



Autunno 2012

Modifiche delle ordinanze nel qua- dro della seconda fase della Riforma delle ferrovie 2: traffico viaggiatori

Rapporto esplicativo per l'indagine conoscitiva
del 9 ottobre 2012



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Indice

1.	Premessa.....	3
1.1	Situazione iniziale.....	3
1.2	Priorità tematiche	4
1.3	Obiettivo	8
2.	Adeguamenti di ordinanze nell'ambito della seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 e spiegazioni	9
2.1	Adeguamenti dell'OCFIF	9
2.2	Spiegazioni relative alla modifica dell'OCFIF	9
2.3	Adeguamenti dell'OITRV.....	10
2.4	Spiegazione dei singoli articoli.....	10
2.5	Modifiche dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV)	24
2.6	Commento ai singoli articoli	24



1. Premessa

1.1 Situazione iniziale

La seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 è stata adottata dal Parlamento il 16 marzo 2012 senza voti contrari. La legge federale e le modifiche delle ordinanze correlate entreranno probabilmente in vigore il 1° luglio 2013, ad eccezione degli articoli 20 capoverso 1, 57, 58, 60 della legge sul trasporto viaggiatori (LTV; RS 745.1) e dell'articolo 9a della legge sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) la cui entrata in vigore è prevista già il 1° dicembre 2012.

La seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 riguarda i temi seguenti:

- interoperabilità delle ferrovie
- messa a concorso nel settore del traffico viaggiatori regionale
- rafforzamento del ruolo della Commissione di arbitrato in materia ferroviaria
- finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa
- altri adeguamenti nell'ambito della riforma delle ferrovie (tra cui disposizioni penali, sulla sicurezza e sulle tariffe).

Vista l'eterogeneità dei temi e degli interlocutori interessati, gli adeguamenti delle ordinanze verranno sottoposti a consultazione in pacchetti tematici distinti.

Il presente pacchetto concerne il traffico viaggiatori e segnatamente i seguenti aspetti:

- messa a concorso nel settore del traffico viaggiatori regionale
- implicazioni della messa a concorso sulle concessioni per il trasporto di viaggiatori e eventuali adeguamenti e precisazioni delle basi normative (ad es. tariffe) e
- sostituzione di servizi ferroviari con linee di autobus quale misura definita nell'ambito del pacchetto di verifica dei compiti.

Il pacchetto proposto contiene adeguamenti dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16), dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11) e dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120).



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Il messaggio e la legge federale sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 sono pubblicati al seguente percorso:

www.admin.ch → Documentazione / Legislazione / Foglio federale / 2011 / n. 5

Pagina 823: Messaggio concernente la seconda fase della Riforma delle ferrovie 2

www.admin.ch → Documentazione / Legislazione / Foglio federale / 2012 / n. 13

Pagina 3097: Legge federale sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2

1.2 Priorità tematiche

a) Messa a concorso nel settore del traffico viaggiatori regionale

Con la revisione della legge sulle ferrovie (1996) è stata introdotta la possibilità di attuare procedure di messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale. Da allora, questo strumento è stato impiegato in misura diversa nei vari settori: in quello degli autobus, ad esempio, oltre una trentina di bandi si sono conclusi con successo e ciò ha permesso di migliorare globalmente l'efficienza nell'impiego dei fondi. Nel settore ferroviario, per contro, si è svolta una sola gara pubblica, che ha peraltro comportato difficoltà non indifferenti e che per questo non è stata portata termine. A tutt'oggi, le messe a concorso non sono disciplinate in una legge: questa situazione va cambiata. I bandi pubblici nel settore degli autobus, ben funzionanti, verranno d'ora in poi disciplinati a livello di legge. Nel definire le nuove disposizioni si è tenuto conto delle esperienze maturate negli scorsi anni. Anche se nel settore ferroviario è ora possibile mettere a concorso servizi di trasporto viaggiatori, si rinuncia in questa sede a precisare le disposizioni in materia. La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale ha sottolineato nel suo mandato al Consiglio federale che soltanto il settore degli autobus deve essere disciplinato per legge. La certezza giuridica nelle messe a concorso risulterà globalmente rafforzata.

Principali elementi del nuovo disciplinamento:

- L'attuale iter delle messe a concorso e la guida alla procedura hanno dato buone prove e verranno mantenuti.
- Nel traffico viaggiatori regionale ordinato su strada la messa a concorso è disciplinata in modo dettagliato ed è obbligatoria a determinate condizioni (art. 32 cpv. 1 LTV rivista), mentre è possibile nel settore traffico viaggiatori regionale su rotaia (art. 32 cpv. 3 LTV rivista).

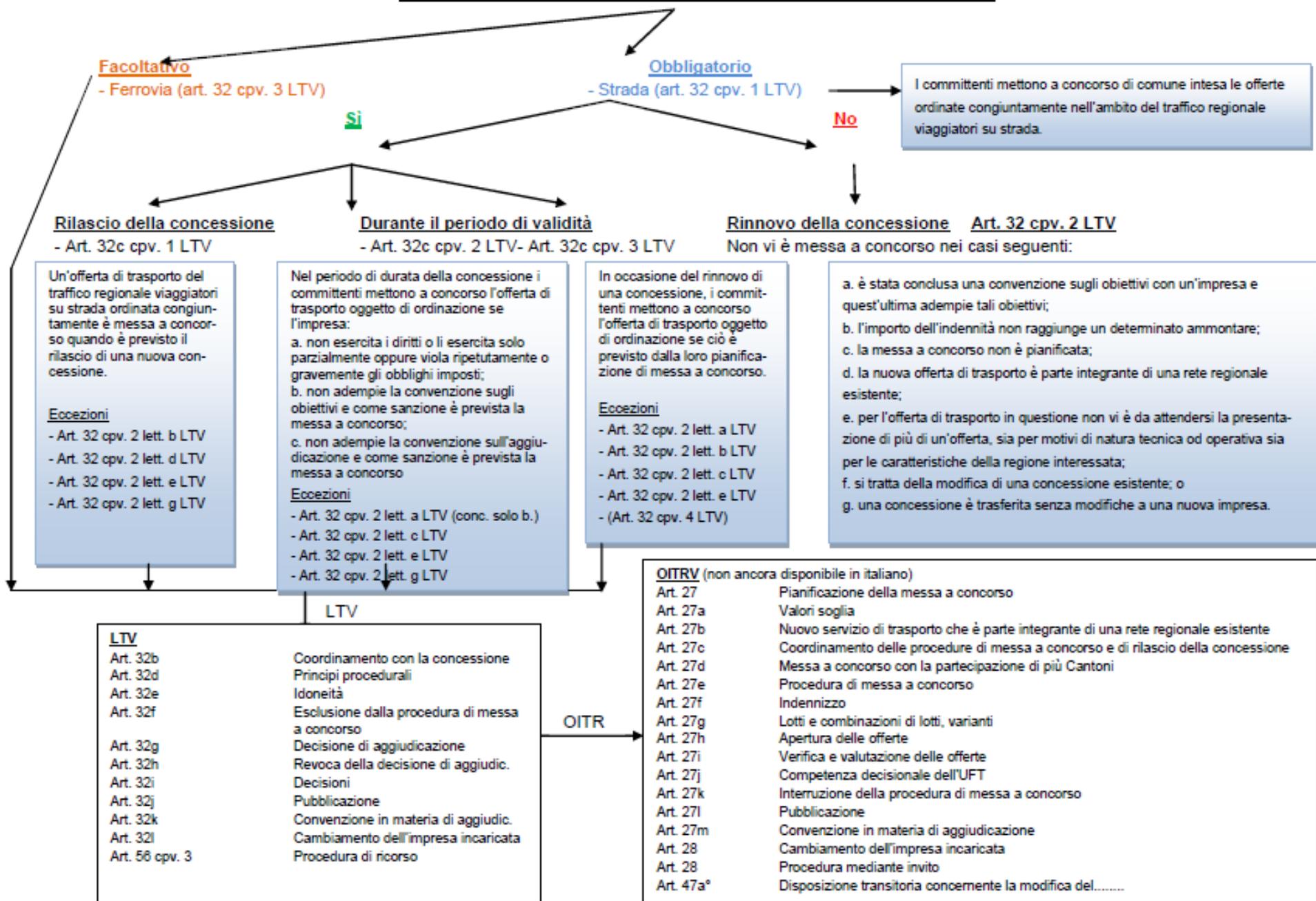


N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

- Non sono previste messe a concorso per le imprese di trasporto a fune e di navigazione e per il traffico a lunga distanza. In futuro la messa a concorso potrà riguardare sia linee ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni, sia linee ordinate dai Cantoni senza la partecipazione della Confederazione (art. 32 cpv. 5 LTV rivista).
- I committenti possono mettere a concorso un servizio di trasporto a determinate condizioni (art. 32 cpv. 1, 32a e 32c LTV rivista in combinato disposto con art. 27a e 27b OITRV rivista) e pianificano la messa a concorso garantendo la necessaria trasparenza (art. 31c LTV rivista in combinato disposto con art. 27 OITRV rivista). La procedura di messa a concorso è chiaramente disciplinata (art. 32b, 32d - 32k LTV rivista in combinato disposto con art. 27c - 27m OITRV rivista) ed è coordinata da un Cantone (art. 27d OITRV rivista).
- Le procedure di messa a concorso si svolgono con tempistiche diverse; in determinati casi (art. 32 cpv. 2 LTV rivista in combinato disposto con art. 27a OITRV) occorre rinunciarvi. La messa a concorso ha luogo nei seguenti casi (cfr. anche schema a pagina seguente):
 - In caso di **rilascio** di una nuova concessione (art. 32c cpv. 1 LTV rivista), a meno che l'importo delle indennità non raggiunga un determinato importo, la rete esistente venga ampliata, si preveda che vi sia solo un'impresa offerente o la concessione sia trasferita a un'altra impresa (art. 32 cpv. 2 lett. b, d, e e g LTV rivista).
 - **In corso di validità** della concessione, se si prefigura una violazione della concessione o se i presupposti della convenzione sugli obiettivi o della convenzione in materia di aggiudicazione non sono soddisfatti (art. 32c cpv. 2 LTV rivista), a meno che non sia stata conclusa una convenzione sugli obiettivi e l'impresa adempia gli obiettivi fissati, la messa a concorso non sia pianificata, vi sia una sola impresa offerente e la convenzione sia trasferita a un'altra impresa (art. 32 cpv. 2 lett. a, c, e e g LTV rivista).
 - In caso di **rinnovo della concessione** se ciò è previsto nella pianificazione della messa a concorso (art. 32c cpv. 3 LTV rivista).
- Il nuovo disciplinamento prevede, oltre all'invito a presentare un'offerta di cui all'attuale art. 16 cpv. 1 OITRV, altre due condizioni per la presentazione di un'offerta: ordinazione in base a una messa a concorso e ordinazione in base a una convenzione sugli obiettivi (art. 16 cpv. 2 OITRV). La procedura di ordinazione viene sostanzialmente mantenuta. La convenzione in materia di aggiudicazione aumenta l'efficienza, crea incentivi positivi e semplifica la procedura per l'inoltro delle offerte (art. 31a cpv. 2 LTV rivista in combinato disposto con l'art. 17 cpv. 3^{bis} OITRV rivista).



Messa a concorso - riepilogo della procedura





b) Adeguamenti delle disposizioni in materia di concessione nell'ambito della nuova procedura di messa a concorso e altri adeguamenti dell'OTV

Aggregando la procedura di concessione a quella di messa a concorso in una decisione e soprattutto firmando una convenzione in materia di aggiudicazione, l'impresa di trasporto che ha vinto la gara acquisisce una sicurezza di pianificazione pluriennale. Le imprese di trasporto vengono così stimolate a partecipare attivamente alle messe a concorso. Gli articoli 12 e 15 dell'OTV rivista integrano queste due nuove condizioni quadro.

Vengono inoltre introdotti adeguamenti generali che tengono conto degli sviluppi intervenuti negli scorsi anni:

- All'UFT viene conferita la competenza per il rilascio di tutte le concessioni (finora il rilascio delle concessioni nel settore ferroviario, degli autobus e della navigazione era di competenza del DATEC).
- Nella domanda di concessione le imprese di trasporto devono riportare anche informazioni sulle condizioni di lavoro e sui contratti collettivi di lavoro (allegato I OTV rivista).
- La durata della concessione per gli impianti di trasporto a fune è fissata esplicitamente a 25 anni (art. 15 OTV rivista).
- Nel caso di servizi di trasporto scarsamente rilevanti che richiedono un'autorizzazione cantonale, le imprese di trasporto concessionarie sono esonerate esplicitamente dagli obblighi fondamentali (art. 30a OTV rivista).
- Gli obblighi relativi alle tariffe e il trasporto diretto sono chiaramente definiti e allineati alle decisioni del Tribunale federale e del Tribunale amministrativo federale (art. 55a e 56 OTV rivista).
- Vengono corrette piccole incoerenze soprattutto di ordine linguistico.

c) Attuazione della misura definita nell'ambito della verifica dei compiti in vista della sostituzione del treno con autobus sulle linee poco frequentate

Con il suo rapporto sulla verifica dei compiti del 14 aprile 2010 e la decisione del 1° settembre 2010, il Consiglio federale ha deciso tra l'altro di portare avanti la sostituzione di servizi ferroviari con linee di autobus. Ciò significa che le verifiche dell'economicità condotte dai Cantoni devono essere utilizzate in maniera più mirata e a livello nazionale attraverso la definizione di requisiti minimi unitari e universalmente validi per quanto concerne il grado di copertura dei costi e di sfruttamento. Se una linea non risponde a questi requisiti sull'arco di un determinato periodo, ad esempio per quattro anni, occorre imperativamente esaminare se il suo esercizio può essere trasferito dalla ferrovia al bus. Con la prevista definizione di criteri di verifica unitari, viene creato uno strumento che consente di esaminare le



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

linee ferroviarie caso per caso. Questa misura permette di evadere e togliere di ruolo gli interventi parlamentari presentati su questo tema (cfr. 09.4246 Postulato von Roth dell'11.12.2009, 09.3122 Mozione Schenk Simon del 17.03.2009).

- Il nuovo articolo 19 capoverso 3 OITRV prevede una verifica qualora il grado di copertura dei costi di una linea sia inferiore al 50 per cento.
- Il nuovo articolo 19a OCFIF prevede una verifica anche per garantire investimenti duraturi e efficienti nel settore infrastrutturale.

1.3 Obiettivo

Un disciplinamento delle procedure di messa a concorso vincolante permette alle imprese di trasporto di sapere quando devono attendersi un bando pubblico. In questo modo, il sistema risulta più prevedibile. In caso di prestazioni sufficienti e conformi alla legge, le imprese di trasporto sono tutelate contro lo svolgimento di altri bandi pubblici per l'intera durata della concessione. Le competenze dei Cantoni per quanto concerne la messa a concorso rimangono invariate: anche con il nuovo disciplinamento essi saranno responsabili della pianificazione. Inoltre, già oggi un bando pubblico richiede l'approvazione della Confederazione.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

2. Adeguamenti di ordinanze nell'ambito della seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 e spiegazioni

2.1 Adeguamenti dell'OCFIF

Cfr. allegato «Adeguamenti OCFIF». Gli adeguamenti sono disponibili in due versioni: la versione breve contiene solo gli articoli modificati, mentre la versione integrale contempla tutti gli articoli, compresi quelli modificati.

2.2 Spiegazioni relative alla modifica dell'OCFIF

Si tratta di una disposizione analoga all'articolo 19 capoverso 3 OITRV rivista. Come per il settore dei trasporti, anche in quello dell'infrastruttura si dovrà verificare se, prima di importanti investimenti, è possibile mantenere l'esercizio di una tratta o se invece è più economico sostituire il servizio ferroviario con un servizio di autobus.



2.3 Adeguamenti dell'OITRV

Cfr. allegato «Adeguamenti OITRV». Gli adeguamenti disponibili in due versioni: la versione breve contiene solo gli articoli modificati, mentre la versione integrale contempla tutti gli articoli, compresi quelli modificati.

2.4 Spiegazione dei singoli articoli

Premessa

Con la sua lettera del 17 settembre 2007, la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale (CTT-N) ha incaricato il Consiglio federale di disciplinare le procedure di messa a concorso per gli autobus del traffico viaggiatori regionale beneficiario di indennità nel secondo pacchetto della Riforma delle ferrovie 2. La Commissione ha sottolineato che andava disciplinato a livello di legge solo il settore degli autobus, un'esigenza concretizzata all'articolo 32 capoverso 1 (obbligo di mettere a concorso le offerte ordinate congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori su strada) e capoverso e 3 LTV (possibilità per i committenti di mettere a concorso le offerte nell'ambito del traffico regionale viaggiatori su rotaia). Le disposizioni dell'ordinanza possono applicarsi in ampia misura alla messa a concorso sia di servizi di autobus, sia di servizi ferroviari. Vi sono tuttavia disposizioni, ad esempio quelle sulle scadenze, che valgono anche per la messa a concorso di servizi ferroviari, ma si applicano piuttosto alla messa a concorso di autolinee.

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 lett. b Oggetto

L'ordinazione di ulteriori offerte, il miglioramento di quelle esistenti e le agevolazioni tariffali sono prerogativa esclusiva della Confederazione, dei Cantoni o dei Comuni. Tale prerogativa non è prevista per soggetti «terzi». Poiché l'attuale l'ordinanza prevede la possibilità di ordinazione da parte di terzi, il testo viene modificato.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Capitolo 2: Sezione 2: Condizioni

Art. 6 cpv. 1 lett. h

Si tratta di una disposizione nuova. È prassi corrente dell'UFT versare alle imprese di trasporto un'indennità per i costi scoperti nel traffico regionale viaggiatori se il servizio di trasporto è oggetto di una concessione o di un accordo internazionale. Poiché si tratta di un presupposto importante, viene ora integrato nell'ordinanza.

Capitolo 2: Sezione 3: Offerta nel traffico regionale viaggiatori

Art. 7 cpv. 8 Portata dell'offerta ordinata

Il tenore attuale dell'articolo prevede che la Confederazione e i Cantoni possono concordare con un'impresa di trasporto un'indennità fissa se la linea in questione è stata messa a concorso. La disposizione viene modificata nel senso che la Confederazione e i Cantoni possono concordare con un'impresa di trasporto un'indennità fissa se è stata stipulata una convenzione in materia di aggiudicazione. Si tratta di un nuovo strumento previsto dal disciplinamento della messa a concorso proposto. I committenti stipulano una convenzione in materia di aggiudicazione con l'impresa aggiudicataria del servizio di trasporto messo a concorso. Il tenore dell'articolo 7 capoverso 8 non viene modificato dal punto di vista materiale, ma adeguato alla nuova formulazione dell'ordinanza.

2. Capitolo: Sezione 5: Offerte

Art. 16 cpv. 2 Invito a presentare un'offerta

Con il nuovo disciplinamento delle procedure di messa a concorso la presentazione di un'offerta può basarsi, oltre che su una convenzione sugli obiettivi, su una convenzione in materia di aggiudicazione. Il capoverso corrispondente è stato modificato di conseguenza.

Art. 16 cpv. 4 Invito a presentare un'offerta

Le imprese di trasporto che hanno concluso una convenzione in materia di aggiudicazione sono tenute a partecipare alla procedura di ordinazione oggetto della convenzione e ad inoltrare un'offerta.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Art. 17 cpv.3 e 3bis Inoltro delle offerte

In virtù dell'art. 31a cpv. 2 LTV, il Consiglio federale può definire una procedura di ordinazione semplificata se esiste una convenzione in materia di aggiudicazione. L'articolo precisa i documenti che l'impresa di trasporto non è tenuta a inoltrare ai committenti per i primi due periodi d'orario dopo la messa a concorso (di norma 4 anni), questo perché i committenti possono ricavare queste indicazioni direttamente dall'offerta inoltrata dall'impresa e dalla convenzione in materia di aggiudicazione. In tal modo si riduce il dispendio amministrativo in particolare per l'impresa di trasporto. Se la durata di aggiudicazione supera due periodi d'orario, i committenti possono, se necessario, richiedere tutti i documenti richiesti per l'offerta. Questo può ad esempio succedere se i committenti concordano l'ampliamento dell'offerta cinque anni dopo la messa a concorso, il che rende necessaria la modifica della pianificazione a medio termine. L'aggiornamento della pianificazione a medio termine permette ai committenti di avere una panoramica dei costi e dei ricavi che corrisponde alla nuova offerta.

Se l'offerta si scosta dalle disposizioni della convenzione in materia di aggiudicazione, l'impresa è tenuta a evidenziare e motivare le differenze indipendentemente dalla data di inoltro dell'offerta (art. 17 cpv. 3 lett c.).

Art. 19 cpv. 2 e 3 Investimenti

Il rinvio all'articolo di legge che figura al capoverso 2 è stato modificato. La disposizione, prima stabilita in un'ordinanza, è ora recepita nella legge. Il contenuto non è stato modificato.

Premessa all'articolo 3

Con il progetto «Verifica dei compiti della Confederazione» il Consiglio federale intende garantire una politica finanziaria sostenibile a lungo termine. Una delle misure decise nell'ambito di questo progetto riguarda le linee ferroviarie a bassa redditività. Il Consiglio federale si aspetta che per queste linee si verifichi in modo mirato e capillare se esistono alternative più economiche al servizio ferroviario - generalmente servizi di autobus - e si esamini l'eventualità di sostituirle con un servizio di autobus.

Attuazione delle istruzioni del Consiglio federale

I Cantoni sono responsabili della pianificazione dell'offerta nel traffico regionale viaggiatori. Molti Cantoni fanno realizzare ad intervalli regolari studi sull'idoneità, l'economicità e le possibilità di sviluppo dei servizi di trasporto esistenti. Alcuni Cantoni lo fanno per le offerte al di sotto di un determinato grado di copertura dei costi. In questo contesto viene costantemente sollevata la questione della sostituzione di servizi ferroviari con linee di autobus e dello spostamento di singole corse a orari marginali.

È ampiamente dimostrato che si possono ottenere risparmi e miglioramenti dell'efficienza sostanziali solo se l'intera infrastruttura ferroviaria può essere smantellata. In caso contrario, si ottengono sem-



mai solo risparmi contenuti. La ragione è da ricercare nell'elevata percentuale di costi fissi dell'esercizio ferroviario. Il discorso è analogo anche per la sostituzione del servizio ferroviario con un servizio di autobus negli orari marginali. Poiché i veicoli ferroviari comunque necessari per coprire il servizio di trasporto comportano costi fissi, i risparmi a livello di esercizio sono solo contenuti. Poiché in determinati luoghi e in orari di scarsa domanda è possibile offrire un servizio di trasporto su strada più attrattivo rispetto a uno su rotaia, la sostituzione in orari marginali è comunque opportuna in casi singoli.

In futuro occorrerà analizzare maggiormente l'idoneità dei programmi d'esercizio delle linee ferroviarie. Il momento più opportuno per procedere a questo tipo di verifica è quello che precede gli investimenti in nuovi mezzi d'esercizio. Affinché i costi supplementari dei nuovi mezzi d'esercizio possano essere integrati nell'offerta per il TRV, i committenti devono approvarne l'integrazione prima che gli investimenti vengano effettuati secondo l'articolo 19 OITRV. L'articolo viene quindi completato da un nuovo capoverso secondo cui, nel caso di linee ferroviarie che non raggiungono un determinato grado di copertura, i committenti devono verificare, prima di dare il loro consenso all'integrazione dei costi supplementari, se sono possibili offerte alternative che offrono un rapporto costi-benefici migliore. Per evitare investimenti infrastrutturali inefficaci, quando si decide su un'eventuale sostituzione occorre considerare anche la qualità dell'infrastruttura esistente. Generalmente, se l'infrastruttura di una linea è stata rinnovata integralmente da poco, una sostituzione non ha molto senso. Se però è destinata soprattutto al TRV, la tratta potrebbe eventualmente essere soppressa; ne risulterebbero elevati ammortamenti speciali nel settore dell'infrastruttura. D'altro canto si conseguirebbero solo risparmi contenuti perché la tratta interessata verrebbe comunque mantenuta anche se servirebbe ad altri tipi di traffico (ad es. a lunga distanza o merci). È quindi indispensabile uno stretto coordinamento tra traffico e infrastruttura. Questo vale in particolare anche per le decisioni relative agli investimenti nel comparto infrastruttura. Per questo motivo nella OCFIF viene inserito un nuovo articolo (19a) con tenore analogo a quello dell'articolo 19 capoverso 3 OITRV rivista.

Il valore soglia per il grado di copertura dei costi al di sotto del quale occorre verificare l'opportunità di una sostituzione è stato fissato al 50%. Sulle complessive 300 linee ferroviarie che operano nel TRV circa 175 presentano attualmente un grado di copertura inferiore al 50%. In futuro, quindi, per una linea ferroviaria su due si dovrà verificare, prima di effettuare investimenti importanti in mezzi d'esercizio, se esistono alternative più economiche.

Poiché nella maggior parte dei casi il materiale rotabile delle imprese ferroviarie è utilizzato per almeno venti o trent'anni e nel caso delle linee a scartamento ridotto non è possibile trasferirlo ad altre linee, è opportuno procedere ad intervalli ravvicinati a una verifica periodica della forma d'esercizio. Solo nel caso di linee con un grado di copertura molto basso, ossia inferiore al 30%, è necessario procedere a ripetute verifiche durante la durata di utilizzo del materiale rotabile nuovo. Queste linee vanno sottoposte periodicamente a verifica, ossia in genere ogni quattro anni.



Capitolo 2: Sezione 6: Convenzioni sull'offerta

Art. 21 cpv. 2 Conclusione di convenzioni sull'offerta

La convenzione in materia di aggiudicazione è la base per una collaborazione a lungo termine tra un'impresa di trasporto e i committenti. È stipulata con l'impresa di trasporto che ha ottenuto l'aggiudicazione in occasione della messa a concorso. I committenti s'impegnano durante l'intera durata di validità della convenzione a ordinare da questa impresa l'offerta messa a concorso. In tal modo si intende creare un incentivo affinché le imprese di trasporto partecipino attivamente alle procedure di messa a concorso. Secondo la normativa vigente le imprese di trasporto non possono far valere un diritto ad un'ordinazione. L'articolo viene completato con la disposizione secondo cui le imprese di trasporto possono far valere un diritto a un'ordinazione solo per le linee oggetto di una convenzione in materia di aggiudicazione.

Art. 21 cpv. 5 Conclusione di convenzioni sull'offerta

L'attuale formulazione dell'art. 21 cpv. 5 non è ottimale. Secondo l'attuale tenore, le indennità federali sottostanno all'approvazione del preventivo da parte delle Camere federali e delle autorità cantonali. Ciò significherebbe di per sé che i Cantoni devono approvare il preventivo della Confederazione. Ovviamente ciò non avviene nella pratica. La formulazione è modificata nel senso che la riserva dell'approvazione del preventivo vale sia per le indennità federali che per quelle cantonali.

Capitolo 2: Sezione 8: Bando pubblico, aggiudicazione e trasferimento di servizi di trasporto

Art. 27 Pianificazione della messa a concorso

Lo strumento della pianificazione della messa a concorso costituisce, in questa forma, una novità. Ogni Cantone allestisce, in collaborazione con la Confederazione e con i Cantoni vicini (solo nel caso in cui è prevista una messa a concorso intercantonale), una propria pianificazione della messa a concorso. L'UFT ha il compito di garantire una pianificazione uniforme e il coordinamento tra i Cantoni.

L'articolo stabilisce le esigenze minime applicabili alla pianificazione della messa a concorso. Questa deve indicare tra l'altro la data prevista della messa a concorso o il motivo della messa a concorso. È inoltre previsto che si indichi lo stato della procedura, ossia dev'essere chiaro se ad esempio la messa a concorso di un servizio di trasporto si trova in fase di pianificazione o se è in corso, se è stato interposto ricorso contro la messa a concorso o contro la decisione di aggiudicazione o se la procedura è stata interrotta. L'indicazione dello stato della procedura garantisce trasparenza.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Se vengono messe a concorso linee esistenti, queste devono essere integrate nella pianificazione almeno sei mesi prima della pubblicazione della pianificazione. Questo lasso di tempo permette alle imprese concessionarie di prepararsi per tempo alla messa a concorso delle linee che gestiscono. Se viene messo a concorso un nuovo servizio di trasporto (per il quale è necessario rilasciare una concessione), questo può essere inserito nella pianificazione a breve termine. L'integrazione non è tuttavia obbligatoria.

La pianificazione e le eventuali modifiche sono valide non appena sono state approvate dall'UFT e dai Cantoni committenti.

Per garantire il coordinamento delle pianificazioni a livello nazionale, l'UFT terrà un elenco aggiornato delle pianificazioni cantonali delle procedure di messa a concorso e lo pubblicherà (ad es. sul proprio sito). Uno dei compiti principali dell'UFT nel coordinamento delle pianificazioni consiste nel provvedere affinché, nel caso di messa a concorso intercantonale, in tutte le pianificazioni figurino le stesse informazioni per le linee da mettere a concorso.

Art. 27a cpv. 1 Valori soglia

Il messaggio sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 prevedeva l'obbligo di messa a concorso nel settore degli autobus. Poiché tale obbligo non si giustifica in tutti i casi, il messaggio permetteva al Consiglio federale di stabilire deroghe, in particolare di decidere una deroga se l'importo dell'indennità annuale dell'offerta messa a concorso non raggiungeva un determinato valore soglia (500 000 franchi secondo il messaggio). L'esperienza ha tuttavia mostrato che la messa a concorso di un servizio di trasporto con un modesto volume di indennità può corrispondere a un bisogno dei committenti. Il messaggio offriva ai committenti questa flessibilità, in quanto prevedeva la possibilità di mettere a concorso anche un servizio di trasporto che non raggiunge il valore soglia definito. Sempre secondo il messaggio, i committenti potevano integrare il servizio di trasporto nella pianificazione della messa a concorso aggiungendo un'apposita menzione. Nel corso dei dibattiti parlamentari al Consiglio federale è stata tolta la competenza di stabilire deroghe; al suo posto è stato deciso di precisare nella legge i casi in cui non si procede a una messa a concorso nel traffico regionale viaggiatori su strada, ad esempio quando il valore soglia non raggiunge un determinato ammontare. Come già menzionato nel messaggio l'importo dell'indennità (valore soglia) determinante per l'articolo 32 capoverso 2 lettera b LTV figura nell'ordinanza. In questo senso, per tener conto dei bisogni della Confederazione e dei Cantoni, l'ordinanza fa una distinzione tra servizi di trasporto esistenti e nuovi servizi di trasporto.

Valore soglia per servizi di trasporto esistenti

I committenti possono mettere a concorso servizi di trasporto esistenti alla scadenza della concessione. A tal fine le linee interessate devono essere inserite nella pianificazione della messa a concorso. I committenti possono raggruppare singole linee in un unico pacchetto che verrà poi messo a concorso.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Una o più linee esistenti possono tuttavia essere messe a concorso solo se i costi scoperti riconosciuti dal Cantone responsabile sono stimati per il primo anno d'esercizio a almeno 500 000 franchi (valore soglia). I Cantoni devono tener conto di quest'aspetto quando inseriscono una linea nella pianificazione della messa a concorso. L'importo del valore soglia è stato fissato già nel messaggio.

In virtù dell'articolo 32c capoverso 2 LTV rivista i committenti mettono a concorso il servizio di trasporto oggetto di ordinazione in corso di validità della concessione se l'impresa di trasporto viola le disposizioni della concessione o non adempie una convenzione sugli obiettivi o una convenzione in materia di aggiudicazione sempreché detta convenzione preveda quale sanzione la messa a concorso. In questi casi l'UFT può ritirare la concessione secondo l'articolo 9 capoverso 4 LTV rivista. Se la fattispecie di cui all'articolo 32c capoverso 2 LTV rivista non si prefigura, il valore soglia di 500 000 franchi non si applica. Ciò significa che in ogni caso viene effettuata una messa a concorso.

Valore soglia per nuovi servizi di trasporto

In linea di massima vige l'obbligo di messa a concorso per nuovi servizi di trasporto su strada soggetti a concessione. I committenti rinunciano tuttavia alla messa a concorso se il valore soglia definito, pari a 230 000 franchi, non viene raggiunto. Questo valore si basa sul valore soglia di cui all'articolo 6 capoverso 1 della legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici¹. Pertanto, il valore soglia fissato per i nuovi servizi di trasporto è inferiore a quello fissato per i servizi di trasporto esistenti. Questo si spiega per il fatto che nel caso di nuovi servizi di trasporto il bisogno di messa a concorso sussiste spesso indipendentemente dall'importo delle indennità. È possibile rinunciare alla messa a concorso se la somma delle indennità annuali non supera 230 000 franchi, il che si giustifica dal punto di vista dell'economia procedurale (cfr. 27b per un'ulteriore eccezione).

Art. 27a cpv. 2 Valori soglia

Il valore soglia non si applica se in corso di validità di una concessione i committenti devono mettere a concorso un servizio di trasporto perché si prefigura un caso contemplato dall'articolo 32c capoverso 2 LTV rivista. In caso contrario l'obbligo di messa a concorso che risulta dall'articolo summenzionato verrebbe violato.

Art. 27b Nuovo servizio di trasporto che è parte integrante di una rete regionale esistente

Un nuovo servizio di trasporto su strada dev'essere messo a concorso se raggiunge il valore soglia di cui all'articolo 27a. L'articolo 32 capoverso 2 lettera d LTV rivista prevede tuttavia una deroga a tale obbligo e stabilisce che non vi è messa a concorso se il nuovo servizio di trasporto su strada è parte

¹ Legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1)



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

integrante di una rete regionale esistente. L'articolo di legge richiede una precisazione chiara a livello di ordinanza.

I committenti partono dal presupposto che in un mercato in cui opera una sola impresa di trasporto i nuovi operatori che vogliono entrare sul mercato devono sostenere elevati costi di investimento (mancanza di depositi per i veicoli, di officine, di un impianto di lavaggio ecc.). In questa situazione una messa a concorso non è molto sensata. Se l'impresa di trasporto che opera sul mercato può dimostrare che con il nuovo servizio di trasporto può ottenere vantaggi sinergici che le permettono di fornire le prestazioni in modo globalmente più redditizio, i committenti non mettono a concorso il servizio di trasporto.

Se invece viene introdotto un nuovo servizio in una regione nella quale sono attive almeno due imprese di trasporto, i committenti mettono a concorso il servizio di trasporto se i costi scoperti previsti superano il valore soglia. Con questa misura si intende mettere in pratica per quanto possibile il principio secondo cui i servizi di trasporto su strada devono essere messi a concorso.

Art. 27c Coordinamento delle procedure di messa a concorso e di rilascio della concessione

I bandi finora indetti hanno dato luogo a incertezze giuridiche circa l'interazione tra la concessione e il trasferimento basato su un bando di prestazioni di trasporto da un'impresa all'altra. Questo articolo istituisce le basi per il coordinamento delle procedure.

In futuro le imprese che partecipano a una messa a concorso dovranno inoltrare una parte dei documenti necessari per il rilascio della concessione insieme all'offerta. Si tratta in gran parte di documenti che devono essere inoltrati con l'offerta indipendentemente dalla procedura di concessione. Per le imprese di trasporto non vi è un onere supplementare, anzi. Rispetto alla situazione attuale in cui le due procedure sono separate, si possono evitare doppioni. Dopo che i committenti hanno individuato l'offerta economicamente più vantaggiosa, l'UFT comunica per iscritto agli offerenti e ai Cantoni interessati l'intenzione dei committenti di aggiudicare il servizio messo a concorso a una data impresa. L'avviso ha scopo puramente informativo e non può essere impugnato: serve infatti ad avviare la consultazione necessaria in vista del rilascio della concessione. Senza l'avviso, le imprese non aggiudicatrici verrebbero a conoscenza dell'esito della gara e dell'identità dell'impresa aggiudicataria dalla documentazione per la procedura di consultazione. Ciò è contrario alla politica di informazione attiva e trasparente promosso dai committenti. Dopo l'invio della comunicazione, i committenti possono chiedere all'impresa aggiudicataria ulteriori documenti necessari per la concessione. Successivamente, viene avviata la consultazione prevista nell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori². Al termine della consultazione l'UFT emana, sotto forma di decisione impugnabile, la decisione di aggiudicazione con-

² Consultazione secondo l'articolo 13 dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11)



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

formemente all'avviso inviato alle imprese partecipanti unitamente alla decisione di rilascio o rinnovo della concessione.

Art. 27d cpv. 1 Messa a concorso con la partecipazione di più Cantoni

Prima di una messa a concorso, i Cantoni che vi partecipano designano di comune accordo un Cantone incaricato del coordinamento. Generalmente si tratta del Cantone che è più toccato dalla messa a concorso (finanziariamente o per quanto riguarda l'offerta) e/o ha maggiore esperienza nelle procedure di messa a concorso. Inoltre i Cantoni stabiliscono le modalità di ripartizione dei costi (ad es. ufficio di consulenza). Di norma la Confederazione non partecipa a questi costi. Le disposizioni in materia di coordinamento e di ripartizione dei costi sono già applicate nella pratica e hanno dato buone prove.

Art. 27d cpv. 2 Messa a concorso con la partecipazione di più Cantoni

Il capoverso 2 definisce i compiti che il Cantone incaricato del coordinamento svolge con la partecipazione di altri Cantoni interessati e nei quali li rappresenta nei confronti dell'UFT e dell'impresa di trasporto.

Art. 27e Procedura di messa a concorso

Il Cantone incaricato del coordinamento è responsabile dell'allestimento della documentazione di messa a concorso. La documentazione riporta le condizioni quadro in base alle quali le offerte devono essere presentate. Come già menzionato nella documentazione, sono precisati anche i documenti da inoltrare per la domanda di concessione e i criteri di valutazione dell'idoneità delle imprese offerenti nonché i criteri di valutazione delle offerte e i criteri di ponderazione. Le offerte vengono generalmente valutate in base a un'analisi costi-utilità.

Il Cantone incaricato del coordinamento deve sottoporre la documentazione di messa a concorso ai Cantoni partecipanti e all'UFT per approvazione. Solo dopo aver ottenuto il loro consenso il Cantone può pubblicare la documentazione. Le imprese possono richiedere la documentazione al Cantone incaricato del coordinamento.

Se la documentazione viene modificata dopo la pubblicazione le modifiche vanno pubblicate. Tutte le imprese che hanno richiesto la documentazione devono essere informate contemporaneamente.

Entro un dato lasso di tempo, le imprese possono inoltrare domande in merito alla documentazione di gara. Il Cantone incaricato del coordinamento raccoglie le domande pervenute e pubblica le risposte



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

in forma anonima. Tutte le imprese che hanno richiesto la documentazione devono essere informate contemporaneamente.

Nella documentazione di messa a concorso viene fissato un termine per l'inoltro delle offerte e dei documenti per il rilascio della concessione (almeno 60 giorni dopo la pubblicazione del bando). Nella documentazione di messa a concorso viene inoltre precisato il termine che vincola le imprese all'offerta presentata (al massimo 24 mesi dal termine di inoltro).

Art. 27f Indennizzo

Le imprese offerenti non hanno diritto all'indennizzo finanziario o materiale dei costi sostenuti (ad es. per l'allestimento dell'offerta).

Art. 27g Lotti e combinazioni di lotti, varianti

Se ad esempio i committenti mettono a concorso otto linee, le imprese interessate presentano di norma un'offerta per tutte le linee. I committenti possono però decidere di suddividere i servizi messi a concorso in lotti (prestazioni parziali). Possono, ad esempio, ripartire le otto linee in due lotti, uno di tre e uno di cinque linee. Dal canto loro le imprese possono, a seconda di quanto prevede la documentazione di gara, presentare un'offerta distinta per un lotto o per entrambi. È importante che la documentazione di gara indichi chiaramente le varie possibilità (combinazione di lotti, offerta globale ecc.). La documentazione di valutazione dev'essere strutturata in funzione delle varie modalità di inoltro delle offerte.

La documentazione di gara riporta le condizioni quadro in base alle quali le offerte devono essere presentate. I committenti possono prevedere nella documentazione la possibilità per le imprese di inoltrare varianti oltre all'offerta, ossia offerte il cui contenuto si scosta dalle condizioni quadro prescritte. Ai fini della valutazione alle varianti si applicano gli stessi criteri di aggiudicazione come per le offerte «tradizionali».

Art. 27h Apertura delle offerte

Attualmente l'apertura dei plichi contenenti le offerte viene già verbalizzata dal Cantone incaricato del coordinamento. La novità è costituita dalla presenza di un rappresentante dell'UFT. L'apertura delle offerte si svolge secondo le disposizioni applicabili agli acquisti pubblici. L'articolo prevede che il Cantone sottoponga il verbale redatto in occasione dell'apertura delle offerte ai Cantoni interessati e alle imprese offerenti. Occorre garantire il rispetto del segreto d'affari (ad es. non è permesso comunicare i prezzi offerti dai concorrenti).



Art. 27i Verifica e valutazione delle offerte

I committenti possono verificare le offerte pervenute per garantire la loro comparabilità. Tuttavia, possono contattare le imprese solo se la verifica è indispensabile alla valutazione definitiva delle offerte pervenute. Se in sede di valutazione riscontrano errori involontari, i committenti consentono alle imprese di correggerli. Inoltre, i committenti possono chiedere chiarimenti su singoli elementi poco chiari o ambigui. La verifica non deve tuttavia comportare la modifica di elementi dell'offerta. Nemmeno il prezzo può essere rinegoziato. I committenti registrano per iscritto e in modo comprensibile lo svolgimento della presa di contatto e il contenuto dello scambio di informazioni.

L'UFT e il Cantone incaricato del coordinamento valutano congiuntamente le offerte pervenute. Le offerte vengono valutate in base alla documentazione. Tutte le imprese che soddisfano i criteri di idoneità devono avere le stesse opportunità ai fini dell'aggiudicazione.

I principali motivi di esclusione figurano all'articolo 32f LTV rivista. I committenti esaminano in particolare se i costi scoperti (indennità) indicati nell'offerta non sono anormalmente bassi (dumping). È importante che un'impresa che offre prezzi molto bassi non ottenga un vantaggio concorrenziale rispetto a un'altra che calcola i costi scoperti dell'offerta in modo serio.

L'esperienza ha mostrato che se le offerte sono basse, dopo tre o quattro anni cresce la pressione sui committenti per aumentare le indennità per tutta una serie di motivi.

Pertanto vengono valutate solo le offerte che soddisfano i criteri di idoneità di cui all'articolo 32e LTV rivista. In base alla documentazione i committenti determinano l'offerta economicamente più vantaggiosa. Ciò non significa tuttavia che si debba trattare dell'offerta più conveniente. Le offerte vengono generalmente valutate in base a un'analisi costi-utilità. L'impresa che ottiene il miglior punteggio si aggiudica la gara. Anziché l'analisi costi-utilità, i committenti possono applicare altri metodi di valutazione.

Dopo aver individuato l'offerta economicamente più vantaggiosa, i committenti comunicano la loro intenzione di aggiudicazione in un avviso non impugnabile. Questa fase intermedia è necessaria per lanciare la consultazione prevista per la procedura di rilascio della concessione (cfr. anche le spiegazioni relative all'articolo 27c).

Art. 27j Competenza decisionale dell'UFT

Se contro l'aggiudicazione viene interposto un ricorso, è prevedibile che l'esercizio delle linee messe a concorso non possa iniziare o continuare alla data prevista. In questo caso occorre trovare una soluzione provvisoria fino alla decisione definitiva.

L'articolo permette all'UFT di statuire circa l'esercizio futuro qualora non sia stata adottata una decisione di aggiudicazione. Nel caso di un servizio di trasporto esistente messo a concorso si pone ad esempio la questione di sapere se la concessionaria può continuare ad operare fino alla decisione



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

definitiva. L'UFT decide nove mesi prima dell'avvio previsto dell'esercizio. In tal modo c'è tempo sufficiente per implementare la soluzione transitoria.

Art. 27k Interruzione della procedura di messa a concorso

La procedura di messa a concorso può essere interrotta per motivi importanti. L'articolo prevede due fattispecie in particolare. I committenti possono interrompere la messa a concorso se le ipotesi o i presupposti su cui essa si basa sono cambiati in modo sostanziale oppure se nessuna offerta adempie i criteri e le esigenze tecniche definiti nella documentazione del bando. Una procedura di messa a concorso interrotta può essere ripetuta. L'interruzione è oggetto di una decisione impugnabile dell'UFT.

Art. 27l Pubblicazione

Le decisioni sono pubblicate sulla piattaforma elettronica per gli appalti pubblici gestita dall'associazione simap.ch (www.simap.ch).

Conformemente all'articolo 32i capoverso 1 LTV rivista, l'UFT decide la rinuncia alla messa a concorso in virtù di un'eccezione secondo l'articolo 32 capoverso 2 e pubblica la decisione. Poiché tuttavia non ha senso pubblicare le eccezioni che sono incontestate, l'articolo di legge stabilisce che la decisione di rinunciare alla messa a concorso in virtù delle eccezioni quali «l'impresa adempie gli obiettivi della convenzione», «si tratta della modifica di una concessione esistente» e «una concessione è trasferita a un'altra impresa» non dev'essere pubblicata. La pubblicazione di queste eccezioni incontestate comporterebbe infatti un inutile dispendio per l'Amministrazione federale.

Art. 27m Convenzione in materia di aggiudicazione

La convenzione in materia di aggiudicazione è conclusa per la durata stabilita nella decisione di aggiudicazione di cui all'articolo 32g LTV rivista. Di norma, la durata è fissata a 10 anni. La convenzione è elaborata congiuntamente al Cantone incaricato del coordinamento e dall'UFT. La convenzione riprende le indicazioni necessarie che figurano nell'offerta presentata (costi, ricavi, indennità, meccanismi di adeguamento, piano di offerta, esigenze qualitative).

Poiché l'importo delle indennità che l'impresa aggiudicataria ha indicato nell'offerta viene ripreso nella convenzione, durante i primi due periodi d'orario (di norma quattro anni) tale importo non può più essere adeguato. Fanno eccezione gli adeguamenti riconducibili ai committenti (ad es. adeguamenti del servizio di trasporto) o le modifiche tariffarie che non erano note al momento dell'elaborazione dell'offerta. Altri parametri come il rincaro o l'andamento dei prezzi dei carburanti diesel sono stimati nell'offerta presentata dall'impresa e non possono essere modificati. La differenza va a favore o a scapito



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

dell'impresa aggiudicataria e rientra nel rischio imprenditoriale. Dal quinto anno di validità l'importo delle indennità è stabilito in base al meccanismo di adeguamento definito nella convenzione in materia di aggiudicazione. Il passaggio dalla fine del secondo periodo d'orario al periodo successivo, per il quale la convenzione prevede un meccanismo di adeguamento, dev'essere chiaro. Non vi dovrebbero quindi essere grossi scarti nell'importo delle indennità. In un simile caso, infatti, vorrebbe dire che l'impresa di trasporto ha presentato un'offerta troppo bassa per i primi due periodi d'orario.

La convenzione è sottoscritta dall'UFT, dai Cantoni interessati e dall'impresa di trasporto aggiudicataria.

Art. 28 Cambiamento dell'impresa incaricata

L'impresa precedentemente incaricata può esigere il trasferimento all'impresa di trasporto aggiudicataria dei mezzi d'esercizio il cui acquisto non è stato approvato dai committenti conformemente all'articolo 19 capoverso 1 OITRV ed è avvenuto dopo il 1° gennaio 1996 solo previo consenso dei committenti. La disposizione mira a garantire che anche in futuro le imprese di trasporto ottengano dai committenti il consenso all'acquisto di mezzi d'esercizio. Se l'impresa di trasporto omette di farlo, dovrà tener conto del fatto che, in caso di perdita di una gara, non potrà trasferire i mezzi d'esercizio.

La nuova impresa deve offrire ai dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata i posti di lavoro supplementari necessari per garantire il servizio di trasporto alle condizioni usuali del settore (art. 32I cpv. 3 LTV rivista).

Il personale supplementare dev'essere pertanto reclutato in primo luogo presso l'impresa di trasporto finora incaricata. Il personale può quindi decidere liberamente se vuole accettare l'offerta di lavoro della nuova impresa aggiudicataria a salari e condizioni d'assunzione usuali della regione e del settore d'attività.

L'articolo 32I LTV rivista prevede l'obbligo per la nuova impresa di riprendere i mezzi d'esercizio e di offrire un posto di lavoro ai dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata. Inoltre, la procedura d'ordinazione riguarda il trasferimento dei compiti e non il rilevamento dell'esercizio o di una parte di esso da parte della nuova impresa. Pertanto, l'articolo 32I capoverso 3 in combinato disposto con l'articolo 333 capoverso 1 del Codice delle obbligazioni (CO) rappresenta una disposizione speciale.

Se in base all'articolo 32 capoverso 3 LTV rivista i dipendenti dell'impresa inizialmente incaricata sono assunti dalla nuova impresa, non si tratta di un trasferimento del rapporto di lavoro ai sensi dell'articolo 333 CO. In virtù dell'articolo 32 I capoverso 3 LTV rivista, la nuova impresa deve offrire ai dipendenti dell'impresa inizialmente incaricata i posti di lavoro supplementari necessari all'adempimento dei nuovi compiti. La nuova impresa non è tuttavia tenuta a riprendere alle stesse



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

condizioni il rapporto di lavoro esistente. Il contratto di lavoro proposto (è possibile anche un contratto totalmente nuovo) dev'essere stipulato alle condizioni usuali (ad es. rispetto di un CCL, protezione contro il licenziamento).

Art. 28 Trasferimento del mandato a un'altra impresa di trasporto.

L'articolo è abrogato. Le disposizioni corrispondenti figurano ora all'articolo 32I LTV rivista.

Art. 28a Procedura mediante invito

Se il servizio di trasporto nuovo o esistente non raggiunge il valore soglia (art. 32 cpv. 2 LTV rivista) o se il nuovo servizio di trasporto è parte integrante di una rete regionale, i committenti non possono procedere alla messa a concorso. In questi casi è prevista la possibilità di avviare una procedura mediante invito. Soprattutto nel caso di nuovi servizi di trasporto, non ha molto senso che i committenti scelgano l'impresa aggiudicataria sulla base di due o tre offerte perché non è possibile paragonare le offerte. Affinché la scelta dell'impresa aggiudicataria non sia arbitraria, la procedura mediante invito è retta dalle disposizioni della sezione 8 dell'ordinanza (ad eccezione degli articoli 27 e 27I).

Art. 47a Disposizione transitoria concernenti la modifica del.....

Per il periodo d'orario 2014/15 le offerte che riguardano il traffico regionale viaggiatori vanno inoltrate entro la fine di aprile 2013. Le disposizioni sulla messa a concorso entrano in vigore dopo tale data. Per garantire la certezza del diritto e per ragioni di economia procedurale occorre rinunciare alla messa a concorso di servizi di trasporto per i quali sono state inoltrate offerte entro la fine di aprile 2013 e occorre concludere una convenzione sull'offerta di prestazioni, completata se del caso da una convenzione sugli obiettivi.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

2.5 Modifiche dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV)

Cfr. allegato «Modifiche OTV». Gli adeguamenti sono disponibili in due versioni: la versione breve contiene solo gli articoli modificati, la versione integrale contempla tutti gli articoli dell'ordinanza, compresi quelli modificati.

2.6 Commento ai singoli articoli

2. Capitolo 2: Concessioni e autorizzazioni per il trasporto di viaggiatori nel traffico interno

Art. 6 Trasporto di viaggiatori soggetto a concessione

Lettere a e b: adeguamenti linguistici nella versione francese.

Lettera b: integrazione a posteriori dei traghetti fluviali adibiti al trasporto di viaggiatori scarsamente rilevante senza obbligo di concessione.

Art. 11 Condizioni per il rilascio

Capoverso 1, lettera c: adeguamenti linguistici nella versione francese.

Art. 12 Domanda di concessione

Capoverso 1:

L'UFT è ora competente per tutte le procedure di concessione. L'autorità competente (finora il DATEC o l'UFT) viene precisata laddove necessario. Per le domande inoltrate nell'ambito di una messa a concorso, i termini sono retti dall'articolo 27e capoverso 2 OITRV.

Capoverso 2

In futuro l'UFT deve poter rinunciare a richiedere documenti non necessari nel caso singolo nell'ambito di una procedura di concessione, in particolare se si tratta del rinnovo o della modifica di una concessione rilasciata in base a una documentazione completa.

Capoverso 3



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Per tener conto delle modalità di lavoro attuali, l'ordinanza prevede la possibilità di inoltrare, accanto a un documento recante una firma giuridicamente valida, la documentazione della domanda anche in forma elettronica. Se necessario l'UFT può richiedere altri esemplari della domanda in formato cartaceo o elettronico.

Capoverso 4

L'articolo definisce i requisiti e le scadenze relativi alla domanda di concessione. Poiché la procedura di messa a concorso dev'essere coordinata con quella di concessione, non è possibile riprendere le attuali disposizioni che disciplinano la messa a concorso. Il capoverso 4 stabilisce che il capoverso 1 non si applica alle domande di concessione inoltrate nel quadro di una procedura di messa a concorso. La procedura di concessione è disciplinata dalle disposizioni applicabili alla procedura di messa a concorso.

Art. 13 Consultazione

Capoverso 1

L'UFT è ora competente per tutte le procedure di concessione. L'autorità competente (finora il DATEC o l'UFT) viene precisata.

Art. 14 Coordinamento all'interno dei trasporti pubblici

L'UFT è ora competente per tutte le procedure di concessione. L'autorità competente (finora il DATEC o l'UFT) viene precisata.

Art. 15 Durata della concessione

Capoverso 2

Secondo il capoverso 1 la concessione è rilasciata o rinnovata per dieci anni. Nel caso di messa a concorso la durata della concessione corrisponde alla durata di validità del servizio di trasporto previsto nella documentazione di gara (art. 32b cpv. 2 LTV rivista). La durata può essere inferiore a 10 anni. Per questo motivo il capoverso 2 lettera c prevede che è possibile fissare una durata di validità inferiore a quanto previsto al capoverso 1. L'enumerazione dei casi nei quali è possibile rilasciare o rinnovare una concessione per una durata inferiore non è più esaustiva.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Capoverso 4

Sotto il profilo tecnico gli impianti di trasporto a fune sono un sistema integrato, dove i veicoli sono indissociabili dall'infrastruttura. Il sistema, infatti, non permette il libero accesso a una «traccia», come invece nel caso delle ferrovie. Non è quindi possibile ripartire gli investimenti per la costruzione di nuovi impianti o la manutenzione di impianti esistenti necessari a garantire la sicurezza d'esercizio (cfr. anche la condizione di cui all'articolo 11 lettera f LTV) tra infrastruttura e esercizio. Di conseguenza le imprese di trasporto a fune necessitano di una durata di ammortamento superiore a causa degli investimenti relativamente ingenti. Una durata della concessione limitata a dieci anni non tiene conto di quest'aspetto. Anzi, vi è il rischio che le imprese rinuncino ad effettuare investimenti proprio a causa della ridotta sicurezza di pianificazione imputabile alla durata insufficiente della concessione. Inoltre con una durata ordinaria di soli dieci anni sarebbe necessario motivare un'eccezione praticamente a ogni rilascio o rinnovo di una concessione. Ciò non è ammissibile a lungo termine né per i gestori degli impianti né tantomeno per l'autorità preposta al rilascio della concessione. La durata di validità per le concessioni per gli impianti di trasporto a fune, fissata a 25 anni, è giustificata dal punto di vista materiale e procedurale.

Art. 17 Modifica della concessione

Capoverso 1

L'UFT è ora competente per tutte le procedure di concessione. L'autorità competente (finora il DATEC o l'UFT) viene precisata.

Art. 19 Contratto d'esercizio

Capoverso 3

L'articolo 35 LTV stabilisce i principi contabili e rinvia all'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221).

Il capoverso 3 garantisce la parità di trattamento contabile tra le imprese con mandatari e le imprese senza mandatari responsabili del trasporto. L'impresa concessionaria è responsabile e se del caso deve documentare l'osservanza da parte del mandatario delle disposizioni dell'OCIC in materia di imputabilità dei costi e dei ricavi per le linee indennizzate, in particolare per quanto attiene agli ammortamenti e agli accantonamenti. Il conto di previsione e i conti economici delle linee trasferite a mandatari mediante contratto d'esercizio devono avere lo stesso grado di dettaglio (art. 17 cpv. 5 OCIC). Le altre prescrizioni in materia di contabilità della LTV (sezione 7, artt. 36-39) si applicano invece solo alle imprese concessionarie.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Art. 22 Revoca della concessione

L'UFT è ora competente per tutte le procedure di concessione. L'autorità competente (finora il DATEC o l'UFT) viene precisata.

Art. 25 Immatricolazione dei veicoli

L'approvazione delle immatricolazioni dei battelli non compete più ai Cantoni, bensì all'UFT (correzione e suddivisione dell'articolo in due capoversi).

Art. 30a Esonerazione dagli obblighi fondamentali

Nel caso di offerte di trasporto scarsamente rilevanti che richiedono l'approvazione cantonale, le imprese sono esonerate, per motivi di proporzionalità, dagli obblighi fondamentali connessi alla privativa sul trasporto di viaggiatori di cui agli articoli 12-16 LTV. Questa deroga esisteva già, ma è stata abrogata nell'ambito del messaggio aggiuntivo concernente la Riforma delle ferrovie 2.1 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici) con il trasferimento delle disposizioni della legge sulla trasparenza nella LTV.

Capitolo 4: Contratto di trasporto

Art. 55a Obblighi relativi alle tariffe

L'articolo precisa le condizioni e i criteri applicabili alla definizione delle tariffe, aggiunti all'articolo 15 LTV durante i dibattiti parlamentari.

Capoverso 1

In futuro nel fissare le tariffe si terrà conto, oltre che della distanza in chilometri, anche del comfort dei mezzi di trasporto utilizzati (materiale rotabile, autobus, battello, impianto a fune) e del numero di coppie di corse che vengono offerte sulla linea in questione e che la rendono attrattiva di giorno come di notte. Poiché si considerano anche gli aspetti finanziari, il grado di copertura dei costi di un servizio di trasporto dovrebbe mantenersi per quanto possibile costante o potrebbe aumentare; inoltre si dovrebbero poter ottenere ricavi adeguati. Questo vale in particolare per il traffico a lunga distanza non indennizzato.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Capoverso 2

In linea di massima le imprese sono tenute a coordinare le tariffe. Quest'obbligo diventa più che mai importante se è connesso a misure volte ad attenuare i picchi di domanda e ad equilibrare i gradi di utilizzo dei veicoli e dell'infrastruttura. Si vuole così evitare che le misure adottate da un'impresa comportino uno spostamento indesiderato dell'eccedenza di domanda verso linee di altre imprese.

Capoverso 3

L'articolo 15 LTV prevede che le tariffe possono essere fissate in modo da permettere di attenuare i picchi di domanda e da equilibrare i gradi di utilizzo dei veicoli e dell'infrastruttura. Nella pratica ciò significa che possono essere offerti titoli di trasporto che non sono validi su tutte le corse (collegamenti conformi all'orario), ma solo su una data corsa. In questo caso si parla di titoli di trasporto vincolati a una corsa. Ne sono un esempio i «biglietti risparmio» delle FFS. Un'altra possibilità sono i biglietti validi solo in fasce orarie meno frequentate (e quindi non negli orari di punta). Questi biglietti sono vincolati a più corse, in quanto non possono essere utilizzati su tutte le corse previste dall'orario.

Il capoverso precisa che questi titoli di trasporto - generalmente scontati - possono essere convertiti in biglietti a prezzo normale dietro pagamento di un supplemento. Se decidono di rinviare il viaggio, i passeggeri hanno quindi la possibilità di convertire il biglietto scontato in un biglietto normale nello stesso giorno in cui l'hanno acquistato. L'impresa può riscuotere un supplemento a titolo di tassa amministrativa. La disposizione esplicita la garanzia del trasporto diretto di cui all'articolo 15 capoverso 4 lettera b LTV. La conversione deve valere per titoli di trasporti vincolati a una data tratta (in genere biglietti singoli) e non per titoli di trasporto forfettari come ad esempio l'abbonamento Binario 7.

Art. 56 Trasporto diretto nel traffico concessionario

Capoverso 1

Il capoverso precisa la nozione di trasporto diretto.

Capoversi 2 e 3

L'obbligo di offrire il trasporto diretto è formulato separatamente per il traffico a lunga distanza e il traffico regionale ordinato da un lato e il traffico regionale non ordinato e il traffico locale dall'altro. Nel primo caso vige l'obbligo assoluto di offrire il trasporto diretto, nel secondo, invece, l'obbligo dipende dalle condizioni tecniche e dalla proporzionalità tra benefici per i clienti e costi per l'impresa. Con questa disposizione si attua in termini astratti una decisione del Tribunale federale relativa all'applicazione del trasporto diretto.



N. di registrazione/dossier: 012.21/2012-10-08/314

Allegato

Allegato I Tutte le domande di concessione devono contenere:

Lettera n

Secondo l'articolo 9 capoverso 2 lettera c LTV, in vista del rilascio della concessione l'impresa deve dimostrare di rispettare le norme del diritto del lavoro e di garantire condizioni di lavoro equivalenti a quelle usuali nel settore. Per verificare l'adempimento di questo presupposto nell'ambito della procedura di concessione, le imprese di trasporto devono fornire anche indicazioni sulle condizioni di lavoro e i contratti collettivi di lavoro.

Allegato II Le domande di concessione per autobus devono contenere, oltre a quanto menzionato nel numero I:

Lettera b: adeguamenti linguistici nella versione francese.