carico di autoveicoli (nessun trasporto di pedoni)
- f Impianti a fune
- n Battelli
- r Autobus e tram (regioni), se del caso anche battelli, impianti a fune, ferrovie a cremagliera

### Prefissi impiegati solo nella BDIT, non rilevanti per la clientela (né n. di linea né n. QO)

- v Autolinee internazionali, orari solo nella BDIT
- x Nessuna linea
- y Diritti ferrovia (AAR, VKM, CF)

### Attributi per i numeri di linea CH e i numeri di quadro d'orario CH

(da impiegare quando la concessione non è valida per una linea ben precisa e quando il quadro d'orario comprende più di una linea oppure solo una parte di una linea)

- .1 ... 9 Variante di linea stagionale (una cifra separata da un punto, ad es. a.200.1 = nuova gestione del traffico Lausanne – Le Brassus dal 07.08.2022)
- :a ... z Trattati di linea, necessari per ragioni relative ai diritti di concessione, al calcolo dell'indennità o all'esercizio (ad es. r.80.004:a = ramo della linea filoviaria sangallese 4)
- :K Concessione di zona ovvero concessione per più linee (ad es. 12.400:K = conc. di zona Sierre)
- :N Quadro d'orario, nessuna linea (ad es. r.10.389:N = tutte le corse delle autolinee 385, 472, 473 tra Palézieux e Oron-la-Ville; la linea 389 non esiste)
- :R Numero di linea riservato (ad es. r.21.616:R = riservato per l'offerta futura di Mobicité)
- :S Quadro d'orario cumulativo, con altre linee (ad es. 30.321:S = quadro d'orario comune per le linee 320 e 321)

### Ripartizione regionale per le linee ferroviarie (S-Bahnen) (solo numeri di linea CH)

- b0 Traffico a lunga distanza, altre offerte nazionali

b1	Arco Lemnico
b2	Regione Friburgo
b3	Regione Berna
b4	Arco giurassiano
b5	Regione Svizzera nordoccidentale (TNW-AG)
b6	Regione Svizzera centrale
b7	Regione Zurigo (ZVV)
b8	Regione Svizzera orientale (Ostwind)
b9	Regione Grigioni
bt	Ticino

### **Ripartizione regionale per le linee degli autobus e dei tram (numeri di linea e di quadro d'orario CH)**

r.01	Autobus a lunga percorrenza
r.07	Autobus per l'aeroporto
r.10	Cantone di Vaud, Chablais escl.
r.11	Cantone di Ginevra
r.12	Vallese, Chablais, Saanenland
r.20	Friburgo
r.21	Neuchâtel - Giura
r.22	Biel/Bienne
r.30	Berna
r.31	Oberland bernese (Meiringen – Thun – Lenk)
r.40	Soletta – Grenchen – Oberaargau
r.50	Basilea – Argovia – Olten (TNW/A-Welle)
r.51	Basilea – Germania/Francia (numeri di linea esteri)
r.60	Lucerna – Svizzera centrale – Zugo
r.62	Ticino e Moesano
r.70	Zurigo (ZVV)
r.71	Sciaffusa
r.72	Glarona e Svitto esterno
r.79	Autobus notturni ZVV
r.80	Svizzera orientale (Ostwind)
r.88	Principato del Liechtenstein
r.90	Grigioni
r.91	Alto Adige (numeri di linea altoatesini)
r.94	Tirolo (numeri di linea tirolesi)

## **5. Modifica del numero e della designazione**

Di principio sono validi i numeri e le designazioni delle linee indicati nelle concessioni. Se per esigenze di comunicazione con la clientela fosse necessario cambiarli, è possibile farlo d'intesa con l'UFT senza dover modificare la concessione (art. 17 LTV), a condizione che la linea in sé continui a corrispondere a quanto previsto nella concessione rilasciata. Fino a nuovo avviso le richieste in merito possono essere inoltrate al seguente indirizzo e-mail: [info\\_tuv@bav.admin.ch](mailto:info_tuv@bav.admin.ch). La modifica sarà effettiva con il cambio d'orario. Se globalmente possibile (univocità dei numeri di linea) l'UFT riprende le numerazioni coordinate a livello regionale.

Se una linea viene accorciata o prolungata oppure il suo percorso cambia considerevolmente o ancora la sua zona di servizio è modificata con la fermata su richiesta, è necessario adeguare la concessione.

## **6. Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il 1° aprile 2022. Al contempo l'UFT approva la Direttiva 581 concernente l'inoltro e la pubblicazione di dati dell'orario ufficiale nonché l'elaborazione dei quadri d'orario.

Ufficio federale dei trasporti

Dr. P. Füglistaler  
Direttore

Pierre-André Meyrat  
Direttore supplente