



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT

2024

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

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Situazione iniziale	3
2	Svolgimento della consultazione	3
2.1	Rinuncia esplicita a entrare nel merito	3
3	Risultati della procedura di consultazione	4
3.1	Valutazione dell'insieme del progetto	4
3.2	Pareri su singoli articoli dell'OITRV	6
3.2.1	Altre osservazioni	18
3.3	Pareri su singoli articoli dell'OCPF	18
3.3.1	Altre osservazioni	18
3.4	Pareri su singoli articoli dell'OTV	18
3.4.1	Altre osservazioni	21
4	Elenco dei partecipanti alla consultazione	22
4.1	Cantoni	22
4.2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	22
4.3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	22
4.4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	22
4.5	Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o della Lferr.	23
4.6	Comunità tariffarie Svizzera	23
4.7	Organizzazioni	23
4.8	Altri	23

1 Situazione iniziale

Il 16 agosto 2023 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione in merito alle modifiche di ordinanze conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori e in merito alla revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV) presso i Cantoni, i partiti, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e gli ambienti interessati.

2 Svolgimento della consultazione

La procedura di consultazione si è svolta dal 16 agosto 2023 al 1° dicembre 2023.

Sono stati invitati a partecipare 268 soggetti (destinatari).

Sono pervenuti 72 pareri.

	Destinatari	Pareri pervenuti	Rinuncia esplicita a entrare nel merito
1. Cantoni e CTP	27	26	2
2. Partiti	11	2	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4	1
5. Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o della Lferr	118	11	1
6. Comunità tariffarie Svizzera	18	2	1
7. Organizzazioni	83	14	
8. Altri	-	5	
Totale	268	67	

I pareri sono raccolti in un documento separato pubblicato sul sito Internet della Cancelleria della Confederazione svizzera (CaF).

2.1 Rinuncia esplicita a entrare nel merito

Cantone di Neuchâtel
Cantone di Nidvaldo
Unione svizzera degli imprenditori (Gli Imprenditori); rinvio al parere di economiesuisse
Basler Verkehrsbetriebe (BVB)
Onde Verte (comunità tariffaria)

3 Risultati della procedura di consultazione

3.1 Valutazione dell'insieme del progetto

La riforma del settore del traffico regionale viaggiatori (riforma TRV) mira a una maggiore chiarezza in fatto di responsabilità e a procedure più efficienti nel settore. Con le modifiche di ordinanze poste in consultazione si precisano gli obiettivi preminenti della riforma. Nello specifico si prevedono una revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) nonché modifiche dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF; RS 742.120) e dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11). L'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221) è abrogata e le sue disposizioni innalzate, integrandole nell'OITRV e nell'OCPF, atti normativi di competenza del Consiglio federale.

Le modifiche delle ordinanze sono volte a rafforzare la vigilanza e il controllo dopo i vari casi di sovvenzionamento indebito e a specificare l'impiego delle eccedenze. Con l'introduzione di convenzioni sugli obiettivi pluriennali si intende aumentare la certezza della pianificazione e i vincoli nel TRV, mentre con quella di un'analisi comparativa nazionale e di una nuova piattaforma di dati uniforme per la procedura di ordinazione ci si propone di migliorare la trasparenza e l'efficienza. Garantendo a terzi l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura di distribuzione ci si prefigge di incrementare la trasparenza delle offerte per la clientela. Mediante la definizione di regole per il trattamento di dati personali da parte delle imprese di trasporto (IT) si vuole attribuire la giusta attenzione alla protezione dei dati.

Nell'insieme il progetto riscuote un ampio sostegno, anche dai Cantoni e dalle IT direttamente interessati da parti delle modifiche, seppur nello specifico molti di loro propongano diverse precisazioni e complementi. I Cantoni GE, NE, NW e ZG approvano il progetto, rinunciando esplicitamente a osservazioni puntuali. Da notare che nessun parere pervenuto è contrario o respinge totalmente gli avamprogetti del Consiglio federale.

I **Cantoni** sostengono la struttura modificata delle ordinanze ritenendo che le modifiche siano comprensibili e migliorino la visione d'insieme. Numerosi Cantoni accolgono esplicitamente con favore l'abrogazione della disposizione sul servizio doppio o multiplo (attuale art. 7 OITRV) e la novità secondo cui a essere determinante per la portata dell'offerta sarà solo il tratto più frequentato (art. 8 cpv. 2 OITRV). I Cantoni GR e JU deplorano il fatto che le direttive prospettate dall'UFT sulle diverse questioni non siano ancora disponibili e, come preannunciato dall'UFT stesso, si aspettano di venire coinvolti nell'elaborazione. Il Cantone SO auspica che i trasporti pubblici (TP) ordinati siano maggiormente considerati come sistema globale, tenendo conto per esempio delle offerte ordinate senza la partecipazione della Confederazione. Il Cantone BL lamenta la mancanza di indicazioni sulle conseguenze a livello finanziario e di personale per Confederazione, Cantoni e Comuni e desidera un capitolo integrativo sul tema e, in caso di costi aggiuntivi, una consultazione. I Cantoni BE, SO, TI e ZH vorrebbero disposizioni meno restrittive sulle indennità per il materiale rotabile storico.

Tra i **partiti** hanno espresso il proprio parere il Partito socialista svizzero (PSS) e l'Unione Democratica di Centro (UDC). Entrambi accolgono favorevolmente il progetto. L'UDC auspica una maggiore efficienza dei costi nei TP e prescrizioni più severe sulla costituzione di riserve, mentre approva esplicitamente la nuova competenza per l'UFT di emanare direttive sulla presentazione dei conti.

Le tre **associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna** sostengono il progetto posto in consultazione dal Consiglio federale. Il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB) approva esplicitamente il fatto per la portata dell'offerta sarà determinante il tratto più frequentato. L'Associazione dei Comuni Svizzeri e l'Unione delle città svizzere sottolineano l'importanza di rafforzare la vigilanza e il controllo; la prima ritiene che il miglioramento della pianificabilità del traffico regionale perseguito con le convenzioni sugli obiettivi pluriennali sia particolarmente importante per i Comuni.

Tra le **associazioni mantello dell'economia** hanno espresso il proprio parere sui contenuti Travail.Suisse, l'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam) ed economiesuisse. Nella maggior parte dei casi appoggiano le modifiche proposte dal Consiglio federale. Gli Imprenditori hanno semplicemente rinviato alla risposta di economiesuisse. Travail.Suisse propone di considerare, nell'analisi comparativa, non solo l'aspetto dell'economicità, ma anche quello della sicurezza sul lavoro o le condizioni di lavoro; inoltre, rifacendosi al parere di transfair, respinge l'apertura dell'infrastruttura di distribuzione a terzi. L'usam, alla luce dei recenti casi di sovvenzionamento indebito, saluta il chiarimento delle competenze di Confederazione e Cantoni e l'introduzione di standard uniformi per la presentazione dei conti. economiesuisse approva per lo più le modifiche proposte per attuare la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) e sostiene l'introduzione di un'analisi comparativa, ritenendo tuttavia che i risultati debbano essere pubblicati. Inoltre, formula alcune proposte di principio. Poiché, nonostante l'intensificazione dei controlli, il problema principale nel traffico beneficiario di indennità rimane l'asimmetria informativa tra committenti e IT, un sistema di gare e una deregolamentazione gli sembrano più promettenti. L'attuale sistema, nonostante il rigido armamentario di prescrizioni, cela il rischio di ulteriori sviluppi disfunzionali. La forte continuità delle convenzioni sugli obiettivi pluriennali potrebbe inoltre ridurre gli incentivi all'efficienza e la forza innovatrice nei TP.

Delle **imprese di trasporto (IT)** beneficiarie di indennità secondo la LTV o la Lferr che sono state interpellate, dieci si sono pronunciate sul progetto: tutte appoggiano di massima le proposte del Consiglio federale, ma in alcuni casi propongono modifiche e precisazioni; talune rinviano al parere dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP), che sostengono. La Aletsch Bahnen AG (ABAG) si compiace del fatto che gli impianti a fune non siano soggetti alle convenzioni sugli obiettivi e agli standard uniformi per la presentazione dei conti. BLS AG, AutoPostale SA, FFS SA, Thurbo AG e Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sollevano obiezioni di fondo riguardo alle proposte sul trattamento dei dati personali da parte delle IT: le disposizioni sono troppo restrittive e si spingono troppo oltre. BERNMOBIL, BLS AG, la Ferrovia retica (FR) e VBZ auspicano un'estensione del sostegno finanziario previsto per il materiale rotabile storico. La STI Bus AG critica il fatto che l'esecuzione sia essenzialmente disciplinata da direttive dell'UFT, che non costituirebbero norme giuridiche giustiziabili, quando invece andrebbe specificata in un'ordinanza del DATEC.

Le reazioni delle **organizzazioni e di altri soggetti** alle riforme del TRV sono generalmente positive. Swissolympic sottolinea l'importanza di buoni collegamenti mediante il TRV per il traffico del tempo libero e le attività sportive. Il Centre Patronal accoglie con favore l'introduzione di standard uniformi per la presentazione dei conti e di un'analisi comparativa. L'UTP sostiene gli sforzi volti a semplificare i processi e ad aumentare l'efficienza e la trasparenza del TRV nonché la certezza della pianificazione per le IT; vi sono obiettivi che non ritiene attuati in modo soddisfacente, per i quali presenta proposte concrete di adeguamento e integrazione, come sensibili semplificazioni nella presentazione delle offerte. Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) appoggia gli obiettivi della riforma, ma rileva che vi sono ancora molte incertezze e questioni aperte. La proposta del Consiglio federale di aprire l'infrastruttura di distribuzione a terzi è controversa: transfair è contrario, mentre il Touring Club Svizzero (TCS) e la Commissione della concorrenza (COMCO) sono favorevoli. Sono criticate, dall'UTP e dallo Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), anche le proposte per il trattamento dei dati personali da parte delle IT. L'UTP, RAILplus, l'Associazione Traffico e Ambiente (ATA), l'Unione dei treni storici della Svizzera (HECH) e altre organizzazioni che si occupano specificamente di materiale rotabile storico auspicano una maggiore apertura sulle indennità per questo tipo di rotabili; a loro avviso l'indennizzo dovrebbe essere possibile anche se il materiale rotabile non viene utilizzato nei servizi di linea. Funivie Svizzera (FUS) è scettica sulle direttive che l'UFT è chiamato a emanare come aiuto all'esecuzione e vuole che il settore sia coinvolto nei casi in cui è interessato.

3.2 Pareri su singoli articoli dell'OITRV

Articolo 3

L'articolo 3 contiene diverse definizioni. Il Cantone BE chiede di non utilizzare l'espressione «conto dei costi d'esercizio» alla **lettera b** e di riformulare quest'ultima in maniera sostanziale.

Nella **lettera c**, dove viene definito il termine *settore*, ossia le offerte dello stesso genere di un'impresa, i Cantoni BE, GL, SO e TI nonché la VBZ propongono di includere anche i servizi di trasporto regionali e locali alla cui ordinazione la Confederazione non partecipa. Ciò consentirebbe ai Cantoni, ove opportuno, di fare riferimento all'OITRV per i servizi regionali e locali da loro ordinati, di dichiarare vincolanti le disposizioni dell'OITRV e quindi di rinunciare a una propria dispendiosa regolamentazione. Il Cantone BL formula una richiesta simile, ritenendo che l'OITRV dovrebbe applicarsi anche al trasporto locale, a meno di accordi contrari.

Secondo BE e SO, i Cantoni dovrebbero poter stabilire che le disposizioni destinate al TRV sono vincolanti anche per altri servizi ordinati. L'articolo 1 capoverso 3 OCIC, ordinanza che sarà abrogata, dovrebbe pertanto essere adeguatamente inserito nell'OITRV.

Il Cantone ZH, l'Unione delle città svizzere e la VBZ chiedono che, analogamente all'attuale OCIC del DATEC, l'OITRV si applichi non solo alle IT beneficiarie di indennità della Confederazione, ma a tutte le IT titolari di concessione federale ai sensi dell'articolo 6 LTV. La restrizione proposta obbligherebbe i Cantoni o i Comuni a uno sviluppo dispendioso di proprie disposizioni per le loro aree di finanziamento.

Articolo 3 lettera g (nuova)

L'UTP propone di introdurre una nuova lettera g volta a definire il materiale rotabile storico beneficiario di indennità, che deve includere non solo i rotabili attualmente impiegati per il servizio di linea, ma anche quelli che lo erano in passato e ora sono tutelati (p. es. inventario nazionale o cantonale). I principi di indennizzo sono definiti in un nuovo articolo 43a (v. paragrafo corrispondente). BERNMOBIL, BLS AG, FR, RAILplus e diverse organizzazioni specificamente dedicate al materiale rotabile storico sostengono espressamente questa posizione dell'UTP.

Anche i Cantoni BE, TI e ZH, l'Unione delle città svizzere, VBZ, ZVV, BirdLife Svizzera e ATA auspicano una regolamentazione meno restrittiva per il finanziamento del materiale rotabile storico rispetto a quella prevista dalle ordinanze del Consiglio federale. Secondo l'Unione delle città svizzere, a causa della legge sui disabili questi rotabili spesso non possono più essere utilizzati nei servizi regolari e di linea, ma vale comunque la pena conservarli.

Articolo 3 lettera h (nuova)

BLS AG, FFS SA e UTP formulano una definizione per «agevolazione tariffale» da inserire in una nuova lettera h poiché attualmente l'espressione viene interpretata in svariati modi. Anche all'articolo 46 OITRV vanno apportate le modifiche del caso.

Articolo 4

Il **capoverso 1** stabilisce che le indennità per i costi non coperti secondo il conto di previsione di cui all'articolo 28 capoverso 1 LTV sono versate per le singole linee. Il **capoverso 2** prevede che - alle condizioni di cui alle **lettere a, b, c e d** - i committenti possono concordare con l'impresa un'indennità diversa dei costi non coperti pianificati. È questa già pratica corrente e secondo il Consiglio federale neanche in futuro le IT saranno obbligate a partecipare ai costi non coperti.

I Cantoni AG, GR, SO, SZ e TG accolgono espressamente con favore il **capoverso 2**, che dà alle IT la possibilità a livello giuridico di non far valere tutti i costi non coperti. Secondo l'interpretazione della disposizione da parte dei Cantoni AG, BE, GR e SZ, in accordo con i committenti le IT possono ora attingere alle riserve. AutoPostale SA chiede invece la cancellazione delle **lettere a e b** poiché le due **lettere c e d** coprono tutte le fattispecie e stabiliscono in particolare che si tratta di casi eccezionali dai quali i committenti e le IT traggono vantaggio (**lett. d**).

SEV, ATA, UTP e BirdLife Svizzera sono scettici sul **capoverso 2** e chiedono una formulazione più chiara volta ad evitare un trasferimento strisciante del rischio operativo alle IT. La BLS AG per motivi analoghi vorrebbe fosse cancellata la **lettera a** (l'impresa si assume una parte dei costi non coperti).

L'UTP suggerisce di inserire un nuovo articolo nell'OITRV per chiarire quali imprese possono ricevere un'indennità sulla scorta di quali criteri e basi legali.

Articolo 5

In base a questa disposizione, tra le altre cose i Cantoni gestiscono l'ordinazione dell'offerta e le trattative con le imprese (**cpv. 3**). Se sono interessati più Cantoni, questi designano di comune accordo un Cantone incaricato del coordinamento *per ogni linea*. I Cantoni AI, AR e SG chiedono di cancellare l'espressione *per ogni linea*, in quanto potrebbe essere vantaggioso che un Cantone sia incaricato del coordinamento per *tutte* le linee. Questo approccio si è già dimostrato efficace nella Svizzera orientale.

Secondo l'UTP, nell'**articolo 5** manca una disposizione sul coordinamento tra la Confederazione e i Cantoni per la gestione delle riserve di cui all'articolo 36 capoverso 2 LTV.

Articolo 6

Questo articolo è dedicato all'equilibrio tariffale.

Il Cantone GR sostiene la disposizione secondo cui la Confederazione e i Cantoni provvedono affinché le offerte equivalenti oggetto di un'ordinazione siano fornite in tutto il Paese a tariffe comparabili (**cpv. 1**). In questo modo si evita che nelle regioni periferiche, dove i costi di produzione spesso sono più elevati, le tariffe siano troppo alte. Il Cantone GR chiede che in futuro gli aumenti consentiti siano limitati a un massimo del 25 per cento.

Inoltre, il Consiglio federale ha deciso di non riprendere nella nuova OITRV l'articolo 10 capoverso 2 di quella attuale, relativo alle agevolazioni tariffali per i residenti. Il motivo è che la Confederazione non partecipa più al finanziamento di queste agevolazioni e vuole che anche in futuro siano solo i Cantoni a occuparsene. I Cantoni GR e JU si oppongono e chiedono che la Confederazione cofinanzi le agevolazioni a disposizione di tutti i viaggiatori (p. es. carte multicorse) finché non ci saranno tariffe uniformi in tutta la Svizzera (1 km di tratta = 1 km tariffale).

Articolo 7

Qui sono stabilite le condizioni per il versamento di indennità. Attualmente la Confederazione non ne versa in caso di servizio multiplo o doppio. Nella nuova OITRV, il Consiglio federale rinuncia a questa restrizione e a disposizioni in materia. Ormai è spesso impossibile distinguere tra servizio di base (beneficiario di indennità) e servizio multiplo (non beneficiario di indennità), soprattutto sull'Altopiano e negli agglomerati. I Cantoni AG, FR, GR, SG, SO, SZ, TG e VS accolgono espressamente con favore questo intento del Consiglio federale.

Il **capoverso 1 lettera a** prevede un indennizzo se la linea serve per tutto l'anno al collegamento di base secondo l'articolo 5 capoverso 3 OTV. La BLS AG chiede che siano inclusi anche i servizi supplementari orientati alla domanda.

Il Cantone GR chiede diverse precisazioni, per esempio che le disposizioni concernenti i tratti di linea o le stazioni di confine all'estero si applichino non solo al trasporto ferroviario ma anche a quello mediante autobus (**cpv. 1 lett. b**). Il Cantone UR propone di non prevedere, al **capoverso 1 lettera c**, il criterio della domanda minima di cui all'articolo 8 capoverso 2 oltre a quello della redditività minima, dato che quest'ultima presuppone sempre un certo livello di domanda. Il Cantone LU suggerisce di definire direttamente nell'ordinanza cosa si intende per redditività minima. Il SEV, temendo un inasprimento di questo criterio di indennizzo alla luce della prevista comparazione sistematica della redditività delle IT, ritiene che si dovrebbe cancellare, all'**articolo 7 capoverso 2**, il riferimento agli indicatori di cui all'articolo 36, nonché prendere in considerazione anche gli aspetti regionali, climatici e sociopolitici. L'UTP propone diverse precisazioni all'**articolo 7**.

Articolo 8

L'articolo 8, **capoversi 2-6**, descrive la portata dell'offerta ordinata da Confederazione e Cantoni. Secondo il **capoverso 1** Confederazione e Cantoni ordinano congiuntamente l'offerta in funzione della domanda. In generale, i Cantoni salutano il fatto che secondo l'articolo 8 a essere determinante per la portata dell'offerta indennizzata sia sempre il tratto di linea più frequentato (e non più quello meno frequentato). Anche il SAB sostiene esplicitamente questa posizione.

Il **capoverso 3** stabilisce che può essere ordinata un'offerta con una cadenza oraria continua e 18 coppie di corse se sono trasportate in media più di 500 persone al giorno. Secondo il Cantone JU, la portata delle 18 coppie di corse, definita nel 2008 e basata su una cadenza oraria, è superata alla luce del forte sviluppo dei TP avvenuto: il numero di coppie di corse dovrebbe quindi essere aumentato a 27, garantendo la necessaria flessibilità per una cadenza semioraria nelle ore di punta, per esempio. Anche il Cantone LU ritiene opportuno rivedere i criteri di cui al **capoverso 3** e sottolinea che potrebbe essere utile una differenziazione generale per mezzo di trasporto (treno-autobus). Un parere, questo, espresso anche dai Cantoni SO e SZ.

Il **capoverso 4 lettera a** stabilisce che un'offerta può essere intensificata oltre alla cadenza oraria, se ciò è necessario per motivi di capacità e vi sono sufficiente sfruttamento delle capacità e redditività. La Confederazione non indennizza le offerte che vanno al di là della portata di cui ai capoversi 2–6 (cosiddetta offerta eccedente): questi miglioramenti dell'offerta possono essere ordinati autonomamente dai Cantoni.

Numerosi Cantoni (AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, SO, TG, TI) chiedono di cancellare l'espressione «sufficiente sfruttamento delle capacità», condizione automaticamente soddisfatta se a rendere necessario l'ampliamento dell'offerta sono motivi di capacità. Oltre ai criteri della capacità e del sufficiente sfruttamento, il Cantone UR chiede di rinunciare a quello della redditività per non frapporre ulteriori ostacoli al finanziamento di offerte nelle regioni periferiche. Il Cantone SZ sottolinea che la nuova regolamentazione non deve portare la Confederazione a ridurre la sua partecipazione alle linee nelle regioni periferiche e montane. Secondo i Cantoni AG e GR le cadenze più elevate negli agglomerati andrebbero prese maggiormente in considerazione.

Il **capoverso 6** enumera i casi speciali, come il trasporto su richiesta o le corse in base alla domanda, in cui Confederazione e Cantoni ordinano l'offerta tenendo conto di fattori particolari. Il Cantone GR sottolinea che anche il trasporto di scolari dovrebbe essere gestito con questa flessibilità.

Secondo il **capoverso 8** l'UFT stabilisce i principi per l'offerta nel TRV in una direttiva. Il Cantone BE si rammarica che non siano ancora disponibili le definizioni di criteri importanti, per esempio la redditività, cosa che rende difficile valutare le proposte del Consiglio federale. Come anche il Cantone BL, si aspetta a questo proposito una procedura trasparente, con il coinvolgimento delle parti interessate. Anche l'offerta eccedente alla cui ordinazione la Confederazione non partecipa va definita in modo più dettagliato. Diversi Cantoni (AG, AI, AR, GL, SG, SH, TG) propongono a questo riguardo di non prendere in considerazione il criterio della domanda sufficiente, ma solo quello della redditività; in caso contrario, si dovrebbe fare una distinzione tra servizi ferroviari e di autobus. Secondo i Cantoni GL e SO, se la redditività è sufficiente la Confederazione deve partecipare all'ordinazione di un'offerta a prescindere dal criterio della capacità.

Articolo 9

L'articolo 9 descrive le modalità di determinazione della domanda. Secondo il **capoverso 1** viene determinato il numero medio di passeggeri per tratto di linea nel periodo di trasporto dal lunedì al venerdì; in casi particolari, l'UFT può autorizzare deroghe.

Il Cantone GR chiede che in alternativa si possa applicare anche il periodo dal lunedì alla domenica; in caso contrario, verrebbero penalizzate le regioni con intenso traffico turistico e del tempo libero nei fine settimana.

Articolo 10

Le IT devono redigere rapporti sulla qualità delle proprie offerte rilevata dall'UFT (**cpv. 2**) che fungono da base per le convenzioni sull'offerta e sugli obiettivi (**cpv. 3**). I Cantoni BE, SO e TI ritengono che ciò sia appropriato per le convenzioni sugli obiettivi, ma non per quelle sull'offerta.

Sezione 4: Messa a concorso, aggiudicazione (art. 11 e segg.)

Il Cantone SH chiede che la Confederazione e/o i Cantoni possano partecipare a procedure di messa a concorso e aggiudicazione all'estero di offerte che collegano località in Svizzera. A questo proposito il Cantone fa l'esempio della tratta Sciaffusa–Singen e propone l'inserimento di un articolo corrispondente nell'OITRV.

Articolo 11

Questo articolo stabilisce i requisiti per la pianificazione della messa a concorso. Secondo il **capoverso 3** la pianificazione richiede l'approvazione dell'UFT, che consulta gli altri Cantoni interessati dalla messa a concorso. AutoPostale SA e UTP chiedono che siano consultate anche le IT interessate.

Articolo 12

L'articolo 12 definisce i valori soglia per la messa a concorso di offerte su strada. Il **capoverso 2** prevede un valore di 500 000 franchi per le offerte esistenti. L'Unione delle città svizzere chiede di aumentarlo ad almeno 1 milione di franchi, in particolare alla luce dei costi più elevati delle flotte di autobus elettrificati.

Articolo 15

Il **capoverso 1** stabilisce cosa deve contenere la documentazione per la messa a concorso. Il Cantone JU propone due complementi, mediante l'aggiunta di nuove lettere (g e h). Da un lato, vanno specificati già nel bando i criteri finanziari in base ai quali sarà valutata l'offerta; le disposizioni di cui all'articolo 19 capoverso 4 devono pertanto essere spostate all'articolo 15 lettera g. Dall'altro lato, occorre indicare la durata delle convenzioni sugli obiettivi da stipulare durante il periodo di validità della concessione.

Articolo 16

Questa disposizione stabilisce che non si ha diritto all'indennizzo dei costi sostenuti per l'allestimento dell'offerta. Secondo AutoPostale SA, la formulazione è fuorviante: i preventivi fanno solitamente parte dei costi amministrativi e sono quindi inclusi nell'offerta e nel conto effettivo. Occorre pertanto precisare che non si ha diritto a un indennizzo *separato*.

Articolo 19

Secondo il **capoverso 4** i committenti stabiliscono congiuntamente se valutare l'offerta sulla base dei costi e dei ricavi pianificati o solo dei costi pianificati. AutoPostale SA e UTP propongono che la valutazione di un'offerta al netto non si basi sui costi e sui ricavi pianificati, ma sulle *indennità* pianificate. Il **capoverso 4** andrebbe adattato di conseguenza (indennità pianificata o solo costi pianificati).

Articolo 20

L'articolo disciplina l'avviso e la decisione di aggiudicazione. Secondo AutoPostale SA, le decisioni di aggiudicazione non vengono adeguatamente motivate nei confronti delle IT non vincitrici e non sono quindi sempre comprensibili. AutoPostale SA chiede pertanto che la disposizione sia integrata stabilendo che le decisioni devono essere adeguatamente e individualmente giustificate.

Articolo 23

Qui sono specificati i termini del rilevamento dei dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata da parte della nuova impresa aggiudicataria. AutoPostale SA auspica l'aggiunta di un **capoverso 2** in cui si stabilisca che l'IT che perde la concessione di un trasporto non dovrà sostenere alcun costo non coperto in relazione al trasferimento.

L'UTP, ritenendo che il cambiamento di un'impresa senza messa a concorso non sia regolamentato in maniera chiara, propone di colmare questa lacuna introducendo un nuovo articolo nell'ordinanza. Se il cambiamento avviene senza colpa dell'IT, si deve garantire che l'impresa non ne subisca danni per esempio perché il materiale rotabile esistente non può più essere utilizzato. BirdLife Svizzera e ATA sostengono questa posizione.

Sezione 5: Convenzioni sugli obiettivi (articoli 24 e segg.)

Questa sezione contiene le disposizioni relative alle nuove convenzioni sugli obiettivi. Il Cantone FR, Travail.Suisse e transfair accolgono esplicitamente con favore questo strumento, poiché prevedono che migliorerà la pianificazione nel TRV. È invece scettica economiesuisse, che teme una riduzione degli incentivi all'efficienza e della forza innovativa nel settore. Anche il Cantone SZ esprime il timore che le numerose nuove misure – tra cui le convenzioni sugli obiettivi – accrescano gli oneri e complichino la procedura di ordinazione. La BLS AG sottolinea che l'obbligo di concludere convenzioni sugli obiettivi in ambito ferroviario deve assolutamente apportare un valore aggiunto per tutta la Svizzera, altrimenti gli oneri supplementari che ne derivano non faranno altro che aumentare i costi.

Articolo 24

I principi relativi alle convenzioni sugli obiettivi stipulate da Confederazione e Cantoni con le IT sono definiti ai **capoversi 1, 2 e 3**.

La BLS AG propone che le IT non debbano concludere una convenzione sugli obiettivi con ogni singolo Cantone, ma che possano stipularla nell'ambito di una procedura gestita da un Cantone responsabile.

AutoPostale SA e UTP sottolineano che secondo la nuova LTV le convenzioni sugli obiettivi possono includere obiettivi relativi a qualità, quantità, ricavi e costi del servizio: nella nuova OITRV va tenuto conto di questa volontà del legislatore, integrando l'articolo. AutoPostale SA chiede inoltre che la guida prevista per le convenzioni sugli obiettivi venga sancita in un **nuovo capoverso**.

Articolo 25

Alle sue **lettere a–d** l'articolo prevede eccezioni all'obbligo di concludere convenzioni sugli obiettivi.

Diverse voci salutano quelle di cui alla **lettera a** (per battelli e impianti a fune), alla **lettera b** (per offerte transfrontaliere) e alla **lettera c** (per IT con fabbisogno di indennità annuale inferiore a 1 mio. fr.). I Cantoni GE, VD e VS nonché FUS citano una o più eccezioni concrete possibili. Il Cantone VD chiede di aumentare il valore soglia a cinque milioni di franchi. FFS SA e UTP ritengono che il valore soglia previsto non debba basarsi sull'indennità totale annua di un'IT attiva a livello nazionale, ma su quella per area di mercato interessata; ciò deve essere specificato nella **lettera c**.

Articolo 26

L'articolo 26 traccia il quadro di riferimento per le convenzioni sugli obiettivi concluse dopo una messa a concorso. I Cantoni partecipanti le stipulano con le IT per la durata specificata nella decisione di aggiudicazione.

Secondo il Cantone JU, in base alla formulazione del **capoverso 1** sarebbe ipotizzabile anche un'unica convenzione sugli obiettivi che copra tutti i 12 anni della concessione rilasciata. Il Cantone, ritenendo ciò inopportuno alla luce della rapida evoluzione del contesto, chiede di integrare il **capoverso 1** stabilendo che le convenzioni sugli obiettivi sono generalmente concluse per un periodo di quattro–sei anni. Il Cantone segnala inoltre un'ambiguità nel **capoverso 2**.

Articolo 27

L'articolo introduce un sistema di bonus-malus.

Il Cantone VS respinge il sistema in sé, in quanto sarebbe difficile da applicare, in particolare per le IT con molto traffico turistico, e metterebbe in discussione la parità di trattamento delle imprese. Il Cantone GR chiede di chiarire le modalità con cui finanziare il malus, dal momento che il finanziamento non è possibile né mediante la riserva speciale di cui all'articolo 36 LTV né attraverso la procedura di ordinazione.

Articolo 28

Qui sono disciplinati svolgimento e scadenze della procedura di ordinazione. Secondo il **capoverso 1** l'UFT comunica ai Cantoni e alle IT le scadenze delle singole fasi della procedura di ordinazione; nel fissarle tiene in debito conto il tempo necessario per le procedure decisionali dei Cantoni. AutoPostale SA chiede di integrare il **capoverso 1** in modo che anche le IT dispongano di tempo sufficiente per presentare un'offerta e che le scadenze siano vincolanti.

I Cantoni BE e SO chiedono che il finanziamento del materiale rotabile storico – anche quando non è impiegato per servizi di linea – sia garantito, conformemente alla prassi attuale e allo spirito della LTV, mediante il riconoscimento di prestazioni proprie o contributi a fondazioni o associazioni come costi indennizzabili.

Articolo 29

L'articolo stabilisce gli obiettivi finanziari per il TRV. L'UFT assegna i mezzi ai Cantoni (**cpv. 2**) dopodiché, se ne avanzano, li impiega per offerte in grado di aumentare la quota dei TP rispetto al traffico complessivo (**cpv. 3**). Secondo i Cantoni BE e TI, quest'ultima disposizione è quasi impossibile da attuare nella pratica e sarebbe più appropriato applicare il concetto di buon rapporto costi-benefici.

Articolo 30

I Cantoni invitano le IT a presentare un'offerta. L'articolo 30 precisa il relativo quadro di riferimento.

Il Cantone SG propone un'aggiunta al **capoverso 1** in base alla quale i Cantoni specificano quali *opzioni* di servizio devono essere messe a disposizione se l'offerta cambia.

Il Cantone BE suggerisce di precisare al **capoverso 4** che con offerte per servizi messi a concorso secondo l'articolo 32 LTV si intendono conti di previsione aggiornati.

Articolo 31

Le disposizioni di questo articolo disciplinano le modalità di presentazione delle offerte e il loro contenuto. Le informazioni che deve contenere un'offerta sono stabilite al **capoverso 3 lettere a–i**. I Cantoni BE e JU suggeriscono di precisare alcuni punti, mentre il Cantone SG chiede che venga presentato in ogni caso un piano a medio termine (**cpv. 3 lett. b**).

Secondo il **capoverso 4** l'UFT stabilisce in che forma deve essere inoltrata l'offerta. A tal fine è attualmente in corso la realizzazione di una piattaforma di dati standardizzata. I Cantoni BL e VS la accolgono espressamente; il Cantone BL chiede inoltre che sulla piattaforma possano essere inseriti anche i dati sul trasporto locale.

Secondo il **capoverso 5** i Cantoni possono richiedere diversi documenti aggiuntivi. Il Cantone JU suggerisce di prevederne anche sul marketing.

L'UTP, premesso che un obiettivo fondamentale della riforma del TRV è semplificare i processi, ritiene che i **capoversi 3 e 5** non soddisfino questo requisito e debbano essere stralciati alla luce dell'attuale progetto ORBIT dell'UFT (dal tedesco «**Offerten / Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr / Besteller / Ist-Rechnung / Transportunternehmen**», ovvero «**offerte / TRV e altro traffico viaggiatori ordinato / committenti / conto effettivo / imprese di trasporto**»), che dovrebbe portare a un adeguamento e a una semplificazione dei processi; altrettanto si aspetta dalla nuova piattaforma di dati. A suo avviso i documenti dell'offerta non vanno specificati nell'ordinanza (**stralcio del cpv. 3**), ma si deve prevedere maggiore flessibilità stabilendo al **capoverso 4** che i dettagli del contenuto dell'offerta e le prove da presentare sono definiti in una direttiva. La preparazione delle offerte è giudicata oltremodo onerosa anche dalla FR, che suggerisce di ottimizzare il processo rinviando a sua volta al suddetto progetto ORBIT. Una semplificazione dei processi, in particolare grazie alla nuova piattaforma di dati, si augura pure AutoPostale SA. A parer suo, inoltre, ove possibile si dovrebbe rinunciare a includere informazioni dettagliate sulla linea tra i requisiti per l'offerta, poiché soprattutto nei TP su strada non sempre sono disponibili.

Articolo 32

L'articolo 32 costituisce il quadro di riferimento per il conto di previsione. Secondo il **capoverso 2**, quest'ultimo va strutturato per linee, basandosi sull'allegato 1. Il Cantone ZH e lo ZVV vogliono che sia prevista la possibilità per i committenti di richiedere informazioni aggiuntive e dettagliate alle IT.

Secondo il **capoverso 3** i committenti possono esigere dalle IT di contabilizzare separatamente i costi generali quali quelli per la vendita e la distribuzione. La COMCO fa notare che non occorre menzionare i termini «vendita» e «distribuzione» poiché, in base all'allegato 1, i rispettivi costi vanno comunque contabilizzati separatamente per ogni linea. Si devono invece citare segnatamente come costi generali ai sensi del capoverso 3 i servizi di sicurezza.

Articolo 33

Le disposizioni di questo articolo stabiliscono il quadro di riferimento per il piano a medio termine. AutoPostale SA suggerisce di specificare al **capoverso 3** che per le informazioni da fornire le IT devono essere a conoscenza degli sviluppi dell'offerta previsti dai Cantoni.

Articolo 34

Qui si definisce cosa si intende per ricavi accessori del TRV e per utili da attività accessorie accreditati al TRV e come devono essere gestiti. Il Cantone VS saluta esplicitamente il chiarimento dei termini.

Il **capoverso 1** stabilisce che questi ricavi e utili devono essere contabilizzati separatamente nel conto di previsione dell'offerta e nel conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni. AutoPostale SA avanza obiezioni di fondo in merito e chiede che siano menzionati solo i ricavi accessori e stralciati gli utili da attività accessorie. Infatti, una contabilizzazione di utili nel conto di previsione sarebbe impossibile, per l'insufficienza dei dati a disposizione, e del tutto estranea al TRV. Se il Consiglio federale non dovesse dar seguito alla sua richiesta, AutoPostale SA presenterà delle proposte per una completa riformulazione. Analoga argomentazione giunge dall'UTP, secondo cui i ricavi accessori sono l'unico modo per le IT di generare utili e ritagliarsi uno spazio minimo di libertà imprenditoriale. L'UTP chiede pertanto di stralciare l'intero **capoverso 1** e di definire i dettagli in una direttiva, tenendo conto dei risultati dell'attuale gruppo di lavoro «Guidance».

Il Cantone BE chiede di stralciare l'espressione «conto dei costi d'esercizio» (**cpv. 1**) e di precisare diversi termini nei **capoversi 2 e 3**.

AutoPostale SA chiede inoltre la cancellazione del **capoverso 4**, ritenendo che la disposizione sia imprecisa e che vada comunque prevista direttamente nella convenzione sugli obiettivi.

FUS, ABAG e STI Bus AG ritengono che non sia sempre possibile definire o separare chiaramente i ricavi accessori e le attività accessorie. FUS e ABAG si aspettano quindi che nel redigere la guida l'UFT coinvolga il settore per la specificazione dei termini di cui al **capoverso 5**. STI Bus AG ritiene che criteri di delimitazione debbano essere definiti già a livello di ordinanza, allo scopo di creare la necessaria trasparenza e certezza giuridica.

Articolo 35

Questo articolo contiene le disposizioni sugli investimenti. Secondo il **capoverso 6** l'UFT disciplina i dettagli in una direttiva.

AutoPostale SA e UTP vorrebbero che la direttiva affrontasse anche la questione del trasferimento degli impianti di terzi. FUS e ABAG ricordano che nell'elaborare la direttiva l'UFT deve coinvolgere il settore per disciplinare i dettagli. Si fa notare la sproporzione per le imprese di trasporto a fune tra oneri relativamente elevati da sostenere e investimenti spesso relativamente bassi ottenibili. L'UTP ritiene sia giusto che l'UFT elabori una direttiva, purché ciò non porti a un eccesso di oneri amministrativi.

Articolo 36

Qui sono riportate le disposizioni sull'analisi comparativa («benchmark»), ossia sugli indicatori e il confronto sistematico delle offerte ordinate.

Il Cantone BS accoglie con favore il benchmark e suggerisce di includere quanto prima gli indicatori sulle linee del traffico locale. Il Cantone SG saluta a sua volta lo strumento, proponendo di prendere in considerazione anche i dati relativi a bus elettrici, filobus e tram. Esprime parere positivo anche il Cantone VS, che inoltre apprezza il fatto che i Cantoni riceveranno i dati dell'UFT.

La COMCO accoglie con favore un'analisi comparativa atta a migliorare l'efficienza e la trasparenza nel TRV. D'altro canto, sottolinea che la pubblicazione di indicatori comporta sempre un aumento dei rischi relativo a comportamenti illeciti. Questo aspetto dovrebbe essere tenuto in particolare considerazione nello scegliere la forma in cui pubblicare gli indicatori e i risultati dell'analisi comparativa.

Travail.Suisse e transfair accolgono con favore un'analisi comparativa, purché sia condotta in modo equo e corretto: occorre tenere conto delle differenze regionali e non devono essere presi in considerazione solo criteri di redditività, ma anche la sicurezza sul lavoro, le condizioni lavorative e il numero di incidenti. Il SEV chiede di rinunciare al benchmark, ritenendo che le potenzialità per un miglioramento sostanziale dell'efficienza nel TRV si siano esaurite negli ultimi anni e ciò che si deve temere sia piuttosto un livellamento verso il basso, per esempio dei salari.

economiesuisse accoglie con favore il benchmark come un primo passo verso una maggiore efficienza e trasparenza nel TRV. A suo avviso, la messa a disposizione dei risultati ai Cantoni e alle IT in una forma adeguata va assolutamente estesa al pubblico (aggiunta al **cpv. 3**). La BLS AG desidera inoltre si precisi che debba avvenire in forma *aggregata* (anziché *adeguata*). Travail.Suisse e transfair ritengono che una pubblicazione generale sia problematica, poiché potrebbe generare una forte pressione mediatica con conseguenze indesiderate.

Articolo 37

Questo articolo definisce le modalità di esame delle offerte. Se un'offerta non è soddisfacente, i committenti possono chiedere all'IT di inoltrare varianti (**cpv. 1**). Se gli indicatori presentano notevoli, ingiustificate divergenze con quelli di altre IT che si trovano in condizioni simili, l'UFT può procedere a un esame (**cpv. 2**) per il quale, secondo il **capoverso 3**, sente le IT e i Cantoni interessati.

Il Cantone BE chiede che venga stralciato il passaggio del **capoverso 3** secondo il quale l'UFT tiene conto dei diversi costi di finanziamento degli investimenti: questo aspetto verrebbe comunque analizzato e preso in considerazione durante un esame. La COMCO chiede di rinunciare al requisito di cui al **capoverso 3** di adeguare l'offerta *al livello degli indicatori delle imprese che si trovano in condizioni simili* se le divergenze tra gli indicatori non possono essere giustificate, poiché a suo avviso tale formulazione potrebbe aumentare il rischio di scambio di informazioni sugli indicatori tra le IT.

Articolo 38

L'articolo 38 contiene le disposizioni sulla conclusione delle convenzioni sull'offerta, che si considerano concluse quando tutti i committenti hanno accettato l'offerta (**cpv. 1**). Il Cantone BE propone una precisazione del **capoverso 2**.

Il **capoverso 4** stabilisce che le indennità convenute per un periodo superiore a un anno sottostanno all'approvazione del preventivo. Se in seguito vengono ridotte, le IT possono adeguare l'offerta d'intesa con i committenti. Il Cantone BE propone invece una formulazione secondo la quale, in caso di fondi inferiori, le offerte e quindi il servizio devono essere rinegoziati. L'UTP fa notare che spesso le convenzioni sull'offerta vengono concluse solo diversi mesi dopo il cambio di orario, quando le IT producono già in base all'ordinazione. A suo avviso, se a causa di restrizioni di bilancio si rendono necessarie riduzioni sproporzionate dell'offerta, le IT non devono risentirne (**aggiunta al cpv. 4**).

Articolo 39

Qui si stabilisce che le convenzioni sull'offerta possono prevedere una clausola secondo la quale si può procedere a un calcolo a posteriori dell'effettiva portata delle prestazioni (**cpv. 1**). Secondo il Cantone BE, la formulazione non è chiara e deve essere precisata.

Articolo 40

Questo articolo è dedicato alle trattative ulteriori. AutoPostale SA lo ritiene inutilmente complicato e propone di snellire il **capoverso 1** e di stralciare il **capoverso 2** limitandosi a stabilire che occorre procedere a ulteriori trattative in merito alla convenzione se dopo la sua conclusione intervengono nuovi fatti importanti.

Articolo 41

Questo articolo contiene le disposizioni sulla chiave di ripartizione intercantonale per le indennità. Se una linea serve più Cantoni e questi non giungono a un accordo in merito a tale chiave, sarà l'UFT a stabilirla (**cpv. 2**). A questo proposito un ruolo importante è svolto dal concetto di *lunghezza della linea* sul territorio cantonale. Il Cantone JU chiede di usare piuttosto i «*chilometri percorsi*» in modo da tener conto anche della frequenza di utilizzo del tratto cantonale.

Articolo 42

Qui vengono definite le modalità di calcolo delle partecipazioni cantonali, per le quali si devono considerare le condizioni strutturali, rimandando all'**allegato 2** (formula di calcolo) e all'**allegato 3** dell'ordinanza (tabella delle partecipazioni cantonali). Le partecipazioni cantonali spaziano dal 20 per cento (GR) al 73 per cento (BS).

Il Cantone VS si dichiara espressamente d'accordo che anche in futuro si continuerà a tener conto delle condizioni strutturali. Il Cantone BS ritiene che le partecipazioni vadano riesaminate e che le grandi differenze tra i Cantoni siano incomprensibili; inoltre, sottolinea che le condizioni strutturali vengono prese in considerazione e compensate attraverso la Nuova perequazione finanziaria (NPF). Chiede pertanto una verifica delle cifre e, in particolare, un aumento dell'attuale partecipazione minima del 20 per cento.

Articolo 43

Secondo questo articolo la variazione annuale della quota della Confederazione di cui all'articolo 30 capoverso 1 LTV può ammontare al massimo a cinque punti percentuali. Il Cantone GR vorrebbe fosse valutato lo stralcio di questa disposizione, poiché la Confederazione è tenuta per legge a versare il 50 per cento delle indennità nel TRV.

Articolo 43a (nuovo)

Diversi ambienti ritengono le proposte del Consiglio federale sul materiale rotabile storico troppo restrittive e non condividono il fatto che, secondo la nuova OITRV, possa beneficiare di indennità solo se viene utilizzato nei servizi di linea. Hanno chiesto di aggiungere una nuova lettera g all'articolo 3 che definisca in modo più ampio il materiale rotabile storico (v. sopra).

L'UTP propone pertanto l'introduzione di un **nuovo articolo 43a** che introduca una definizione nuova e più ampia dei principi per l'indennizzo del materiale rotabile storico da parte di Confederazione e Cantoni. La FR, l'HECH, la Fondazione BLS, FFS Historic e la Fondazione BERNMOBIL Historique sostengono espressamente questa posizione. BERNMOBIL propone a sua volta delle estensioni e in particolare chiede che dia diritto a indennità anche il materiale rotabile utilizzato per il trasporto locale.

Articolo 44

L'articolo stabilisce che la Confederazione può concordare indennità per le offerte di importanza nazionale che ordina soltanto con un'IT. Secondo il commento del Consiglio federale nel rapporto esplicativo, l'ordinazione di offerte di trasporto da parte della sola Confederazione continuerà a essere possibile tutt'al più in casi eccezionali temporalmente limitati o in situazioni eccezionali ai sensi della nuova ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali (OCTSE). La Confederazione deve invece poter indennizzare integralmente, attingendo al credito per il TRV, le prestazioni delle organizzazioni incaricate (gestori del compito sistemico).

Il Cantone FR prende atto di questa disposizione, presumendo che tali ordinazioni non vadano a scapito delle offerte nel TRV ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Il Cantone SG giudica opportuna la modifica proposta. È favorevole all'ordinazione di prestazioni dei gestori di compiti sistemici anche il Cantone UR, purché i corrispondenti costi non vengano addebitati al credito TRV finora sempre utilizzato appieno.

transfair accoglie con favore le precisazioni apportate sull'ordinazione delle offerte di importanza nazionale, ma chiede di esaminare il conferimento di un terzo compito sistemico per il trasporto urbano, per esempio per il coordinamento dei bus elettrici o in caso di pandemia o di penuria energetica.

L'UTP vorrebbe che la Confederazione godesse di maggiore libertà di azione in materia di partecipazione finanziaria alle offerte di importanza nazionale. A tal fine, propone una **nuova versione dell'articolo 44**, che prevede convenzioni scritte con i fornitori di servizi da concludere, per esempio, nel contesto della digitalizzazione, della cooperazione con terzi o delle attività del settore.

Articolo 46

Questo articolo disciplina l'ordinazione di agevolazioni tariffali, stabilendo che possono essere ordinate e indennizzate se aumentano la quota del trasporto pubblico rispetto al traffico complessivo.

BLS AG, FFS SA e UTP chiedono di estendere il campo di applicazione dell'articolo includendo in particolare anche il traffico a lunga distanza, cui dovrebbe essere concessa un'indennità se subisce una perdita di entrate a causa del riconoscimento delle comunità tariffarie. A questo proposito fanno inoltre riferimento alla definizione del concetto di «agevolazione tariffale» che hanno richiesto (v. nuova

lett. h dell'art. 3 OITRV). Una disposizione vincolante sulle indennità per il traffico a lunga distanza è attesa anche dal Cantone GR, che propone di vietarle in caso di perdita di entrate per le comunità di trasporto.

Transport Public Genevois (TPG) chiede l'aggiunta di un **capoverso 2** in cui stabilire che, se entro cinque anni non si verifica un aumento significativo della quota di trasporto, i committenti indennizzeranno le perdite subite, ma annulleranno l'agevolazione tariffale.

Articolo 47

L'articolo concerne le comunità tariffarie. Nell'ambito di queste ultime, la Confederazione e i Cantoni possono ordinare congiuntamente offerte e indennizzarle senza una compensazione separata per le perdite di entrate a due condizioni: tra le IT è stata concordata una ripartizione delle entrate commisurata alla domanda sulla base dei viaggiatori-chilometro, del numero di passeggeri e della struttura dei titoli di trasporto per linea (**cpv. a**) e il livello di ricavo è inferiore al massimo del 20 per cento al livello di ricavo del trasporto diretto nazionale (**cpv. b**).

Il Cantone GR ritiene che prendere in considerazione la struttura dei titoli di trasporto ai sensi della **lettera a** sia troppo oneroso, a maggior ragione perché non apporta alcun beneficio per i clienti, e suggerisce di usare un metodo di rilevamento più economico. Il Cantone ZH, l'Unione delle città svizzere, l'Alliance SwissPass e l'UTP propongono un periodo transitorio almeno fino all'orario 2029/30 per l'applicazione della nuova struttura. Infine, AutoPostale SA e Alliance SwissPass chiedono lo stralcio dell'espressione *per linea*, poiché il rilevamento dei titoli di trasporto per linea non esiste nel trasporto stradale (AutoPostale SA) e, oltre a essere oneroso, apporta scarso valore aggiunto in termini di precisione (Alliance SwissPass).

Nella **lettera b**, i Cantoni TI e ZH chiedono un chiarimento delle modalità di determinazione del livello di ricavo nel traffico nazionale, stabilendo che devono essere presi in considerazione i fattori inclusi nel cosiddetto «livello di ricavo standard». Questa posizione è sostenuta anche dall'UTP. Il Cantone BE desidera sia precisato il livello di ricavo di cui alla **lettera b**. Il Cantone GR chiede a sua volta una verifica di plausibilità del limite del 20 per cento e ritiene sia necessario disciplinare anche i supplementi per chilometro di tariffa nel trasporto diretto.

Articolo 54

Secondo questo articolo, la conversione dei mutui deve essere richiesta all'UFT almeno tre mesi prima. Il Cantone BL lamenta l'assenza di indicazioni su chi è autorizzato a presentare tale richiesta.

Articolo 55

Questo articolo prevede che l'UFT, i Cantoni interessati e l'IT concludano una convenzione sulla conversione o sospensione del rimborso del mutuo (**cpv. 1**). Il Cantone BL chiede diverse precisazioni in merito.

Articolo 56

L'articolo stabilisce che nei limiti dei crediti approvati la Confederazione può concedere contributi a fondo perso per promuovere innovazioni (**cpv. 1**). Questi possono andare a beneficio del trasporto regionale, locale e a lunga distanza, nonché dei servizi senza funzione di collegamento. L'UFT definisce in una direttiva le condizioni e il processo di assegnazione (**cpv. 2**).

I Cantoni FR e VS nonché transfair si rallegrano espressamente del fatto che i contributi all'innovazione non siano più destinati solo al trasporto regionale. economiesuisse chiede che i contributi a fondo perso vengano concessi solo se sono neutrali sotto il profilo concorrenziale (**estensione cpv. 1**). L'Unione delle città svizzere vuole che nel **capoverso 1** si specifichi che dei contributi possono beneficiare anche i progetti di innovazione per la distribuzione di offerte di mobilità multimodale che integrano quelle dei TP.

Articolo 57

In questo articolo dell'ordinanza sono disciplinati gli investimenti delle imprese di trasporto a fune; anche in questo caso sono possibili contributi a fondo perso (**cpv. 1**). L'UFT definisce i dettagli in una direttiva (**cpv. 2**).

Il Cantone VS saluta esplicitamente il mantenimento di questi contributi e sottolinea l'importanza degli impianti a fune per le regioni di montagna. La FUS chiede di essere coinvolta nell'elaborazione della direttiva.

Articolo 58

Qui sono stabiliti i principi della presentazione dei conti: il conto annuale deve fornire il quadro effettivo della situazione patrimoniale, finanziaria e reddituale dell'IT (**cpv. 1**); l'UFT stabilisce in una direttiva le norme da applicare per la presentazione dei conti come pure le eccezioni (**cpv. 2**). Secondo il corrispondente commento del Consiglio federale, a questo scopo è prevista di massima l'applicazione degli standard Swiss GAAP FER.

In merito agli **articoli 58 e 63 capoverso 1**, l'Unione delle città svizzere afferma che per il bilancio e la contabilità analitica le municipalizzate devono fare riferimento al quadro normativo valido per il settore pubblico. Le regole degli standard HAM2 ad esse applicabili differiscono in maniera sostanziale da quelle GAAP FER. Anche con la nuova OITRV deve pertanto essere possibile presentare i conti secondo HAM2.

Se fossero autorizzati solo gli standard GAAP FER, sarebbe problematico per TPG, che attualmente presenta i conti in conformità ai requisiti del Cantone GE e alle norme IPSAS e ritiene che dovrebbe poterlo fare anche in futuro.

L'UTP sottolinea che le imprese integrate, oltre che di TRV possono occuparsi, tra gli altri, di trasporto merci, carico di autoveicoli e infrastruttura: in tali imprese, a suo avviso si pone la questione delle ripercussioni che avrebbe sui vari settori lo stabilire le norme GAAP FER come standard per il TRV (**cpv. 2**) e di come verrebbe garantita la coerenza della presentazione dei conti.

Articolo 59

Questo articolo contiene le norme sul conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni. Il Cantone BE chiede di rinunciare al concetto di «conto dei costi d'esercizio», in quanto appare inappropriato alla luce degli standard GAAP FER. Il Cantone VS saluta espressamente il fatto che si voglia fare maggiore chiarezza con una direttiva.

La **sezione 3** definisce in dettaglio, negli **articoli 60–64**, le disposizioni relative ai conti degli impianti e degli ammortamenti.

BERNMOBIL e UTP sono d'accordo con la prevista applicazione degli standard Swiss GAAP FER, ma chiedono di stralciare gli **articoli 60–64** senza sostituirli. A loro avviso, le norme dettagliate in essi contenute sono superflue poiché i requisiti per la presentazione dei conti sono già inclusi negli standard Swiss GAAP FER e introdurre ulteriori indicazioni potrebbe causare contraddizioni.

Articolo 63

L'articolo disciplina, nei **capoversi 1–4**, gli ammortamenti e le rettifiche di valore.

Il Cantone LU propone un'aggiunta all'**articolo 63** con disposizioni sul leasing.

In merito al **capoverso 2**, i Cantoni AG e SO desiderano che si verifichi se il fatto che l'inizio della durata di ammortamento coincida con l'avvio dell'*esercizio* puro e semplice degli impianti nel TRV (anziché con l'avvio dell'*esercizio commerciale*) non penalizzi le regioni in cui sono stati utilizzati per primi parchi veicoli più grandi.

I Cantoni GL, TG e SG, seppur favorevoli all'utilizzo degli standard Swiss GAAP FER, preferirebbero far iniziare la durata di ammortamento dall'impiego *commerciale* dei veicoli per il trasporto di passeggeri. Il concetto di esercizio «commerciale» non è definito correttamente nel rapporto esplicativo del Consiglio federale. Anche il Cantone GR ritiene opportuno utilizzare l'espressione «*commerciale*».

Il Cantone VD fa notare che il **capoverso 4** contiene ancora indicazioni sull'infrastruttura («lavori di scavo di gallerie») che andrebbero stralciate.

Articolo 65

Qui è disciplinato il conto annuale.

Secondo il **capoverso 1**, le IT che hanno ricevuto indennità o aiuti finanziari da Confederazione e Cantoni devono presentare loro, entro 30 giorni dall'assemblea generale, il conto annuale approvato. Nelle **lettere a–k** sono elencati i documenti da inoltrare.

I Cantoni AI, AR e BE ritengono che il termine di 30 giorni dall'assemblea generale sia inadeguato, ovvero troppo lungo. A causa della procedura di ordinazione, a loro avviso il conto annuale deve essere presentato entro il 30 aprile (**aggiunta al cpv. 1**), anche se non ancora approvato.

L'Unione delle città svizzere sottolinea che l'«assemblea generale» o il «consiglio di amministrazione» di cui al **capoverso 1** sono organismi di diritto privato che non esistono in tutte le città e, quindi, dovrebbero essere considerati equivalenti organismi municipali comparabili.

La VBZ chiede che i documenti da presentare siano formulati in modo più generico e citati solo a titolo di esempio (**cpv. 1 lett. a-k**): l'articolo 65 si rivolgerebbe a imprese organizzate come persone giuridiche di diritto privato, ma la VBZ è un'unità di servizi della Città di Zurigo e a molte disposizioni può adempiere solo mediante un'interpretazione per analogia.

FFS SA ritiene che la lettera j del **capoverso 1** sia ridondante e chiede di stralciarla senza sostituzioni. A suo avviso, il rapporto di revisione al consiglio di amministrazione ivi richiesto non apporta alcun valore aggiunto, poiché eventuali rilievi sull'impiego dei sussidi vengono già presentati dai revisori nel loro rapporto sulla revisione speciale.

STI Bus AG chiede che l'attività di verifica dell'UFT di cui al capoverso 4 sia regolamentata a livello di ordinanza (DATEC) e non in una direttiva, che può servire tutt'al più da ausilio all'esecuzione.

Articolo 67

Qui sono stabilite le disposizioni transitorie, in base alle quali le convenzioni in materia di aggiudicazione secondo il diritto previgente sono equiparate, fino alla relativa scadenza, alle convenzioni sugli obiettivi di cui all'articolo 26 (**cpv. 1**).

Il Cantone JU chiede che il capoverso 1 sia riformulato in modo che le convenzioni in materia di aggiudicazione rimangano valide fino alla loro scadenza e che Confederazione e Cantoni possano concludere convenzioni sugli obiettivi secondo l'articolo 26 se non ne esistono ancora.

Allegato I - Strutturazione del conto di previsione e del conto economico per linea

L'**allegato I** indica in dettaglio i costi, i ricavi e le indennità da documentare nel conto di previsione e nel conto economico per linea. Lo fa in **cinque numeri**, ognuno dei quali presenta un ulteriore livello contenente punti diversi.

Il Cantone BE vuole che vengano modificati i **numeri 4 e 5**. Il Cantone JU chiede singoli adeguamenti volti a creare maggiore chiarezza per le IT e propone di rinominare il punto 4.8 («il marketing» invece di «la vendita e la distribuzione»). Il Cantone LU ritiene che il punto 4.6 non debba riguardare solo il noleggio di veicoli, ma anche il leasing, e che nel punto 4.7 (infrastruttura stradale o per la navigazione) dovrebbero essere incluse anche le linee aeree per i filobus e le stazioni di ricarica elettrica. I Cantoni SG e VD chiedono ulteriori specificazioni al punto 4.5. La COMCO suggerisce di differenziare il punto 4.8 (vendita e distribuzione), poiché questa voce di costo può variare notevolmente tra le IT.

FFS SA osserva che, secondo il commento all'articolo 37c OCPF contenuto nel rapporto esplicativo, la strutturazione e il grado di dettaglio dei ricavi e dei costi per il conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni saranno determinati dalla maschera di input dell'UFT. A questo proposito lamenta il mancato coinvolgimento del settore e ritiene che questa soluzione non sia sufficientemente stabile: a suo avviso, la strutturazione dovrebbe essere definita nell'allegato dell'ordinanza (analogamente all'all. 1 OITRV con la strutturazione minima per il TRV).

L'UTP suggerisce di non includere per il momento la strutturazione del conto di previsione e del conto economico per linea nell'ordinanza, rilevando che la versione presentata è incompleta e proviene dalla «Guidance» dell'UFT (raccolta di direttive sui sussidi), che viene costantemente aggiornata. Ritiene inoltre che il punto 4.9 (prezzo di traccia) debba interessare esclusivamente le ferrovie a scartamento normale mentre per quelle a scartamento ridotto vadano previste soluzioni meno onerose.

3.2.1 Altre osservazioni

Il Cantone VD fa notare che vi sono diversi riferimenti in direttive *esistenti* dell'UFT che dovrebbero essere adattati alle ordinanze qui in discussione.

Il progetto posto in consultazione contiene anche una novità e un chiarimento in merito alla **remunerazione del capitale proprio e all'orientamento ai profitti** nei settori sovvenzionati dei trasporti. A seguito dei vari casi di sovvenzionamento indebito, la LTV stabilisce ora che nel determinare i costi non coperti le IT non possono computare né remunerazioni del capitale proprio né maggiorazioni per utili e per rischi. L'articolo 15 dell'attuale OITRV viene pertanto stralciato senza essere sostituito. Tuttavia, una direttiva (Guidance) stabilisce che il capitale proveniente da altri settori può essere remunerato con il consenso esplicito dei committenti. Si è altresì deciso di non escludere del tutto l'orientamento ai profitti nei settori sovvenzionati dei trasporti, a condizione che singole prestazioni siano fornite a terzi prevalentemente ai prezzi di mercato. Anche in questo caso le precisazioni in merito sono oggetto di una specifica direttiva (Guidance).

Il Cantone GR afferma che l'abrogazione della **remunerazione del capitale proprio** deve essere esaminata guardando in particolare alla Matterhorn Gotthard Bahn (BVZ Holding), la cui situazione interessa la BVZ Holding stessa, i Cantoni GR, UR e VS nonché la Confederazione. La remunerazione del capitale proprio, che proviene principalmente da fonti private, è disciplinata da un patto parasociale degli azionisti, rinnovato nel 2023 con validità fino al 2032. Come la stessa BVZ Holding, il Cantone GR presume che una remunerazione sarà possibile fino ad allora e anche oltre.

L'UDC è favorevole alla possibilità per le IT di fatturare a terzi a prezzi di mercato i servizi forniti al di fuori del traffico viaggiatori concessionario e di realizzare profitti.

3.3 Pareri su singoli articoli dell'OCPF

A differenza dell'OITRV, l'OCPF si occupa esclusivamente di infrastruttura e non di questioni di trasporto. Nell'ambito della procedura di consultazione è pervenuto un solo parere in merito.

Con riferimento all'**articolo 5** (investimenti nel mantenimento della qualità e nell'ampliamento), il Cantone FR sottolinea che la linea Berna–Friburgo–Losanna–Ginevra è fortemente sollecitata e che sono necessari ampliamenti prima che sia ipotizzabile un'equiparazione del traffico merci e passeggeri.

3.3.1 Altre osservazioni

Nessuna

3.4 Pareri su singoli articoli dell'OTV

In merito all'OTV sono giunti pareri soprattutto sulla funzione di collegamento (art. 5), sull'apertura della struttura di distribuzione a terzi (art. 56a) e sulle disposizioni relative alla protezione dei dati (art. 79a).

Articolo 5

L'articolo definisce la funzione di collegamento di una linea e il concetto di località o area di insediamento collegata. Una funzione di collegamento può essere costituita da un collegamento di base o, nel traffico locale, capillare (**cpv. 1**) ed è data, per esempio, se in un'area di insediamento risiedono tutto l'anno almeno 100 persone (**cpv. 2**) in un raggio di massimo 1,5 chilometri (**cpv. 2 lett. a**).

I Cantoni AG, SO e TG accolgono con favore il chiarimento dei concetti di collegamento di base e capillare.

Con riferimento al **capoverso 4 lettere a e b**, al fine di evitare malintesi il Cantone BE chiede di non modificare la definizione di collegamento di base e capillare.

Il Cantone GR auspica una maggiore flessibilità nel definire la funzione di collegamento e presenta proposte in tal senso (**cpv. 2 lett. a**: raggio *generalmente* di massimo 1,5 km; **cpv. 2**: 50 anziché 100 persone in un'area di insediamento).

Il Cantone ZH e lo ZVV, invece, ritengono che la suddetta definizione debba essere più ristretta (p. es., un raggio di 750 metri nel **cpv. 2 lett. a**).

Il Cantone SZ, pur accogliendo con favore i miglioramenti e le delimitazioni previste per la funzione di collegamento, ritiene vi sia ancora margine d'interpretazione e che sarebbe utile disporre di una direttiva dell'UFT come aiuto.

Il Cantone TI suggerisce di rivedere la **lettera b del capoverso 2**, in quanto la proposta comporta una disparità di trattamento nei casi in cui una linea serve diverse località con meno di 100 abitanti ciascuna, ma con un totale di oltre 100 abitanti.

Secondo il Cantone VD, la formulazione dei **capoversi 3 e 4** dovrebbe essere riesaminata, poiché non è sufficientemente chiara se non si usa più l'espressione «punto di raccordo».

Il Cantone VS sottolinea che le condizioni per il collegamento delle aree di insediamento di cui al **capoverso 2** e alle **lettere a, b e c** non devono essere intese in modo cumulativo.

Articolo 56a

In base a questo articolo, le IT saranno incaricate di gestire e sviluppare congiuntamente una piattaforma di distribuzione (**cpv. 1**). Un'infrastruttura simile esiste già: si tratta della piattaforma NOVA, gestita dal settore dei TP e cofinanziata dai committenti del TRV. Secondo il **capoverso 2** le IT che offrono il trasporto diretto devono aderire alla piattaforma di distribuzione, ad altre IT titolari di concessione va accordata l'adesione a condizioni non discriminatorie. Secondo il Consiglio federale, poiché la distribuzione dei biglietti è sottoposta alla legge del 6 ottobre 1995 sui cartelli (LCart; RS 251), in linea di principio l'accesso dovrebbe essere consentito anche a terzi (**commento all'articolo nel rapporto esplicativo**). La piattaforma di distribuzione comprende almeno la gamma di titoli del trasporto diretto (**cpv. 3**); i dati tecnici e personali necessari per la distribuzione comprendono in particolare gamme di titoli di trasporto, tariffe, dati dei clienti, prestazioni richieste dai clienti e dati di controllo (**cpv. 4**).

Il Cantone FR propone di introdurre un principio di reciprocità: chi beneficia di questi dati deve anche concedere l'accesso ai propri.

Travail.Suisse e transfair rifiutano l'apertura della distribuzione a terzi: si teme un'erosione dell'interfaccia con la clientela da parte delle IT e una perdita di fatturato. Tuttavia, transfair accoglie con favore il fatto che gestione e sviluppo della piattaforma siano affidati alle IT.

L'Unione delle città svizzere chiede un'aggiunta al **capoverso 2** volta a stabilire che per l'accesso non discriminatorio da parte di terzi deve essere riscosso un compenso adeguato. usam e COMCO sottolineano il fatto che la distribuzione dei biglietti è soggetta alla LCart e, quindi, nell'interesse della concorrenza deve essere aperta senza discriminazioni a terzi. È espressamente a favore dell'apertura a terzi economie svizzere, che tuttavia ritiene sia da estendere a imprese di ogni tipo (p. es. start-up, fornitori di offerte di mobilità e di servizi) e chiede pertanto di riformulare il **capoverso 2** in modo che non contenga più la limitazione alle IT titolari di concessione e con un'autorizzazione secondo l'articolo 7 o 8 LTV. La restrizione deve essere cancellata anche secondo il TCS: a suo avviso, l'accesso non discriminatorio va accordato anche a terzi non attivi nel settore dei TP, al fine di collegare meglio le offerte di mobilità.

TPG sostiene, di massima, una piattaforma comune di distribuzione, presumendo tuttavia che i terzi che hanno accesso partecipino ai costi.

L'Alliance SwissPass chiede che «piattaforma di *distribuzione*» sia sostituito con «piattaforma di *vendita*». Inoltre, pur ritenendo opportuno l'utilizzo di NOVA da parte delle imprese che offrono il trasporto diretto (**cpv. 1 e 2**), a suo avviso ciò non significa che tutte le vendite debbano essere gestite attraverso questa piattaforma: per alcuni segmenti, soprattutto nel traffico turistico, altri canali sarebbero più adatti. Per quanto riguarda il **capoverso 4**, infine, chiede che tra i dati tecnici e personali obbligatori rientrino anche quelli per il calcolo del prezzo dopo il viaggio (ticketing automatico).

Articolo 62a

Sulla base di questa disposizione, con riferimento all'articolo 6 del nuovo regolamento dell'UE sui diritti dei passeggeri (regolamento [UE] 2021/782) e in conformità con l'Accordo del 21 giugno 1999 sui trasporti terrestri (RS 0.740.72), le biciclette devono poter essere trasportate in Svizzera nel traffico

ferroviario internazionale. Le IT devono adottare le misure necessarie per consentirlo. Per il trasporto nazionale continua ad applicarsi la disposizione attuale, secondo la quale le biciclette possono essere trasportate se ciò non ostacola il traffico.

Il Cantone TI osserva che la nuova disposizione dovrebbe applicarsi non solo al traffico internazionale a lunga distanza, ma anche al trasporto nazionale e alle regioni di confine.

Il SAB saluta espressamente la disposizione con riferimento al trasporto internazionale, ritenendola nell'interesse del turismo svizzero.

L'ATA, BirdLife Svizzera e Pro Velo Svizzera chiedono che le biciclette possano essere portate a bordo anche nel traffico nazionale se non vi sono motivi di sicurezza o di esercizio che vi si oppongono.

Articolo 79a

Questo articolo definisce il quadro giuridico per il trattamento dei dati personali da parte delle IT. Il **capoverso 1** fornisce alle **lettere a–f** un elenco esaustivo dei dati personali dei viaggiatori in possesso di un titolo di trasporto personale che le IT possono trattare: nome, data di nascita, indirizzo, indirizzo e-mail, numero di cellulare e mezzo di pagamento. Il **capoverso 2** riporta alle **lettere a, b e c** i dati personali degni di particolare protezione che possono essere trattati, quali foto leggibili elettronicamente ai fini dell'identificazione di viaggiatori (**lett. a**) o dati sulla localizzazione delle stazioni di salita e discesa per il calcolo del prezzo di trasporto (**lett. b**). Secondo il **capoverso 3**, i dati concernenti le stazioni di salita e discesa possono essere trasmessi a tutte le imprese che hanno un diritto di partecipazione ai ricavi. Il **capoverso 4** stabilisce che i dati personali possono essere impiegati solo in forma anonimizzata per migliorare la piattaforma di distribuzione.

Nel suo commento all'articolo, il Consiglio federale sottolinea che il nuovo diritto in materia di protezione dei dati, con la legge del 25 settembre 2020 (LPD; RS 235.1) e l'ordinanza del 31 agosto 2022 (OPDa; RS 235.11) entrate in vigore nel 2023, stabilisce che gli organi federali devono verbalizzare il trattamento di tutti i dati personali (art. 4 cpv. 2 OPDa), che tra le altre cose comprende la registrazione, modificazione, lettura e cancellazione. A suo avviso, in questo contesto le imprese di TP sono equiparate agli organi federali. Secondo il suddetto commento, nell'attività di massa che caratterizza i TP è probabile che si produrranno quantità supplementari non irrilevanti di dati, soprattutto perché questi devono essere conservati per un anno.

Travail.Suisse, l'UDC, il Centre Patronal e transfair hanno espresso solo pareri generici sulla questione del trattamento dei dati. Tutti e quattro accolgono con favore l'equiparazione delle imprese di TP a quelle del settore privato, che secondo Travail.Suisse e transfair non le penalizzerebbe sotto il profilo economico. L'UDC dal canto suo sottolinea che la registrazione dei dati personali e dei luoghi di salita e discesa è utile per la sicurezza dei passeggeri e l'ottimizzazione dell'esercizio, ma che deve avvenire nel rigoroso rispetto della protezione dei dati.

Il Cantone VD ritiene che il trattamento dell'indirizzo e-mail e del numero di cellulare di cui al **capoverso 1 lettere d ed e** non sia necessario per garantire i ricavi. Per quanto riguarda il **capoverso 3**, il Cantone VD sottolinea che i luoghi di salita e discesa devono poter essere registrati solo se i passeggeri hanno scelto un modello tariffario corrispondente, ma non per un confronto del viaggio effettivamente compiuto con il percorso indicato sul titolo di trasporto.

Il Cantone ZH muove critiche di fondo all'articolo 79a e chiede che venga omesso del tutto o completamente rielaborato, d'intesa con le IT, in modo da renderlo adeguato e funzionale. Secondo il Cantone, l'obbligo di protezione dei dati per le IT, che secondo l'articolo 54 LTV devono essere trattate come organi federali, è già adeguatamente disciplinato dalla legislazione, in particolare dalla LTV (art. 20, 20a e 54) nonché dalla LPD e dall'OPDa. Ulteriori specificazioni o restrizioni al trattamento dei dati personali da parte delle IT non sono quindi né necessarie né opportune.

Avanzano obiezioni di fondo su diverse disposizioni dell'articolo 79a, motivandole dettagliatamente nei loro pareri, anche FFS SA, altre IT, l'Alliance SwissPass e l'UTP; AutoPostale SA si associa espressamente all'UTP. FFS SA chiede di stralciare il **capoverso 1**, contenente l'elenco esaustivo dei dati che le IT sono autorizzate a trattare, ritenendo che la legislazione dovrebbe limitarsi a stabilire genericamente che possono essere trattati i dati che è necessario raccogliere per uno scopo specifico (senza enumerarli). Nel contempo presenta una formulazione alternativa e meno restrittiva del capoverso, da

utilizzare qualora un elenco delle categorie di dati fosse indispensabile. È questo un parere condiviso anche da BLS AG, Thurbo AG e dall'UTP, che avanza una riformulazione analoga, in cui vuole sia però inclusa anche l'espressione «lotta all'abuso», inclusione proposta anche da VBZ e ZVV.

BLS AG, FFS SA, VBZ, ZVV, l'Alliance SwissPass e l'UTP chiedono che venga stralciato anche il **capoverso 2**, poiché a loro avviso l'elenco di cui alle **lettere a, b e c** non concerne dati personali degni di particolare protezione ai sensi del diritto svizzero o il loro trattamento è già disciplinato da altri atti giuridici.

BLS AG, FFS SA, VBZ, ZVV, l'Alliance SwissPass e l'UTP vorrebbero inoltre che si riformulasse il **capoverso 3**, poiché il punto non sarebbe la trasmissione di dati alle IT, ma la possibilità di rilevare i luoghi di salita e discesa con metodi digitali e di garantire la distribuzione dei ricavi stabilita dalla legge.

BLS AG, FFS SA, l'Alliance SwissPass e l'UTP reclamano una nuova formulazione anche per il **capoverso 4**. A loro avviso la disposizione ivi contenuta, secondo cui i dati personali possono essere impiegati in forma anonimizzata per migliorare la piattaforma di distribuzione, è inadeguata e deve focalizzarsi sul trattamento di dati personali per scopi impersonali, in particolare per la ricerca, la pianificazione o la statistica, di cui all'articolo 39 capoverso 1 LPD.

Per quanto riguarda la **verbalizzazione** del trattamento dei dati, BERNMOBIL osserva che non è fattibile verbalizzare tutti i dati personali trattati poiché troppo oneroso e costoso. Sarebbe inoltre in contrasto con il principio di minimizzazione dei dati previsto dal nuovo diritto. BERNMOBIL chiede pertanto che la verbalizzazione sia limitata al trattamento di dati personali degni di particolare protezione e alla profilazione a rischio elevato.

Sono dello stesso parere BLS AG, FFS SA, VBZ, ZVV, l'Alliance SwissPass e l'UTP, ritenendo a loro volta le proposte del Consiglio federale sproporzionate: la sola FFS SA dovrebbe sostenere costi aggiuntivi per circa 13 milioni di franchi l'anno. A loro avviso, nel verbalizzare il trattamento dei dati l'approccio deve essere quello basato sul rischio, come è consuetudine nella protezione dei dati. Chiedono quindi un **nuovo capoverso 5** che sancisca questo approccio con riferimento all'articolo 4 capoverso 1 OPDa. In questo modo le IT sarebbero equiparate al settore privato.

L'ATA e BirdLife Svizzera hanno notato che la digitalizzazione causa una proliferazione di dati personali. Secondo loro, il trattamento dei dati da parte delle IT va limitato il più possibile, ritenendolo legittimo solo quando concerne la sicurezza, la pianificazione nell'interesse dei clienti e l'attività principale delle IT, ossia il servizio di trasporto. Perciò, approvano il **capoverso 1**, in cui vengono elencati in modo esaustivo i dati personali che le IT sono autorizzate a trattare, e rifiutano recisamente il rilevamento dei luoghi di salita e discesa per fini diversi da quello immediato di calcolare il prezzo del trasporto (cfr. **cpv. 3**). Il **capoverso 4**, invece, riscuote il loro consenso.

3.4.1 Altre osservazioni

Nessuna

4 Elenco dei partecipanti alla consultazione

4.1 Cantoni

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

4.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Unione Democratica di Centro UDC
Partito socialista svizzero PSS

4.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB
Groupement suisse pour les régions de montagne SAB
Gruppo svizzero per le regioni di montagna SAB

4.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss business federation

Schweizerischer Gewerbeverband sgv
Union suisse des arts et métiers usam
Unione svizzera delle arti e mestieri usam
Schweizerischer Arbeitgeberverband - Die Arbeitgeber
Union patronale suisse - Les Employeurs
Unione svizzera degli imprenditori - Gli Imprenditori
Travail.Suisse

4.5 Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o della Lferr

ABAG Aletsch Bahnen AG
BLS AG
BVB Basler Verkehrs-Betriebe
AutoPostale SA
FR Ferrovia retica SA
Ferrovie federali svizzere FFS SA, Comunicazione, Public Affairs e regolamentazione
STI Bus AG
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (BERNMOBIL)
Turbo AG
TPG Transports publics genevois
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich

4.6 Comunità tariffarie Svizzera

Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

4.7 Organizzazioni

Alliance SwissPass
Centre Patronal
Sindacato del personale dei trasporti SEV
Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici CDCTP
Pro Velo Svizzera
RAILplus
Funivie Svizzere FUS
Swiss Olympic
Haus des Sports
Touring Club Svizzero TCS
transfair
Verband öffentlicher Verkehr VöV
Union des transports publics UTP
Unione dei trasporti pubblici UTP
Unione dei treni storici della Svizzera HECH
Associazione Traffico e Ambiente ATA
Commissione della concorrenza COMCO

4.8 Altri

Bernmobil historique
BLS Stiftung
FFS Historic
BirdLife Svizzera
Matterhorn Gotthard Bahn / BVZ Holding