



Direttiva UFT (Guidance) Ordinazione TRV

Funzione di collegamento, condizioni per la partecipazione della
Confederazione all'ordinazione

N. registrazione/dossier: BAV-313.00-17/4

Nota editoriale

Editore	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Autore	Divisione Finanziamento dell'UFT
Diffusione	Pubblicazione sul sito Internet dell'UFT
Lingue	Tedesco (originale) Francese (traduzione) Italiano (traduzione)
Versione	1.1 del 02 maggio 2023



Indice

1	Scopo, campo di applicazione e destinatari	3
2	Basi legali.....	3
3	Definizioni	3
4	Partecipazione della Confederazione all'ordinazione nel TRV: condizioni e portata	6
4.1	Funzione di collegamento (art. 6 cpv. 1 lett. a OITRV).....	6
4.1.1	Riconoscimento	6
4.1.2	Tratti di linea senza funzione di collegamento (ad es. prolungamenti di linea «turistici»)	6
4.2	Passanti / traffico locale	7
4.3	Servizio multiplo (art. 6 cpv. 1 lett. b OITRV) (doppio collegamento, traffico parallelo)	8
4.3.1	Doppio collegamento.....	8
4.3.2	Traffico parallelo	9
4.4	Linee transfrontaliere (art. 6 cpv. 1 lett. c OITRV)	10
4.5	Servizio tutto l'anno (art. 6 cpv. 1 lett. d OITRV) e offerte stagionali	10
4.6	Ordinazione dell'intera offerta prevista dall'orario.....	11
4.7	Redditività minima (art. 6 cpv. 1 lett. e OITRV)	12
4.8	Trasporto diretto (art. 6 cpv. 1 lett. g OITRV)	12
4.8.1	Condizioni per l'indennizzo: riconoscimento del TD	12
4.8.2	Livello di ricavi nelle comunità tariffarie	13
4.8.3	Supplementi.....	13
4.8.4	Agevolazioni tariffali per i residenti	13
4.8.5	Prezzi differenziati per canale di distribuzione	13
4.9	Ordinazioni aggiuntive di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV	14
5	Entrata in vigore	15
6	Elenco delle abbreviazioni	16
7	Indice delle figure	16

1 Scopo, campo di applicazione e destinatari

La presente direttiva illustra l'interpretazione dell'UFT in merito alle disposizioni legali sulle condizioni per l'indennizzo e sull'ordinazione di linee o tratti di linea. La direttiva si rivolge in primo luogo ai Cantoni che dirigono la procedura di ordinazione del traffico regionale viaggiatori (TRV) e alle imprese di trasporto (IT) che ricevono indennità. Laddove possibile si farà capo alla prassi dell'UFT per semplificare la procedura di ordinazione.

2 Basi legali

La Confederazione ordina le offerte del TRV assieme ai Cantoni (art. 28 cpv. 1 legge sul trasporto di viaggiatori [LTV; RS 745.1]). Le offerte del traffico locale e quelle senza funzione di collegamento sono escluse dalle prestazioni federali (art. 28 cpv. 2 LTV). L'offerta di trasporto è determinata tenendo conto innanzitutto della domanda e dell'infrastruttura esistente (art. 31a cpv. 3 LTV). La LTV e l'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) prevedono diverse condizioni per la partecipazione della Confederazione all'ordinazione. Possono esservi anche disposizioni cantonali di cui occorre tener conto. Ai fini dell'interpretazione delle basi legali, l'UFT ha maturato per varie singole questioni una prassi in parte pluriennale, sintetizzata nella presente direttiva.

Legge sul trasporto di viaggiatori ([LTV; RS 745.1](#)), in particolare:

- Articolo 28 Indennità dei costi non coperti dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione
- Articolo 29 Condizioni
- Articolo 31a Offerta di trasporto e procedura di ordinazione

Ordinanza sul trasporto di viaggiatori ([OTV; RS 745.11](#)), in particolare:

- Articolo 5 Funzione di collegamento

ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori ([OITRV; RS 745.16](#)), in particolare:

- Articolo 2 Beneficiari delle indennità
- Articolo 3 Traffico locale
- Articolo 4 Definizioni
- Articolo 6 Condizioni
- Articolo 7 Portata dell'offerta ordinata
- Articolo 12 Coordinamento tra UFT e Cantoni

3 Definizioni

Linea (art. 4 OITRV)

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; le linee sulla stessa tratta, ma con funzioni di collegamento diverse, sono considerate ognuna una linea.

Per punti iniziali o finali di una linea si intendono i nodi in generale, quindi i punti di raccordo con il resto della rete. Secondo l'articolo 17 capoverso 2 OITRV, nel TRV se i committenti lo prescrivono occorre riunire più linee in un'offerta (ai sensi dell'ordinazione TRV, cioè per la quale è stabilita un'indennità). Nel caso di autolinee, per semplicità un'offerta va suddivisa in linee soltanto ove opportuno. Si deve evitare una suddivisione di linee dovuta a motivi prevalentemente politici (ad es. ai confini cantonali).

Funzione di collegamento (art. 5 OTV)

¹ Vi è funzione di collegamento quando ad almeno un'estremità della linea si trova un punto di raccordo con la rete interregionale, nazionale o internazionale dei trasporti pubblici e all'altra estremità o tra le due estremità della linea una località.

² Sono considerate località gli agglomerati in cui tutto l'anno almeno 100 abitanti risiedono in:

a. 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;

b. insediamenti sparsi tradizionali;

c. valli nelle regioni di montagna, il cui collegamento è effettuato da un punto comune.

Nel TRV per collegamento si intende il servizio di località o il raccordo con una rete interregionale, nazionale o internazionale, garantito mediante un dato numero di coppie di corse (CC) giornaliere destinate ai viaggiatori.

Per valutare se nello specifico si tratta di una località di cui alla lettera a occorre fare riferimento all'elenco ufficiale delle località dell'Ufficio federale di topografia¹.

Per insediamenti sparsi tradizionali di cui alla lettera b si intendono insediamenti privi di un centro in senso classico in quanto le case sono sparse sul territorio; questi insediamenti non figurano nel suddetto elenco. Se in una regione sono presenti una o più località con meno di 100 abitanti ciascuna, non è consentito sommarne il numero, sulla base della lettera b, allo scopo di adempiere il requisito minimo.

Per valli nelle regioni di montagna di cui alla lettera c si intendono valli il cui collegamento è garantito da un'unica strada. Per raggiungere la soglia dei 100 abitanti è consentito considerare l'intera valle (anziché una singola località in sé), ossia gli abitanti di tutte le località della valle e gli altri abitanti della stessa, purché il suo collegamento sia effettuato da un «punto comune». Per punto comune si intende un unico punto da cui una linea accede alla valle e non un unico punto all'interno della valle. Nella valle possono quindi esservi più fermate, che però non devono essere collegate a più di un punto di raccordo con il resto della rete dei trasporti pubblici (TP).

La funzione di collegamento è la condizione principale per l'indennizzo congiunto di un'offerta del TRV. Nell'interpretare la definizione di funzione di collegamento si deve tener presente il concetto di linea di cui all'articolo 4 OITRV. Cosa intendere per «punto di raccordo con il resto della rete» va valutato di caso in caso: può trattarsi di una grande stazione (ad es. Berna) così come del capolinea di un tram (se è il punto di raccordo con un'autolinea, come ad es. Klusplatz nella città di Zurigo). La discriminante è poter o dover cambiare nel punto di raccordo, provenendo dalla località collegata, per utilizzare le altre linee dei TP (comprese quelle a lunga distanza). Di norma ogni linea indennizzata del TRV dovrebbe presentare almeno un punto di raccordo. Esistono soltanto poche linee isolate, ossia prive di collegamento con il resto della rete dei TP, e concernono impianti a fune. La Confederazione può partecipare in via eccezionale alla loro ordinazione sulla base della disposizione dell'articolo 6 capoverso 4 OITRV. La disposizione secondo cui il punto di raccordo deve trovarsi a un'estremità della linea significa che le offerte «località – punto di raccordo – località» secondo l'articolo 4 OITRV costituiscono di massima due linee distinte (a loro volta riunite nell'offerta presentata).

Traffico regionale viaggiatori (art. 4 OITRV)

La nozione di traffico regionale viaggiatori è di regola equiparata a quella di TRV ordinato congiuntamente da Confederazione e Cantoni. L'articolo 6 OITRV stabilisce le condizioni alle quali un'offerta del TRV può essere ordinata congiuntamente. Vi possono quindi essere anche offerte del TRV non ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Un'ordinazione senza partecipazione

¹ www.cadastre.ch → Servizi & pubblicazioni → Servizi & prodotti → Elenchi geografici ufficiali → Elenco ufficiale delle località

della Confederazione è possibile, in base all'articolo 28 capoverso 4 LTV, per le offerte che pur destinate al traffico viaggiatori all'interno di una regione non adempiono le condizioni di cui all'articolo 6 OITRV o non vengono ordinate congiuntamente per altri motivi. A titolo di esempio si possono citare le linee con una domanda o un grado di copertura dei costi insufficiente. Dal punto di vista del finanziamento queste offerte non rientrano nel «traffico regionale viaggiatori» bensì tra le altre «prestazioni di trasporto ordinate dalla Confederazione, dai Cantoni o dai Comuni» di cui all'articolo 29 capoverso 2 OITRV. Di conseguenza, il risultato della linea non è attribuito alla riserva speciale di cui all'articolo 36 LTV.

Traffico locale (art. 3 OITRV)

La Confederazione non ordina offerte del traffico locale (art. 28 cpv. 2 LTV).

Il traffico locale è costituito da linee che servono al collegamento capillare di località. 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 TP. In caso di differenze di altitudine si calcola 1 km per 100 metri di dislivello. Di regola si considera la distanza tra le fermate in linea d'aria, in casi particolari il percorso da coprire a piedi (p. es. se quest'ultimo è molto più lungo della distanza in linea d'aria a causa della presenza di ostacoli quali un fiume o un'autostrada). Queste linee sono attribuite al traffico locale anche laddove offrono la coincidenza con il TRV.

Offerte senza funzione di collegamento

La Confederazione non ordina offerte senza funzione di collegamento (art. 28 cpv. 2 LTV).

Le linee senza funzione di collegamento (dette anche offerte turistiche) spesso non sono effettuate tutto l'anno o tutti i giorni; si tratta in particolare di impianti di risalita o linee di navigazione.

Traffico a lunga distanza

La Confederazione non ordina offerte del traffico a lunga distanza.

Le linee del traffico a lunga distanza garantiscono il collegamento tra le aree d'intervento e i centri principali del Paese e con i principali assi di trasporto europei. I principi e i criteri per il traffico a lunga distanza sono definiti in una guida dell'UFT (disponibile soltanto in tedesco).²

Ulteriori offerte ordinate dall'ente pubblico (art. 28 cpv. 4 LTV)

Trattasi di tutte le offerte ordinate, all'infuori di quelle del TRV ordinate congiuntamente secondo l'articolo 28 capoverso 1 LTV. Comprendono quindi sia le offerte del TRV ordinate dai soli Cantoni e/o Comuni in quanto non adempiono le condizioni di cui all'articolo 6 OITRV per l'ordinazione congiunta, sia altre offerte ordinate quali il traffico locale o le offerte senza funzione di collegamento.

Trasporto diretto (TD; art. 16 LTV)

Le imprese offrono di regola all'utente un unico contratto di trasporto per gli itinerari che passano attraverso le reti di imprese diverse (art. 16 LTV). Il trasporto diretto nazionale (TDN) si estende all'intero territorio della Svizzera, mentre uno regionale si estende solo a parti del suo territorio o a singoli agglomerati e regioni (comunità tariffarie).

² www.bav.admin.ch → Modi di trasporto → Ferrovia → Traffico viaggiatori → Traffico a lunga distanza → Wegleitung: Grundsätze für den Fernverkehr Version 2.0 (PDF)

4 Partecipazione della Confederazione all'ordinazione nel TRV: condizioni e portata

4.1 Funzione di collegamento (art. 6 cpv. 1 lett. a OITRV)

La funzione di collegamento è definita nel capitolo 3. Nel TRV una linea presenta una funzione di collegamento se serve con trasporti pubblici una località che conta tutto l'anno almeno 100 abitanti.

4.1.1 Riconoscimento

La Confederazione ordina le linee con funzione di collegamento, che è riconosciuta se la linea è effettivamente destinata a collegare le località servite. La Confederazione non partecipa all'ordinazione di linee che effettuano servizio in una località ma che per come sono configurate possono essere usate solo in misura limitata per il traffico giornaliero. Non partecipa pertanto, sulla base dell'articolo 28 capoverso 1 LTV, all'ordinazione di servizi complementari all'offerta ordinaria che prevedono il pagamento di un supplemento o la sola 1a classe; questi servizi devono essere ordinati dai soli Cantoni sulla base dell'articolo 28 capoverso 4 LTV.

4.1.2 Tratti di linea senza funzione di collegamento (ad es. prolungamenti di linea «turistici»)

La Confederazione ordina le linee con funzione di collegamento. Un prolungamento di linea oltre l'ultima località con più di 100 abitanti (art. 5 OTV) deve essere di massima finanziato separatamente. È possibile rinunciare a una ripartizione del finanziamento se i ricavi aggiuntivi (ricavi marginali [RM]) coprono i costi aggiuntivi (costi marginali [CM]) e, quindi, nell'insieme il prolungamento non comporta un aumento dei costi non coperti. Nei CM va considerata una quota di costi generali poiché un aumento dei costi sostenuti per la linea di regola determina un incremento dei costi generali imputati. In tal caso l'ordinazione congiunta comprende l'intera linea A – B – C (cfr. Figura 1). La prova dell'adempimento della suddetta condizione va fornita mediante un'offerta ipotetica per il tratto A – B. La condizione è adempiuta se le indennità per l'intera linea A – B – C non risultano superiori a quelle per il tratto A – B.

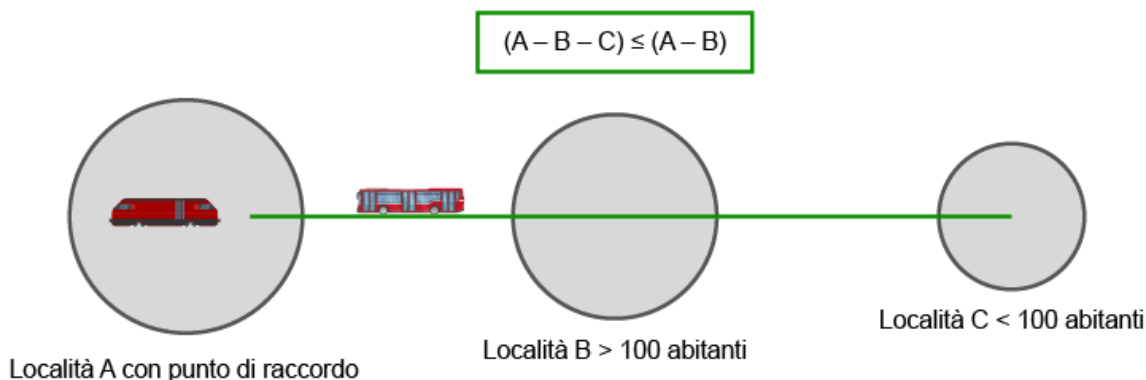


Figura 1: Tratti di linea senza funzione di collegamento con $CM \leq RM$ (con partecipazione della Confederazione)

Se i RM non coprono i CM è necessario un finanziamento separato del tratto B – C (cfr. Figura 2). In tal caso è possibile presentare:

1. un'unica offerta per l'intera linea A – B – C, che comprende un'indennità secondo l'articolo 28 capoverso 4 LTV per il tratto B – C;
2. due offerte separate, rispettivamente TRV A – B e «altre offerte ordinate» (APO) Cantone/Comune B – C.

Se è necessario ripartire il finanziamento dei rami di linea, i costi e i ricavi devono essere di massima ripartiti a entrambi i rami secondo il principio dei costi completi (in base alle chiavi utilizzate dall'IT,

quali chilometri e ore). Un'imputazione basata sui CM è possibile se sono adempiute le seguenti condizioni:

- sosta senza tratto di linea B – C in $B < 30$ minuti (tempo di stazionamento);
- quota della prestazione del tratto B – C $< 10\%$ della prestazione totale (ad es. in chilometri percorsi) secondo l'articolo 16 capoverso 3 dell'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221);
- consenso di tutti i committenti (UFT incluso).

I ricavi vengono ripartiti ai due tratti di linea, come di consueto, in base alla domanda (pkm, passeggeri).

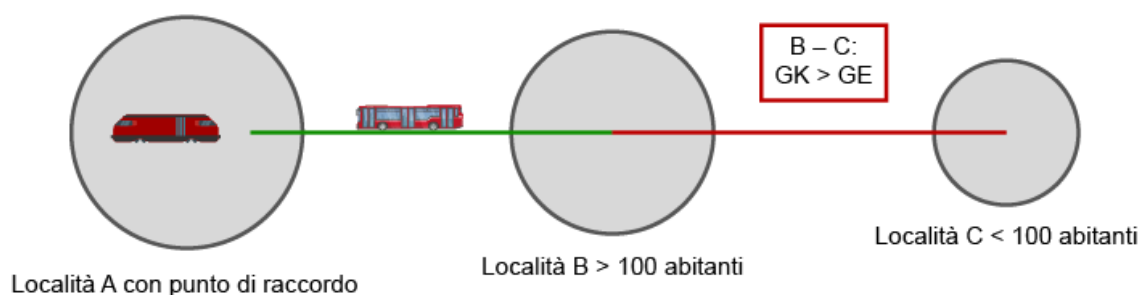


Figura 2: Tratti di linea senza funzione di collegamento con $CM > RM$ (senza partecipazione della Confederazione)

4.2 Passanti / traffico locale

Nei punti di raccordo (costituiti solitamente da stazioni) di norma i due rami di linea sono considerati separatamente.

Se il tratto di linea A – Q è destinato al traffico locale (collegamento capillare), la Confederazione non partecipa al suo finanziamento.

Se la stazione di una località non si trova in posizione centrale, la Confederazione partecipa all'ordinazione di brevi prolungamenti di linea A – Q dalla stazione verso il centro (cfr. Figura 3), trattandosi di un collegamento di base della località. In tal caso si può rinunciare a una ripartizione dell'ordinazione, a condizione che il ramo di linea interessato non serva principalmente al collegamento capillare (tra le altre cose, che conduca direttamente in centro).

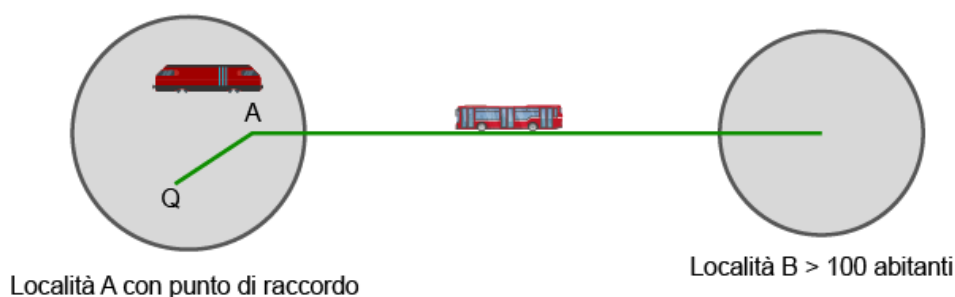


Figura 3: Brevi prolungamenti di linea dalla stazione verso il centro città (partecipazione della Confederazione)

È invece esclusa la partecipazione della Confederazione al finanziamento del collegamento di quartieri nel tratto A – Q in presenza di passanti (Figura 4).

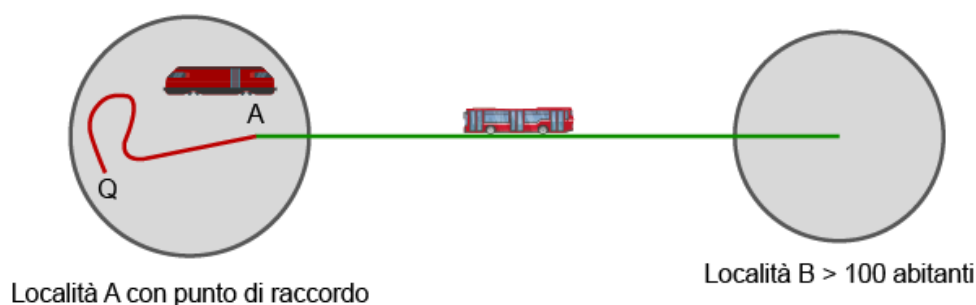


Figura 4: Collegamento di quartieri nel caso di passanti (senza partecipazione della Confederazione)

Se è necessario ripartire il finanziamento dei rami di linea, si procederà come descritto al numero 4.1.2. Analogamente a quanto disposto per i tratti di linea senza funzione di collegamento (cfr. n. 4.1.2) è possibile presentare:

1. un'unica offerta per l'intera linea B – A – Q, che comprende un'indennità secondo l'articolo 28 capoverso 4 LTV per il tratto A – Q;
2. due offerte separate, rispettivamente TRV A – B e APO Cantone/Comune A – Q.

4.3 Servizio multiplo (art. 6 cpv. 1 lett. b OITRV) (doppio collegamento, traffico parallelo)

4.3.1 Doppio collegamento

Se una linea serve una località già collegata si tratta di un doppio collegamento. Nonostante questo servizio multiplo la Confederazione può partecipare alla sua ordinazione se la linea costituisce un importante collegamento complementare (art. 6 cpv. 1 lett. b OITRV). Un importante collegamento complementare si ha innanzitutto se una località già collegata viene dotata di un ulteriore collegamento da una direzione diversa, con conseguente riduzione del tempo di viaggio. La Confederazione può partecipare all'ordinazione di tutte le linee interessate se la domanda è sufficiente (secondo l'art. 7 OITRV) ed è raggiunto il grado di copertura dei costi minimo (secondo il n. 4.7 Redditività minima).

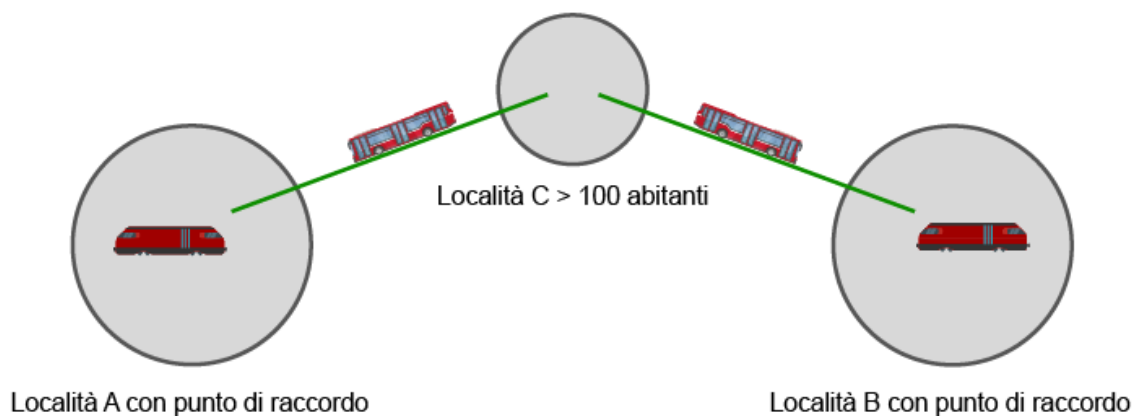


Figura 5: Doppio collegamento

4.3.2 Traffico parallelo

Se entrambi i punti di raccordo si trovano su una medesima linea ferroviaria, si tratta solo in via eccezionale di un importante collegamento complementare. La Confederazione può tuttavia partecipare all'ordinazione di ambedue le linee interessate se la domanda è sufficiente (secondo l'art. 7 OITRV) ed è raggiunto il grado di copertura dei costi minimo (secondo il n. 4.7 Redditività minima).

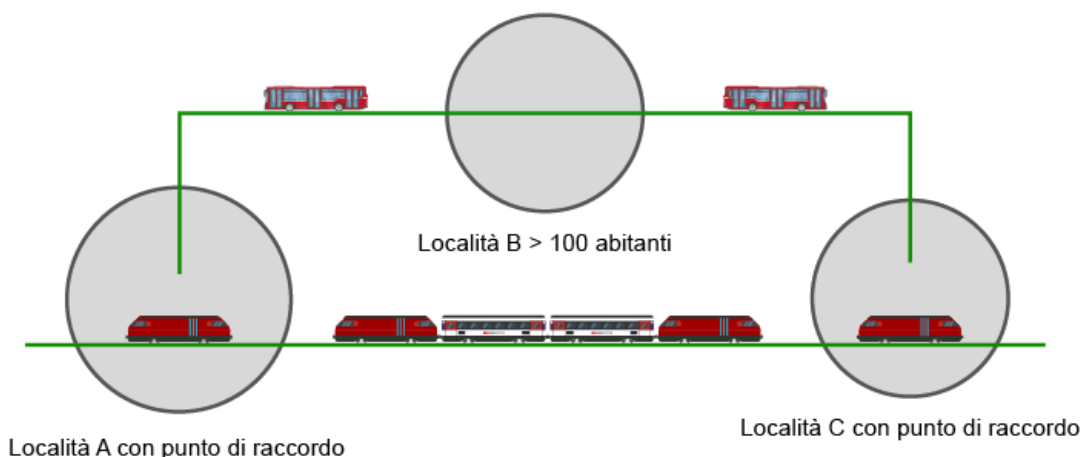


Figura 6: Traffico parallelo con punti di collegamento sulla stessa linea ferroviaria

Due (o più) linee di uno stesso mezzo di trasporto che presentino un tracciato per lo più parallelo non sono considerate come traffico parallelo se il capolinea è differente. La Confederazione può partecipare all'ordinazione di tutte le linee interessate se la domanda è sufficiente (secondo l'articolo 7 OITRV) ed è raggiunto il grado di copertura dei costi minimo (secondo il n. 4.7 Redditività minima). Analogamente si procederà per le linee dal tracciato parallelo ma con una politica delle fermate differente (corse dirette).

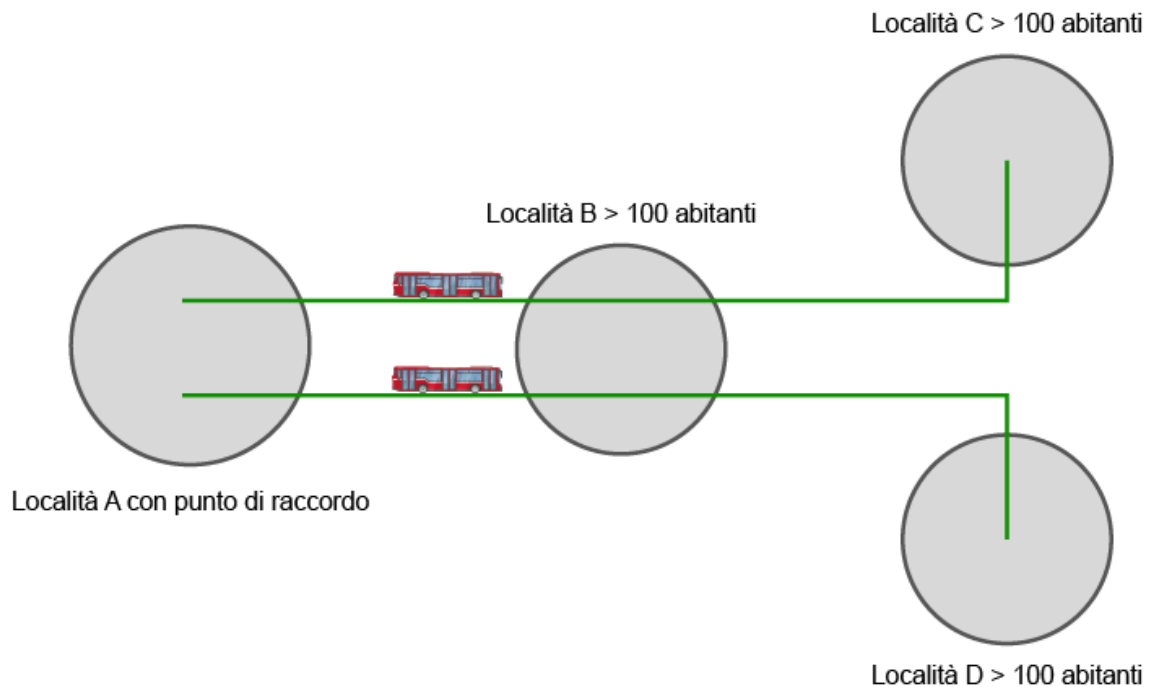


Figura 7 : trasporto parallelo con lo stesso mezzo di trasporto

4.4 Linee transfrontaliere (art. 6 cpv. 1 lett. c OITRV)

Si applica il principio di territorialità. La Confederazione può partecipare all'ordinazione di tratti di linea situati all'estero se i punti iniziale e finale si trovano in Svizzera. La portata dell'ordinazione è determinata in base al mezzo di trasporto:

- autolinee e linee di navigazione, fino al confine nazionale;
- per le linee ferroviarie occorre valutare caso per caso: di regola si ordina il tratto fino alla stazione di confine o al punto di cambio d'esercizio / alla stazione terminale delle ferrovie interessate, che può trovarsi anche all'estero (ad es. Tirano in Italia quale stazione terminale della linea del Bernina della FR). È infatti qui che avviene solitamente il passaggio di responsabilità tra le imprese di trasporto.

Per l'esame della funzione di collegamento occorre considerare l'intera linea, incluso il tratto all'estero: quindi, è possibile l'ordinazione di tratti in territorio svizzero in sé attribuibili al traffico locale (ad es. Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof).

4.5 Servizio tutto l'anno (art. 6 cpv. 1 lett. d OITRV) e offerte stagionali

Per «tutto l'anno» si intende di massima «per 52 settimane, almeno dal lunedì al venerdì». Il criterio si riferisce alla linea e non a singole corse, che possono anche essere solo stagionali (ad es. senza vacanze scolastiche) o effettuate in singoli giorni della settimana purché abbiano una funzione di collegamento. La Confederazione non partecipa di massima all'ordinazione delle linee che circolano solo in determinati giorni della settimana, ad esempio di domenica, mentre partecipa a quella delle offerte notturne, che di regola sono disponibili solo nei fine settimana durante le notti venerdì/sabato e sabato/domenica.

Se un'offerta serale o notturna è pubblicata nello stesso quadro d'orario di quella diurna, con il consenso dei committenti è possibile presentare tutte le prestazioni (offerta diurna, serale e notturna) in un'unica offerta TRV.

La Confederazione partecipa all'ordinazione di linee che intensificano la frequenza di linee esistenti o le sostituiscono per far fronte a un aumento o a un calo stagionale o giornaliero della domanda ma che sono oggetto di una presentazione d'offerta distinta. Tali offerte possono presentare un tracciato o

un mezzo di trasporto diverso da quello dell'offerta ordinaria. Per quanto possibile e opportuno va perseguita un'integrazione in offerte esistenti. In casi motivati l'offerta di intensificazione o sostitutiva può costituire una linea a sé stante oggetto di una presentazione d'offerta distinta e indennizzata separatamente, in particolare se motivi tecnici o una carenza di capacità (infrastrutturali) rendono necessario prevedere un tracciato del tutto diverso da quello ordinario.

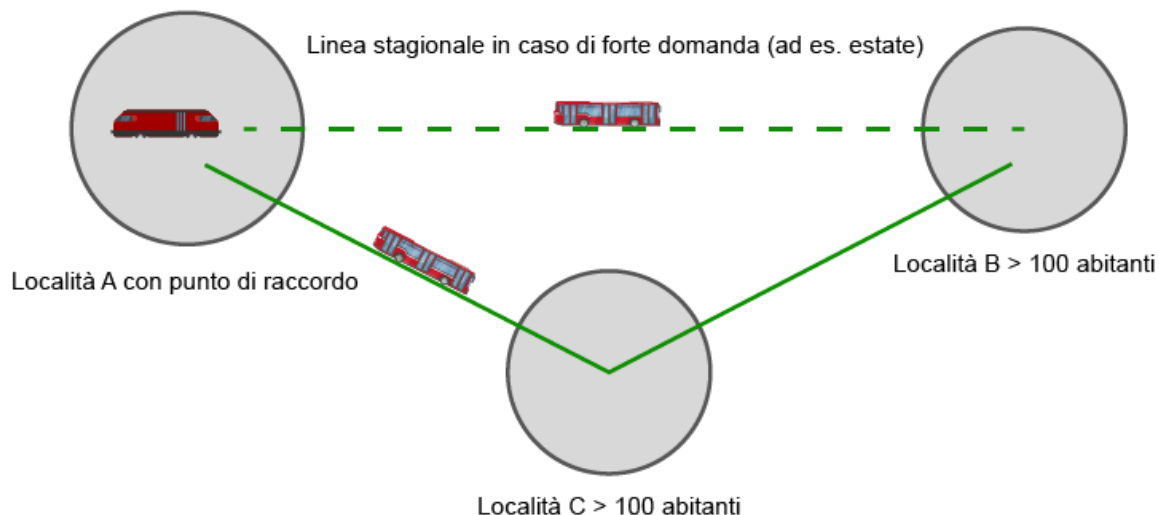


Figura 8: Offerte complementari stagionali

4.6 Ordinazione dell'intera offerta prevista dall'orario

L'ordinazione della Confederazione riguarda in sostanza l'intera offerta prevista dall'orario su una linea, ossia tutte le sue corse, comprese quelle supplementari nonché le corse al mattino e alla sera su singoli tratti (art. 9 OTV). È possibile l'ordinazione aggiuntiva di singole corse, quali miglioramenti dell'offerta (in particolare corse supplementari all'interno di località), da parte di Cantoni, Comuni o terzi. Se la portata dell'offerta supera quella prescritta dall'articolo 7 OITRV (cosiddetta «offerta eccedente»), il finanziamento dei rispettivi miglioramenti è a carico dei Cantoni (art. 28 cpv. 4 LTV).

Nel caso di linee proposte dall'impresa di trasporto sostanzialmente in autonomia finanziaria, quali quelle a lunga distanza o turistiche, la Confederazione non partecipa all'ordinazione di miglioramenti dell'offerta costituiti da singole corse, in particolare mattutine o serali. L'eventuale ordinazione dei miglioramenti avverrà a cura dei Cantoni, dei Comuni o di terzi.

Esempi

- Traffico a lunga distanza: la Confederazione non ordina collegamenti mattutini o serali non previsti nella concessione.

Un Cantone intende ordinare un collegamento a lunga distanza alle 2 di notte che ne completi uno già esistente ed effettui lo stesso tracciato e le stesse fermate. La Confederazione non partecipa all'ordinazione e la prestazione deve essere finanziata dal solo Cantone.

- Linee turistiche con funzione di collegamento: la Confederazione non ordina singole corse che senza l'ordinazione l'operatore della linea non offrirebbe.

L'operatore di una linea turistica con funzione di collegamento gestita in maniera finanziariamente autonoma non effettua servizio prima delle ore 8. Il Cantone intende ordinare una coppia di corse da proporre già alle 7. La Confederazione non partecipa all'ordinazione e la prestazione deve essere finanziata dal solo Cantone.

4.7 Redditività minima (art. 6 cpv. 1 lett. e OITRV)

Le condizioni per la redditività minima nel TRV di cui all'articolo 6 capoverso 1 lettera e OITRV sono disciplinate, conformemente all'articolo 6 capoverso 3 OITRV, nella direttiva Redditività minima nel traffico regionale viaggiatori (TRV)³.

4.8 Trasporto diretto (art. 6 cpv. 1 lett. g OITRV)

4.8.1 Condizioni per l'indennizzo: riconoscimento del TD

Secondo l'articolo 16 LTV, se ve ne è il bisogno, nel TRV l'offerta del TD è obbligatoria. Secondo l'articolo 56 capoverso 2 OTV occorre stabilire nella concessione per quali linee del TRV in via eccezionale non deve essere offerto il TD. Queste disposizioni si applicano a tutte le offerte del TRV, ossia non solo a quelle ordinate anche dalla Confederazione.

L'ordinazione congiunta nel TRV è vincolata all'applicazione delle tariffe del TD indicate qui di seguito. Il fatto che, in determinati casi, soprattutto nelle comunità tariffarie, non sia obbligatorio applicare singole tariffe, non significa che la loro applicazione vada esclusa. L'UFT accoglie con favore una più estesa offerta di tariffe del TD se questa si rende necessaria.

- T600 (disposizioni accessorie comuni di tariffa per il TD e le comunità)

La tariffa T600 deve essere offerta per tutte le linee.

- T601 (tariffa generale per viaggiatori)

La tariffa T601 deve essere offerta per tutte le linee.

Eccezioni

- L'offerta del TRV da ordinare è completamente coperta da un city ticket o da un'offerta analoga.
- Impianti a fune di piccole dimensioni (< 30 persone/cabina)
- Linee del TRV non direttamente collegate ad altre linee del traffico regionale o a lunga distanza, in particolare se per il collegamento tra la stazione ferroviaria e la stazione a valle di un impianto a fune o l'imbarcadero di un battello deve essere utilizzata una linea del traffico locale di cui la Confederazione non è committente.

- T650 (abbonamenti per tratte)

La tariffa T650 deve essere offerta per le linee del TRV che non rientrano interamente in una o più comunità tariffarie. Se non vi è l'obbligo di offrire la T601, non deve essere offerta neppure la T650.

- T654 (abbonamento generale, abbonamento metà prezzo)

La tariffa T654 deve essere tassativamente offerta e l'abbonamento generale interamente riconosciuto. Non sono ammesse eccezioni per le linee del TRV ordinate congiuntamente.

- T651 (comunità tariffarie)

Se esiste una comunità tariffaria, le linee del TRV ordinate congiuntamente devono poter essere utilizzate con i titoli di trasporto della comunità. Eccezioni sono possibili per gli impianti di trasporto a

³ www.bav.admin.ch → Diritto → Altre basi giuridiche e prescrizioni → Direttive → In generale

fune, la cui integrazione in una comunità tariffaria è tuttavia auspicabile nell'ottica della clientela e va mantenuta se l'impianto è già integrato.

4.8.2 Livello di ricavi nelle comunità tariffarie

Il livello di ricavi nel TDN è differente da quello nelle comunità tariffarie regionali. Se, secondo i calcoli effettuati sulla base del modello «Indennizzo del livello dei prezzi delle comunità», il livello di ricavi in una comunità tariffaria è inferiore all'80 per cento di quello nel TDN, la differenza deve essere indennizzata mediante un'agevolazione tariffale di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV o coperta dalle IT.

4.8.3 Supplementi

Ritenendo che complicherebbe il sistema tariffario, la Confederazione è contraria all'applicazione di supplementi nel TRV indennizzato. Non partecipa pertanto all'ordinazione di offerte che prevedono il pagamento di un supplemento o la sola 1a classe. Un'eccezione è costituita dagli autobus a chiamata (offerte a chiamata), poiché i passeggeri vengono prelevati e portati a destinazione su richiesta.

Non partecipa inoltre all'ordinazione di offerte con obbligo di prenotazione e corrispondente pagamento di supplemento. Ciò vale anche per viaggi di gruppo nazionali.

Resta possibile, o addirittura auspicata, l'applicazione di supplementi per offerte di particolare comodità, quali ad esempio le carrozze panoramiche. Le corse interessate devono però comprendere anche possibilità non soggette a supplemento, segnalati su www.tp-info.ch.

4.8.4 Agevolazioni tariffali per i residenti

La Confederazione non partecipa al finanziamento di agevolazioni tariffali per i residenti. Se su una linea è offerta un'agevolazione tariffale per i residenti, la differenza rispetto alla tariffa normale deve essere finanziata dai soli Cantone, Comune e/o IT.

Oltre alle agevolazioni sui titoli di trasporto a tariffa normale, i residenti talvolta godono anche di riduzioni sui prezzi degli abbonamenti per la pratica di sport invernali e le passeggiate in montagna. In questi casi per la ripartizione dei ricavi alle offerte indennizzate si deve applicare la stessa chiave di quella impiegata per gli abbonamenti non scontati, in modo che la riduzione per i residenti sia coperta esclusivamente dalle offerte non indennizzate, o altrimenti la differenza deve essere finanziata come agevolazione tariffale.

4.8.5 Prezzi differenziati per canale di distribuzione

Ritenendola una complicazione del sistema tariffario e una disparità di trattamento dei clienti, la Confederazione non partecipa all'applicazione di riduzioni sui titoli di trasporto vincolate al supporto o al canale di vendita.

4.9 Ordinazioni aggiuntive di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV

Nel caso di ordinazioni supplementari di Cantoni, Comuni o privati occorre procedere come segue.

Committente	Servizio pubblico (trasporto previsto dall'orario ufficiale)	Indennità secondo art. 28 cpv. 4 LTV?
Cantoni o Comune	Sì (ad es. corsa supplementare)	Sì
Cantoni o Comune	No (ad es. corsa riservata agli scolari)	No Indicare tra le attività accessorie o, conformemente all'art. 29 cpv. 8 OITRV, come ricavo accessorio
Privati (ad es. scuola privata, centro commerciale)	Sì (ad es. corsa supplementare)	No Indennità possono essere erogate solo dall'ente pubblico. Indicare l'indennizzo come ricavo accessorio.
Privati (ad es. scuola privata, centro commerciale)	No (ad es. corsa riservata agli scolari)	No Indicare tra le attività accessorie o, conformemente all'art. 29 cpv. 8 OITRV, come ricavo accessorio.

La riduzione della deduzione dell'imposta precedente si applica anche per le indennità di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV e si deve dunque garantire che venga considerata nel calcolare l'importo di tali indennità.

5 Entrata in vigore

La presente direttiva (versione 1.0) entra in vigore il 1° gennaio 2023 ed è applicabile per la prima volta per la procedura d'ordinazione 2025.

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Arnold Berndt
Capo divisione a.i.

6 Elenco delle abbreviazioni

Abbreviazione	Denominazione
APO	Settore «Altre prestazioni ordinate» (art. 29 cpv. 4 OITRV)
CC	Coppia di corse
FR	Ferrovia retica SA
IT	Impresa di trasporto
Pkm	Passeggeri-chilometro
RM / CM	Ricavi marginali / Costi marginali
TD / TDN	Trasporto diretto / trasporto diretto nazionale
TP	Trasporti pubblici
TRV	Traffico regionale viaggiatori

7 Indice delle figure

Figura 1: Tratti di linea senza funzione di collegamento con $CM \leq RM$ (con partecipazione della Confederazione).....	6
Figura 2: Tratti di linea senza funzione di collegamento con $CM > RM$ (senza partecipazione della Confederazione).....	7
Figura 3: Brevi prolungamenti di linea dalla stazione verso il centro città (partecipazione della Confederazione).....	8
Figura 4: Collegamento di quartieri nel caso di passanti (senza partecipazione della Confederazione) .	8
Figura 5: Doppio collegamento.....	9
Figura 6: Traffico parallelo con punti di collegamento sulla stessa linea ferroviaria.....	9
Figura 7 : trasporto parallelo con lo stesso mezzo di trasporto.....	10
Figura 8: Offerte complementari stagionali.....	11