

# Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)

dell'11 novembre 2009 (Stato 1° gennaio 2016)

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 30 capoverso 3 e 63 capoverso 1 della legge del 20 marzo 2009<sup>1</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV);  
visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> sulle ferrovie (Lferr);  
visto l'articolo 26 della legge del 23 giugno 2006<sup>3</sup> sugli impianti a fune,<sup>4</sup>  
*ordina:*

## Capitolo 1: Disposizioni generali

### Art. 1 Oggetto

La presente ordinanza disciplina:

- a. l'indennità per i costi non coperti dell'offerta di trasporto nel traffico regionale viaggiatori ordinata da Confederazione e Cantoni, nonché la procedura di ordinazione;
- a<sup>bis</sup>.<sup>5</sup> le quote dei Cantoni e della Confederazione per le indennità delle offerte ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni nell'ambito del traffico regionale viaggiatori;
- b.<sup>6</sup> l'ordinazione di ulteriori offerte, il miglioramento di quelle esistenti e le agevolazioni tariffali da parte di Confederazione, Cantoni o Comuni;
- c. la concessione di aiuti finanziari.

### Art. 2<sup>7</sup> Beneficiari delle indennità

<sup>1</sup> Possono beneficiare delle indennità e degli aiuti finanziari di cui agli articoli 28–31c LTV le imprese che trasportano viaggiatori nel servizio di linea oppure con corse in base alla domanda o corse analoghe al servizio di linea in virtù di una

RU 2009 6061

<sup>1</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> RS 743.01

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

<sup>5</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1701).

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

concessione secondo l'articolo 6 LTV, di un'autorizzazione secondo l'articolo 8 LTV o di un trattato internazionale.

<sup>2</sup> Gli aiuti finanziari secondo l'articolo 31 LTV possono essere versati anche alle imprese che su base contrattuale adempiono compiti indispensabili per le attività di cui al capoverso 1.

### **Art. 3**            Traffico locale

Il traffico locale escluso dalle prestazioni federali conformemente all'articolo 28 capoverso 2 LTV comprende le linee che servono al collegamento capillare di località. Una linea serve al collegamento capillare se prevede brevi distanze tra le fermate e se le fermate non distano di regola più di 1,5 km dal punto di raccordo più vicino con il resto della rete dei trasporti pubblici.

### **Art. 4**            Definizioni

Nella presente ordinanza s'intende per:

- a. *traffico regionale viaggiatori*: il traffico viaggiatori all'interno di una regione, compreso il collegamento di base tra località, nonché il traffico viaggiatori con le regioni vicine, anche estere;
- b. *linea*: tutte le corse con uno stesso punto iniziale e finale, comprese le corse supplementari nonché le corse al mattino e alla sera su singoli tratti; per punto iniziale e finale si intendono anche i nodi e i punti dove la funzione di collegamento cambia; le linee sulla stessa tratta, ma con funzioni di collegamento diverse, sono considerate ognuna una linea.

## **Capitolo 2: Indennità per il traffico regionale viaggiatori**

### **Sezione 1: Principi**

#### **Art. 5**

<sup>1</sup> Le indennità per il traffico regionale viaggiatori vengono versate per le singole linee.

<sup>2</sup> La portata dell'offerta ordinata si determina in primo luogo in funzione della domanda.

### **Sezione 2: Condizioni**

#### **Art. 6**

<sup>1</sup> Un'offerta del traffico regionale viaggiatori viene indennizzata congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni, se:

- a. la linea ha una funzione di collegamento secondo l'articolo 5 dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>8</sup> sul trasporto di viaggiatori (OTV);
- b. la linea non serve località o parti di località già ben collegate (servizio multiplo), a meno che rappresenti un importante collegamento complementare;
- c. il tratto di linea situato all'estero serve prevalentemente all'offerta del traffico svizzero;
- d. la linea è in servizio tutto l'anno;
- e. la linea garantisce una redditività minima;
- f. le prescrizioni del committente relative alla qualità e alla sicurezza dell'offerta di trasporto e allo statuto degli occupati sono rispettate;
- g. il trasporto diretto ai sensi dell'articolo 16 LTV viene garantito; e
- h.<sup>9</sup> l'offerta è oggetto di una concessione, di un'autorizzazione o di un trattato internazionale.

<sup>2</sup> Per quanto concerne l'adempimento della funzione di collegamento, i Cantoni possono prevedere per il loro territorio un numero minimo di abitanti residenti in una località superiore a quanto previsto dall'articolo 5 capoverso 2 OTV.

<sup>3</sup> L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) disciplina in direttive le condizioni per la redditività minima delle linee, tenendo conto delle esigenze relative allo sviluppo economico delle regioni svantaggiate e degli indicatori di cui all'articolo 20. Le condizioni vengono esaminate periodicamente e adeguate alle circostanze attuali.

<sup>4</sup> Dopo aver sentito i Cantoni, l'UFT decide se le condizioni per il versamento di un'indennità congiunta per una linea sono soddisfatte. In casi eccezionali giustificati, l'UFT può approvare il versamento congiunto di un'indennità per una linea anche se non sono adempiute tutte le condizioni di cui al capoverso 1.

### Sezione 3: Offerta nel traffico regionale viaggiatori

#### Art. 7 Portata dell'offerta ordinata

<sup>1</sup> La Confederazione e i Cantoni ordinano congiuntamente l'offerta in funzione della domanda.

<sup>2</sup> La Confederazione e i Cantoni garantiscono un collegamento minimo di quattro coppie di corse se sul tratto meno frequentato della linea sono trasportate in media almeno 32 persone al giorno.

<sup>3</sup> È offerta una cadenza oraria continua con 18 coppie di corse se sul tratto più frequentato della linea sono trasportate in media più di 500 persone al giorno.

<sup>4</sup> L'offerta può essere intensificata oltre alla cadenza oraria, se:

<sup>8</sup> RS 745.11

<sup>9</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 29 mag. 2013 (RU 2013 1701). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

- a. ciò è necessario per motivi di capacità e se vi è un sufficiente sfruttamento delle capacità;
- b. lo richiedono gli obiettivi della pianificazione del territorio o della protezione dell'ambiente, in particolare se è possibile in tal modo sfruttare ulteriori e importanti potenziali di mercato.

<sup>5</sup> Sono possibili deroghe alla portata dell'offerta di cui ai capoversi 2–4 se le condizioni generali d'esercizio e la situazione dei costi della linea lo giustificano.

<sup>6</sup> Per gli impianti a fune, il trasporto su richiesta, le corse in base alla domanda, le corse collettive o gli impianti automatici, la Confederazione e i Cantoni ordinano l'offerta in funzione degli orari di servizio, nonché tenendo in considerazione le rispettive condizioni di produzione e i costi.

<sup>7</sup> La Confederazione non indennizza le offerte che vanno al di là della portata di cui ai capoversi 2–6.

<sup>8</sup> La Confederazione e i Cantoni possono concordare con un'impresa di trasporto un'indennità fissa se:

- a. occorre creare una nuova linea;
- b. è stata stipulata una convenzione in materia di aggiudicazione o una convenzione sugli obiettivi; oppure
- c. per altri motivi, l'ente pubblico ne trae vantaggio.<sup>10</sup>

#### **Art. 8** Determinazione della domanda

<sup>1</sup> La domanda viene determinata in base al numero medio di passeggeri rilevati per tratto di linea nel periodo di trasporto dal lunedì al venerdì. In casi particolari, l'UFT può autorizzare deroghe.

<sup>2</sup> Il numero medio di passeggeri per tratto di linea è dato dal rapporto tra il numero totale di passeggeri, trasportati sul tratto in entrambe le direzioni nell'arco di un anno nel periodo dal lunedì al venerdì, e la somma annuale dei giorni di trasporto in detto periodo.

#### **Art. 9** Qualità dell'offerta

<sup>1</sup> L'UFT allestisce a livello svizzero un sistema per misurare la qualità di offerte e prestazioni delle imprese di trasporto nel traffico regionale viaggiatori. Coinvolge i Cantoni e le imprese di trasporto.

<sup>2</sup> I committenti possono esigere dalle imprese di trasporto che queste misurino, valutino e documentino la qualità delle loro prestazioni per il traffico regionale viaggiatori, migliorandole, se del caso, nell'ambito della convenzione sull'offerta.

<sup>10</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1701).

**Art. 10** Equilibrio tariffale

<sup>1</sup> La Confederazione e i Cantoni provvedono affinché i servizi di trasporto equivalenti e oggetto di un'ordinazione siano offerti in tutto il Paese a tariffe comparabili. I costi di produzione più alti in regioni svantaggiate dal punto di vista geografico o per altri motivi non giustificano tariffe notevolmente più elevate.

<sup>2</sup> D'intesa con la Confederazione e i Cantoni, le imprese di trasporto possono continuare a offrire agevolazioni tariffali agli indigeni.

**Sezione 4: Procedura di ordinazione****Art. 11** Svolgimento, scadenze

<sup>1</sup> La procedura di ordinazione viene effettuata per un periodo di orario, che di norma dura due anni.

<sup>2</sup> L'UFT comunica ai Cantoni e alle imprese di trasporto le scadenze delle singole fasi della procedura di ordinazione. Nel fissare le scadenze tiene in debito conto il tempo necessario per le procedure di decisione cantonali.

<sup>3</sup> L'UFT e i Cantoni coordinano la procedura di allestimento dell'orario con quella d'ordinazione. I Cantoni consultano gli interessati nel corso della procedura di ordinazione e tengono debitamente conto delle proposte formulate.

**Art. 12** Coordinamento tra UFT e Cantoni

<sup>1</sup> L'UFT e i Cantoni effettuano congiuntamente la procedura di ordinazione. Coordinano le loro attività.

<sup>2</sup> Per ogni linea i committenti si accordano su un Cantone che assumerà la gestione della procedura di ordinazione. Se i Cantoni non riescono ad accordarsi, decide l'UFT.

<sup>3</sup> I Cantoni gestiscono in particolare la determinazione dell'offerta, l'esame delle offerte inoltrate e le trattative con le imprese di trasporto, nonché la determinazione e l'esame della qualità delle prestazioni.

<sup>4</sup> L'UFT sostiene i Cantoni nell'esame delle offerte inoltrate, in particolare mediante un confronto degli indicatori. Nel rispetto dell'anonimato delle imprese l'UFT provvede agli scambi di informazioni tra i Cantoni, se queste informazioni sono rilevanti per l'esame dell'offerta.

<sup>5</sup> Ai fini dell'ordinazione l'UFT tiene conto delle esigenze di coordinamento generale dei trasporti pubblici.

**Art. 13** Collaborazione regionale

La Confederazione, i Cantoni e le imprese di trasporto creano organizzazioni adeguate per coordinare tempestivamente sul piano regionale le offerte, la loro integrazione nel traffico interregionale, nazionale o internazionale e le altre questioni legate alla procedura di ordinazione. Curano, oltre a detta procedura, anche lo scambio

costante di dati sull'evoluzione dell'offerta. Vanno tenuti in debita considerazione ulteriori interessati.

#### **Art. 14** Obiettivi finanziari

<sup>1</sup> Il Consiglio federale prevede mezzi finanziari a favore del traffico regionale viaggiatori:

- a. nel progetto del preventivo annuale;
- b.<sup>11</sup> nel limite di spesa di cui all'articolo 30a LTV.

<sup>2</sup> L'UFT assegna i mezzi finanziari ai Cantoni garantendo almeno le prestazioni federali precedentemente accordate. Al riguardo, può tenere conto anche del fabbisogno effettivo. Se dopo la ripartizione tra i Cantoni sono ancora disponibili mezzi finanziari, l'UFT li impiega per offerte di trasporto in grado di aumentare la quota del trasporto pubblico rispetto al traffico complessivo.

#### **Art. 15** Remunerazione del capitale proprio

<sup>1</sup> La Confederazione e i Cantoni possono accordare congiuntamente alle imprese di trasporto la remunerazione del capitale proprio al fine di aumentare la quota di capitale proprio rispetto al capitale totale. La Confederazione e i Cantoni possono vincolare la remunerazione del capitale proprio a determinati obblighi.

<sup>2</sup> Al più tardi dodici mesi prima dell'inizio del periodo d'orario, l'UFT comunica alle imprese cui è stata accordata la remunerazione del capitale proprio il tasso d'interesse applicabile alle loro offerte. Il tasso d'interesse applicabile all'offerta inoltrata è il tasso a pronti per dieci anni delle obbligazioni della Confederazione Svizzera al momento della comunicazione.

### **Sezione 5: Offerte**

#### **Art. 16** Invito a presentare un'offerta

<sup>1</sup> Dopo aver consultato l'UFT, i Cantoni informano le imprese di trasporto, al più tardi dodici mesi prima dell'inizio di un periodo d'orario, in merito ai mezzi finanziari a disposizione per il traffico regionale viaggiatori, invitandole a presentare un'offerta. Nel contempo i Cantoni comunicano alle imprese come deve essere modificata l'offerta. Per le imprese di trasporto attive sul piano intercantonale i Cantoni coordinano le loro prescrizioni.

<sup>2</sup> Nell'invito a presentare un'offerta i committenti possono menzionare l'intenzione di concludere o di prorogare una convenzione in materia di aggiudicazione o una

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

convenzione sugli obiettivi. In questo caso le imprese di trasporto elaborano le offerte sulla base di dette convenzioni.<sup>12</sup>

<sup>3</sup> Se i committenti intendono modificare un'offerta di trasporto in modo tale che un'impresa di trasporto sia obbligata a rielaborare sostanzialmente il piano d'esercizio, devono informarne l'impresa al più tardi tre anni prima dell'introduzione della nuova offerta di trasporto.

<sup>4</sup> Se le imprese di trasporto invitate a presentare un'offerta non intendono presentarla, devono comunicarlo ai committenti entro un mese. Le imprese di trasporto che hanno concluso una convenzione in materia di aggiudicazione sono tenute ad inoltrare un'offerta per le linee interessate.<sup>13</sup>

<sup>5</sup> Prima dell'inoltro dell'offerta i committenti possono richiedere alle imprese di trasporto un'offerta indicativa. Le offerte indicative servono a pianificare l'offerta e non sono vincolanti.

#### **Art. 17** Inoltro delle offerte

<sup>1</sup> L'offerta per il successivo periodo d'orario va inoltrata ai committenti nell'ultimo anno prima del cambiamento d'orario dopo la presentazione del conto dei costi d'esercizio e del conto delle prestazioni (contabilità analitica) dell'anno precedente, ma in ogni caso al più tardi entro la fine di aprile.

<sup>2</sup> L'offerta va suddivisa in linee. Se i committenti lo prescrivono, occorre riunire più linee in un'offerta.

<sup>3</sup> L'offerta deve contenere:

- a. una descrizione qualitativa e quantitativa della strategia dell'offerta;
- b. un conto di previsione vincolante per ogni singolo anno del periodo d'orario;
- c.<sup>14</sup> le motivazioni delle differenze rispetto alle pianificazioni precedenti, alle convenzioni in materia di aggiudicazioni, alle convenzioni sugli obiettivi e all'ultimo conto annuale;
- d. un piano a medio termine;
- e. un piano d'investimento;
- f.<sup>15</sup> per le linee ferroviarie, il calcolo dei prezzi delle tracce per linea;
- g. una panoramica dei veicoli impiegati;
- h. i dati di base relativi al calcolo degli indicatori per ogni singolo anno del periodo d'orario;
- i. gli orari del periodo d'orario;

<sup>12</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

<sup>13</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

<sup>15</sup> RU **2011** 343

- j. le indicazioni sulla vendita, i punti di vendita e il relativo servizio, nonché sull'offerta nell'ambito del trasporto di bagagli;
- k. le indicazioni relative al sistema tariffale e al livello delle tariffe.

<sup>3bis</sup> Se ha concluso una convenzione in materia di aggiudicazione, l'impresa di trasporto non è tenuta a inoltrare i documenti di cui al capoverso 3 lettere d, e, g, j e k per i primi due periodi d'orario. I committenti possono richiedere questi documenti per le offerte successive.<sup>16</sup>

<sup>4</sup> I committenti possono richiedere ulteriori documenti, in particolare le prove relative alla qualità della fornitura di prestazioni, alle condizioni di assunzione del personale e allo stato di attuazione della legge del 13 dicembre 2002<sup>17</sup> sui disabili.

<sup>5</sup> I documenti possono essere trasmessi in formato elettronico. L'offerta va in ogni caso inoltrata con una firma giuridicamente valida.

#### **Art. 18**            Esame delle offerte

<sup>1</sup> Se un'offerta non è soddisfacente, i committenti possono richiedere all'impresa di trasporto di inoltrare varianti.

<sup>2</sup> Se gli indicatori presentano notevoli divergenze con quelli di altre imprese di trasporto che si trovano in condizioni simili e se l'impresa in questione non può giustificare tali divergenze in modo soddisfacente, i Cantoni possono esigere un esame da parte dell'UFT.

<sup>3</sup> In vista dell'esame l'UFT sente i Cantoni e le imprese di trasporto interessati. Tiene conto in particolare dei diversi costi di finanziamento degli investimenti. Se le divergenze tra gli indicatori non possono essere giustificate, l'UFT chiede all'impresa di trasporto interessata di adeguare l'offerta al livello degli indicatori delle imprese che si trovano in condizioni simili.

#### **Art. 19**<sup>18</sup>            Investimenti

<sup>1</sup> Le imprese di trasporto possono integrare i costi supplementari degli investimenti nel conto di previsione di un'offerta se i committenti li hanno previamente approvati.

<sup>2</sup> In caso di un trasferimento dei mezzi d'esercizio ai sensi dell'articolo 32/ capoverso 2 LTV, se l'impresa di trasporto inizialmente incaricata non trasferisce il capitale di terzi ripreso per il finanziamento di questi mezzi con tutti i diritti e gli obblighi che ne derivano alla nuova impresa di trasporto, quest'ultima deve remunerare all'impresa inizialmente incaricata il valore contabile residuo. I committenti remunerano all'impresa inizialmente incaricata i costi di uscita non assicurati dai committenti nei confronti del mutuante.

<sup>16</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

<sup>17</sup> RS **151.3**

<sup>18</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

<sup>3</sup> Se i mezzi d'esercizio sono destinati a linee ferroviarie con un grado di copertura dei costi inferiore al 30 per cento, i committenti verificano, prima di dare il loro consenso secondo il capoverso 1, se sono possibili offerte alternative con un rapporto costi-benefici migliore.

<sup>4</sup> In sede di verifica considerano, oltre all'economicità, in particolare:

- a. i requisiti di cui all'articolo 31a capoverso 3 LTV;
- b.<sup>19</sup> i costi e i ricavi dell'infrastruttura delle tratte interessate;
- c. il grado di sfruttamento della linea negli orari di punta;
- d. le ripercussioni sulla qualità del collegamento.

<sup>5</sup> La verifica è ripetuta al più tardi dopo dieci anni.

#### **Art. 20** Sistema di indicatori

L'UFT stabilisce un sistema di indicatori per le singole linee sulla base delle offerte e della contabilità analitica. Gli indicatori e i dati di base sono messi a disposizione dei Cantoni e delle imprese di trasporto in una forma adeguata.

### **Sezione 6: Convenzioni sull'offerta**

#### **Art. 21** Conclusione di convenzioni sull'offerta

<sup>1</sup> Se i committenti accettano un'offerta, concludono un'apposita convenzione con l'impresa di trasporto. Una convenzione sull'offerta è considerata conclusa quando tutti i committenti hanno accettato l'offerta. L'impresa di trasporto comunica ai committenti la conclusione della convenzione entro 14 giorni.

<sup>2</sup> Le imprese di trasporto possono far valere un diritto a un'ordinazione solo se le linee sono oggetto di una convenzione in materia di aggiudicazione.<sup>20</sup>

<sup>3</sup> In casi particolari, i committenti possono vincolare la conclusione di una convenzione sull'offerta all'esistenza di una convenzione sugli obiettivi valida.

<sup>4</sup> La convenzione sull'offerta è valida per un periodo d'orario.

<sup>5</sup> Le indennità federali e cantonali convenute per un periodo superiore a un anno sottostanno all'approvazione del preventivo. Se in seguito le indennità convenute vengono ridotte, le imprese di trasporto possono adeguare l'offerta di trasporto d'intesa con i committenti.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1701).

<sup>21</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1701).

**Art. 22** Riserve

<sup>1</sup> In casi giustificati, le convenzioni sull'offerta possono prevedere una riserva circa il calcolo a posteriori dell'effettiva portata delle prestazioni. L'integrazione di una riserva necessita dell'approvazione da parte dell'UFT.

<sup>2</sup> Un eventuale rimborso delle imprese di trasporto viene conteggiato nelle indennità del periodo successivo.

**Art. 23** Trattative ulteriori

<sup>1</sup> Se, dopo la conclusione della convenzione sull'offerta ma prima della sua entrata in vigore, intervengono nuovi fatti importanti, occorre procedere a ulteriori trattative in merito alla convenzione.

<sup>2</sup> È possibile adeguare la convenzione sull'offerta dopo la sua entrata in vigore soltanto con l'approvazione di tutti i committenti e di regola soltanto per motivi indipendenti dalla volontà delle imprese di trasporto.

**Sezione 7: Convenzioni sugli obiettivi****Art. 24** Principi

<sup>1</sup> La Confederazione e i Cantoni possono concordare con le imprese di trasporto, tramite convenzioni sugli obiettivi pluriennali, obiettivi finanziari e qualitativi a medio o a lungo termine. Le imprese di trasporto devono informare regolarmente i committenti sullo stato di raggiungimento degli obiettivi.

<sup>2</sup> La Confederazione i Cantoni non possono concludere con le imprese di trasporto convenzioni incompatibili con le convenzioni sugli obiettivi.

<sup>3</sup> Le convenzioni sugli obiettivi vengono concluse per almeno due periodi d'orario, ma al massimo fino alla scadenza della concessione delle linee menzionate nella convenzione sugli obiettivi. È possibile concludere più convenzioni sugli obiettivi con le imprese di trasporto le cui concessioni scadono in date diverse.

**Art. 25** Contenuto della convenzione sugli obiettivi

La convenzione sugli obiettivi deve disciplinare almeno:

- a. gli obiettivi, in particolare quelli relativi alle indennità, alle offerte, ai costi, ai ricavi e alla qualità;
- b. la durata della convenzione;
- c. i casi in cui è possibile adeguare la convenzione;
- d. le regole concernenti il controlling e il rendiconto;
- e. le misure in caso di non raggiungimento degli obiettivi.

<sup>2</sup> Le convenzioni sugli obiettivi sono valide per l'intera rete dell'impresa di trasporto, salvo se contengono disposizioni contrarie.

**Art. 26** Sistema di bonus-malus

<sup>1</sup> La convenzione sugli obiettivi può prevedere un sistema di bonus-malus.

<sup>2</sup> I sistemi di bonus-malus non devono mettere in pericolo l'esistenza delle imprese di trasporto.

<sup>3</sup> L'impresa di trasporto contabilizza i bonus come ricavo straordinario e i malus come onere straordinario.

<sup>4</sup> L'impresa di trasporto può decidere liberamente in merito all'impiego del bonus.

**Sezione 8:**<sup>22</sup>**Messa a concorso, aggiudicazione e trasferimento di offerte di trasporto****Art. 27** Pianificazione della messa a concorso

<sup>1</sup> Ogni Cantone pianifica i bandi pubblici per le offerte di trasporto da mettere a concorso congiuntamente alla Confederazione. La pianificazione contempla almeno le seguenti indicazioni:

- a. offerte di trasporto che il Cantone mette a concorso congiuntamente alla Confederazione;
- b. eventuali altre offerte di trasporto che il Cantone mette a concorso senza la partecipazione della Confederazione;
- c. momento della messa a concorso;
- d. data di avvio dell'esercizio;
- e. durata dell'aggiudicazione;
- f. titolari delle concessioni per offerte di trasporto esistenti e data di scadenza delle concessioni;
- g. vettore di trasporto (strada o ferrovia);
- h. motivo della messa a concorso;
- i. stato della procedura di messa a concorso.

<sup>2</sup> Se è prevista la messa a concorso di un'offerta di trasporto, questa dev'essere integrato nella pianificazione almeno dodici mesi prima della messa a concorso. Se è previsto il rilascio di una nuova concessione per un'offerta di trasporto regionale di viaggiatori su strada, tale offerta può essere integrata nella pianificazione a titolo informativo.

<sup>3</sup> La pianificazione della messa a concorso richiede l'approvazione dell'UFT e dei Cantoni interessati.

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1701).

<sup>4</sup> L'UFT garantisce il coordinamento delle pianificazioni cantonali. Verifica in particolare che le pianificazioni dei servizi di trasporto da mettere a concorso contengano le stesse informazioni. Pubblica un compendio delle pianificazioni.

**Art. 27a** Valori soglia

<sup>1</sup> Il valore soglia dell'importo dell'indennità a partire dal quale i committenti mettono a concorso offerte di trasporto su strada secondo l'articolo 32 capoverso 2 lettera b LTV è retto, per le offerte di trasporto per i quali va rilasciata una nuova concessione, dall'articolo 6 capoverso 1 lettera b della legge federale del 16 dicembre 1994<sup>23</sup> sugli acquisti pubblici.

<sup>2</sup> Per le offerte di trasporto esistenti il valore soglia senza imposta sul valore aggiunto ammonta a 500 000 franchi.

<sup>3</sup> Nei casi contemplati all'articolo 32c capoverso 2 LTV i committenti mettono a concorso l'offerta di trasporto anche se l'importo dell'indennità è inferiore al valore soglia.

**Art. 27b** Nuova offerta di trasporto in una rete regionale esistente

Una nuova offerta di trasporto è considerata parte integrante di una rete regionale esistente secondo l'articolo 32 capoverso 2 lettera d LTV se, in una regione, una sola impresa di trasporto gestisce più autolinee interconnesse e se la nuova offerta di trasporto può essere integrata nella rete esistente in modo da creare sinergie operative con le linee esistenti.

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

<sup>1</sup> Se con la messa a concorso di un'offerta di trasporto viene rilasciata una nuova concessione, le imprese sono tenute a presentare la loro domanda di concessione unitamente all'offerta per il servizio messo a concorso. L'articolo 12 capoverso 4 OTV<sup>24</sup> è applicabile.

<sup>2</sup> La consultazione di cui all'articolo 13 OTV ha luogo nell'ambito della procedura di messa a concorso. Ha inizio dopo la comunicazione dell'avviso di aggiudicazione secondo l'articolo 27i capoverso 4.

<sup>3</sup> Al termine della consultazione l'UFT emana una decisione in merito all'aggiudicazione e al rilascio o al rinnovo della concessione.

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

<sup>1</sup> Se più Cantoni partecipano a una messa a concorso, prima dell'inizio della procedura designano di comune accordo un Cantone incaricato del coordinamento e definiscono la ripartizione dei costi della messa a concorso.

<sup>23</sup> RS 172.056.1

<sup>24</sup> RS 745.11

<sup>2</sup> Il Cantone incaricato del coordinamento assume i compiti di cui agli articoli 27e, 27h, 27i e 27m.

**Art. 27e** Procedura di messa a concorso

<sup>1</sup> Il Cantone allestisce la documentazione per la messa a concorso. La documentazione contempla:

- a. le indicazioni determinanti per la presentazione dell'offerta;
- b. i requisiti che l'offerta deve soddisfare;
- c. i criteri di valutazione dell'idoneità delle imprese che partecipano alla messa a concorso;
- d. i criteri di valutazione delle offerte;
- e. i termini per l'inoltro delle offerte e della domanda di concessione;
- f. il periodo durante il quale le imprese sono vincolate all'offerta presentata.

<sup>2</sup> Il termine per l'inoltro dell'offerta e della domanda di concessione è di almeno 60 giorni dopo la messa a concorso. Le imprese restano vincolate all'offerta presentata per al massimo 12 mesi dalla scadenza del termine di inoltro.

<sup>3</sup> Il Cantone sottopone all'UFT nonché ai Cantoni partecipanti per approvazione la documentazione per la messa a concorso e le sue eventuali modifiche e, in seguito, mette a concorso l'offerta di trasporto.

<sup>4</sup> Dopo la messa a concorso il Cantone pubblica:

- a. le modifiche della documentazione per la messa a concorso subito dopo la loro approvazione;
- b. in forma anonimizzata, le domande di chiarimento delle imprese interessate e le risposte dei committenti.

<sup>5</sup> Invia alle imprese interessate che ne fanno richiesta la documentazione per la messa a concorso e comunica loro le informazioni di cui al capoverso 4.

<sup>6</sup> Se più Cantoni partecipano a una messa a concorso, il Cantone incaricato del coordinamento sottopone la documentazione per la messa a concorso e le eventuali modifiche agli altri Cantoni per approvazione.

<sup>7</sup> I committenti possono stabilire se le imprese di trasporto sono tenute a documentare nelle offerte i costi scoperti (offerte al netto) o i costi previsti (offerte al lordo).

**Art. 27f** Indennizzo

Le imprese offerenti non hanno diritto all'indennizzo dei costi sostenuti per l'allestimento dell'offerta.

**Art. 27g** Parti e combinazioni dell'offerta di trasporto, varianti

<sup>1</sup> Nella messa a concorso si può prevedere che le imprese:

- a. possano inoltrare offerte per parti o combinazioni dell'offerta di trasporto;

b. possano inoltrare varianti.

<sup>2</sup> Le condizioni quadro sono definite nella documentazione per la messa a concorso.

#### **Art. 27h** Apertura delle offerte

<sup>1</sup> Le offerte sono aperte congiuntamente da almeno un rappresentante del Cantone e da uno dell'UFT.

<sup>2</sup> I rappresentanti stilano un verbale di apertura delle offerte nel quale sono riportate almeno le seguenti informazioni:

- a. il nome delle persone presenti;
- b. il nome delle imprese offerenti;
- c. la data di inoltro delle offerte;
- d. i costi non coperti delle offerte di trasporto;
- e. le offerte di cui all'articolo 27g.

<sup>3</sup> Il Cantone invia il verbale alle imprese concorrenti garantendo il rispetto del segreto d'affari. Se più Cantoni partecipano alla messa a concorso, il Cantone incaricato del coordinamento invia il verbale anche agli altri Cantoni partecipanti.

#### **Art. 27i** Verifica e valutazione delle offerte

<sup>1</sup> Il Cantone verifica i dati delle offerte dal profilo tecnico e contabile per assicurare che siano oggettivamente comparabili. Se contatta a questo proposito un'impresa offerente, registra lo svolgimento e il contenuto della presa di contatto.

<sup>2</sup> I committenti possono chiedere informazioni su un'impresa offerente in particolare se:

- a. sospettano l'esistenza di un motivo di esclusione secondo l'articolo 32f; oppure
- b. i costi scoperti dell'offerta di trasporto sono particolarmente bassi.

<sup>3</sup> L'UFT e il Cantone valutano le offerte fondandosi sull'analisi costo-utilità o su un sistema di valutazione equivalente e determinano congiuntamente l'offerta economicamente più vantaggiosa.

<sup>4</sup> L'UFT comunica ai Cantoni partecipanti e alle imprese offerenti l'avviso di aggiudicazione.

#### **Art. 27j** Competenza decisionale dell'UFT

Se nove mesi prima dell'entrata in esercizio di un'offerta di trasporto la decisione di aggiudicazione non è ancora definitiva, l'UFT decide in merito all'esercizio.

#### **Art. 27k** Interruzione della procedura di messa a concorso

I committenti interrompono la procedura di messa a concorso se sussistono motivi gravi, in particolare se:

- a. i presupposti della messa a concorso sono cambiati in modo sostanziale;
- b. nessuna offerta adempie i criteri e i requisiti definiti nella documentazione per la messa a concorso.

**Art. 27/** Pubblicazione

<sup>1</sup> Le decisioni sono pubblicate sulla piattaforma Internet per gli appalti pubblici<sup>25</sup>.

<sup>2</sup> Le decisioni non vengono pubblicate nei casi di cui all'articolo 32 capoverso 2 lettere a, f e g LTV.

**Art. 27m** Convenzione in materia di aggiudicazione

<sup>1</sup> Il Cantone e l'UFT elaborano congiuntamente la convenzione in materia di aggiudicazione.

<sup>2</sup> L'UFT, i Cantoni partecipanti e l'impresa aggiudicataria concludono la convenzione per il periodo definito nella decisione di aggiudicazione.

<sup>3</sup> La convenzione stabilisce l'importo delle indennità per i primi due periodi d'orario e ne disciplina l'adeguamento per quelli successivi.

<sup>4</sup> In caso di cambiamento sostanziale delle condizioni, le parti possono adeguare di comune accordo la convenzione.

**Art. 28** Cambiamento dell'impresa incaricata

<sup>1</sup> L'impresa precedentemente incaricata può esigere il trasferimento dei mezzi d'esercizio alla nuova impresa di trasporto aggiudicataria. Se l'acquisto dei mezzi d'esercizio non è stato approvato dai committenti conformemente all'articolo 19 capoverso 1 e se l'acquisto è avvenuto dopo il 1° gennaio 1996, è necessario il consenso dei committenti.

<sup>2</sup> Non si prefigura un trasferimento del rapporto di lavoro secondo l'articolo 333 del Codice delle obbligazioni<sup>26</sup> se la nuova impresa aggiudicataria impiega i dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata in virtù dell'articolo 32/ capoverso 3 LTV.

**Sezione 9: Contabilità****Art. 29**

<sup>1</sup> Le imprese di trasporto con prestazioni che danno diritto a un'indennità devono tenere, oltre al conto finanziario, una contabilità analitica per settori almeno per il consuntivo.

<sup>2</sup> I costi e i ricavi del traffico viaggiatori che dà diritto a un'indennità vanno documentati per linea e in maniera verificabile. Oltre al settore traffico regionale viaggiatori

<sup>25</sup> [www.simap.ch](http://www.simap.ch)

<sup>26</sup> RS 220

tori, le imprese di trasporto devono presentare le prestazioni di trasporto ordinate dalla Confederazione, dai Cantoni o dai Comuni e le loro altre attività come settori separati.

<sup>3</sup> L'UFT può esonerare le imprese di trasporto svizzere che gestiscono una sola linea nonché le imprese di trasporto straniere dall'obbligo di tenere una contabilità analitica, se i costi non coperti del traffico regionale viaggiatori possono essere indiscutibilmente documentati.

<sup>4</sup> La contabilità analitica può essere impiegata a titolo di conto di previsione per documentare nell'offerta i previsti costi non coperti per linea.

<sup>5</sup> Al fine di indennizzare la vendita e la distribuzione come offerta autonoma, i committenti possono esigere dalle imprese di trasporto che la vendita e la distribuzione siano contabilizzate separatamente nel conto di previsione e nella contabilità analitica.

<sup>6</sup> Nel caso degli impianti a fune, il traffico regionale viaggiatori, l'infrastruttura e il traffico merci formano un settore comune. L'UFT decide in merito alle deroghe.

<sup>7</sup> I ricavi vanno ripartiti per linea in funzione dei principali tipi di titolo di trasporto.

<sup>8</sup> Le prestazioni di scarsa portata, fornite per terzi con risorse del traffico regionale viaggiatori, sono considerate come ricavi accessori del settore traffico regionale viaggiatori. Queste prestazioni devono coprire almeno i costi marginali.

<sup>9</sup> L'UFT decide per ogni singolo caso l'attribuzione delle prestazioni, dei ricavi e dei ricavi accessori ai settori che danno diritto a un'indennità.

<sup>10</sup> Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni disciplina i dettagli sulla conduzione della contabilità analitica e del conto di previsione. Esso disciplina in particolare la ripartizione dei costi e dei ricavi comuni tra i settori e la ripartizione dei ricavi in funzione dei principali tipi di titolo di trasporto.

## Sezione 10:<sup>27</sup> Quote dei Cantoni e della Confederazione per le indennità

**Art. 29a** Calcolo della chiave di ripartizione intercantonale

<sup>1</sup> Se una linea serve il territorio di più Cantoni, questi ultimi fissano la chiave di ripartizione per le indennità.

<sup>2</sup> Se i Cantoni non giungono a un accordo, l'UFT fissa la chiave di ripartizione intercantonale. Esso tiene conto della lunghezza della linea sul territorio di ciascun Cantone e dell'entità del servizio delle stazioni.

<sup>3</sup> L'entità del servizio delle stazioni equivale al numero di partenze in base all'orario nell'ambito dell'offerta cofinanziata dalla Confederazione e dai Cantoni. Le stazioni comprendono sia le stazioni vere proprie sia le fermate. Esse sono attribuite del tutto o in parte a un altro Cantone se sono situate a meno di un chilometro dal confine

<sup>27</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

cantonale e se servono agli abitanti di quel Cantone. Le quote di ripartizione sono arrotondate al quarto più vicino.

<sup>4</sup> La lunghezza della linea si misura dal confine cantonale. Non sono compresi i tratti privi di una stazione che serve il rispettivo Cantone.

<sup>5</sup> Se le indennità sono note solo per un insieme di linee, la loro ripartizione è proporzionale ai chilometri percorsi.

**Art. 29b**          Calcolo delle partecipazioni cantonali

<sup>1</sup> Considerate le condizioni strutturali di cui all'articolo 30 capoverso 2 LTV, le partecipazioni cantonali sono calcolate secondo la formula indicata all'allegato 1 della presente ordinanza.

<sup>2</sup> Sono ricalcolate almeno ogni quattro anni. Figurano nell'allegato 2.

**Art. 29c**          Variazione annuale massima della quota della Confederazione

La variazione annuale della quota della Confederazione di cui all'articolo 30 capoverso 1 LTV può ammontare al massimo a cinque punti percentuali.

**Capitolo 3:**  
**Ordinazione e indennità per ulteriori prestazioni, miglioramenti dell'offerta e agevolazioni tariffali**

**Art. 30**          Coordinamento

In caso di un'ordinazione di prestazioni senza partecipazione della Confederazione, i committenti devono assicurare il coordinamento con l'offerta ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni.

**Art. 31**          Agevolazioni tariffali

Le agevolazioni tariffali possono essere ordinate e indennizzate se sono atte ad aumentare la quota del trasporto pubblico rispetto al traffico complessivo. I committenti delle agevolazioni tariffali indennizzano le imprese di trasporto per le perdite di entrate.

**Art. 32**          Comunità tariffarie

Nelle comunità tariffarie, la Confederazione e i Cantoni possono ordinare congiuntamente prestazioni sulle linee del traffico regionale viaggiatori e indennizzarle senza una compensazione separata per le perdite di entrate, se:

- a. sulla base dei viaggiatori-chilometro e del numero di passeggeri, tra le imprese di trasporto è stata concordata una ripartizione delle entrate commisurata alla domanda;
- b. le misure tariffali semplificano l'utilizzazione dell'offerta complessiva dei trasporti pubblici;

- c. investimenti speciali delle comunità tariffarie che interessano diversi settori sono finanziati separatamente.

**Art. 33** Estensioni provvisorie dell'offerta

Le estensioni provvisorie dell'offerta volte a far fronte al traffico che oltrepassa il traffico normale ai sensi dell'articolo 12 LTV sono in linea di principio ordinate e finanziate da chi è all'origine di tali estensioni.

## **Capitolo 4: Aiuti finanziari**

### **Sezione 1: Garanzie federali**

**Art. 34** Principio

La Confederazione può concedere una garanzia, nei limiti dei crediti approvati, per il finanziamento degli investimenti nel traffico regionale viaggiatori.

**Art. 35** Condizioni e obblighi

<sup>1</sup> Le garanzie federali sono concesse per il finanziamento degli investimenti relativi a prestazioni che danno diritto a un'indennità e i cui costi supplementari possono essere integrati nel conto di previsione di un'offerta in virtù dell'articolo 19 capoverso 1. L'UFT decide in merito alle deroghe d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze.

<sup>2</sup> La Confederazione può subordinare la concessione di garanzie all'adozione di misure di accompagnamento nel settore dei trasporti.

**Art. 36** Competenza

<sup>1</sup> La garanzia federale viene accordata dall'UFT.

<sup>2</sup> La richiesta va inoltrata almeno tre mesi prima dell'inizio della durata di validità auspicata.

### **Sezione 2: Conversione di mutui rimborsabili e sospensione di rimborsi**

**Art. 37** Principio

<sup>1</sup> Per il finanziamento di investimenti sostitutivi e di investimenti di rinnovo nel traffico regionale viaggiatori la Confederazione può convertire i mutui rimborsabili in mutui condizionalmente rimborsabili o sospendere il rimborso.

<sup>2</sup> La conversione di mutui o la sospensione di rimborsi da parte della Confederazione ai sensi dell'articolo 34 capoverso 3 LTV presuppone una corrispondente conversione o sospensione dei mutui dei Cantoni.

**Art. 38** Condizioni e obblighi

Le conversioni di mutui o le sospensioni di rimborsi sono concesse per gli investimenti relativi a prestazioni che danno diritto a un'indennità e i cui costi supplementari possono essere integrati nel conto di previsione di un'offerta in virtù dell'articolo 19 capoverso 1. L'UFT decide in merito alle deroghe.

**Art. 39** Presentazione della richiesta

La conversione deve essere richiesta all'UFT almeno tre mesi prima.

**Art. 40** Convenzione in materia di conversione o di sospensione

<sup>1</sup> L'UFT, i Cantoni interessati e l'impresa di trasporto concludono una convenzione in materia di conversione o di sospensione. In essa stabiliscono le condizioni cui sono subordinate.

<sup>2</sup> In caso di conversione o sospensione dei rimborsi di mutui rimborsabili superiori a 10 milioni di franchi l'UFT agisce d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze.

**Sezione 3: Contributi e mutui senza interessi****Art. 41** Concessione di contributi e mutui

Per promuovere soluzioni innovative e in altri casi particolari, la Confederazione può concedere contributi e mutui senza interessi nei limiti dei crediti approvati a condizione che i fondi d'ammortamento non siano sufficienti al finanziamento.

**Art. 42** Investimenti per gli impianti a fune

Nei limiti dei crediti approvati la Confederazione può concedere contributi e mutui senza interessi ai sensi degli articoli 49–58 Lferr per gli investimenti a favore degli impianti a fune, a condizione che tali investimenti non possano essere finanziati dai fondi d'ammortamento.

**Art. 43** Condizioni e obblighi

<sup>1</sup> I contributi agli investimenti sono concessi solo per gli investimenti relativi a prestazioni che danno diritto a un'indennità e i cui costi supplementari possono essere integrati nel conto di previsione di un'offerta in virtù dell'articolo 19 capoverso 1. L'UFT decide in merito alle deroghe.

<sup>2</sup> La Confederazione può subordinare le sue prestazioni all'adozione di misure di accompagnamento nel settore dei trasporti.

**Art. 44** Forma dei contributi agli investimenti

<sup>1</sup> I contributi agli investimenti sono concessi sotto forma di mutui rimborsabili senza interessi; per i costi di costruzione che non sono iscrivibili all'attivo sono concessi contributi a fondo perso.

<sup>2</sup> La Confederazione può partecipare anche al capitale sociale di un'impresa di trasporto.

<sup>3</sup> L'impresa di trasporto deve tener conto degli ammortamenti nei suoi conti di previsione. Essi vengono computati sull'importo delle indennità.

<sup>4</sup> È fatta salva la costituzione di diritti di pegno.

**Art. 45** Convenzione in materia di investimenti nel settore dei trasporti

<sup>1</sup> L'UFT, i Cantoni interessati e l'impresa di trasporto concludono una convenzione in materia di investimenti. In essa stabiliscono la natura e l'importo degli aiuti finanziari nonché gli obblighi cui sono subordinati tali aiuti.

<sup>2</sup> Se le quote dei contributi agli investimenti non sono versate entro 60 giorni dalla scadenza del termine di pagamento concordato contrattualmente, da tale momento è dovuto un interesse di mora annuo pari al 5 per cento.

**Art. 46** Obbligo di rimborso

Oltre al rimborso convenuto, l'UFT esige il rimborso dei mutui nei casi previsti all'articolo 29 della legge del 5 ottobre 1990<sup>28</sup> sui sussidi.

**Capitolo 5: Disposizioni finali****Art. 46a<sup>29</sup>** Abrogazione di un altro atto normativo

L'ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>30</sup> sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale è abrogata.

**Art. 47** Disposizioni transitorie

<sup>1</sup> La procedura di ordinazione per le offerte inoltrate prima dell'entrata in vigore della presente ordinanza è disciplinata conformemente al diritto vigente al momento in cui l'offerta è stata inoltrata.

<sup>2</sup> La procedura di ordinazione per l'anno d'orario 2011 è disciplinata secondo il diritto previgente.

<sup>3</sup> Le piccole funivie con funzione di collegamento sono equiparate alle imprese di trasporto ai sensi dell'articolo 2 capoverso 1 fino alla scadenza della loro autorizzazione cantonale per il trasporto di viaggiatori.

<sup>28</sup> RS 616.1

<sup>29</sup> Introdotto dal n. I dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

<sup>30</sup> [RU 1996 169, 2007 5823 n. I 11, 2009 5959 n. I 3, 2011 5261, 2013 1641]

**Art. 47a<sup>31</sup>** Disposizione transitoria concernente la modifica del 29 maggio 2013  
La messa a concorso non è necessaria se prima dell'entrata in vigore della presente modifica sono state presentate offerte per il periodo d'orario 2014/2015.

**Art. 48** Entrata in vigore  
La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 2010.

<sup>31</sup> Introdotta dal n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1701).

*Allegato I*<sup>32</sup>  
(art. 29b cpv. 1)

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

1. La condizione strutturale di cui all'articolo 30 capoverso 2 LTV è rappresentata dalla densità demografica. La densità demografica corrisponde al numero degli abitanti censiti diviso per la superficie produttiva. L'indice della densità demografica (IDD) viene espresso come valore inverso di un Cantone rispetto alla media svizzera.

2. Per il calcolo della partecipazione cantonale, l'indice della densità demografica è convertito nel seguente coefficiente (CIS):

$$\text{CIS(IDD)} = \{600 \% - \text{IDD}\} / 600 \%$$

3. Le partecipazioni cantonali sono calcolate secondo la seguente formula, arrotondando i risultati all'unità:

$$\text{Partecipazione cantonale} = \text{CIS(IDD)}^3 \times 0.5455 + 0.2$$

<sup>32</sup> Introdotta dal n. II dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

*Allegato 2<sup>33</sup>*  
(art. 29b cpv. 2)

### Partecipazioni cantonali: quote percentuali

Cantone	Partecipazione cantonale (in %)
	Anni d'orario 2016–2019
ZH	67
BE	47
LU	53
UR	24
SZ	47
OW	28
NW	46
GL	28
ZG	63
FR	45
SO	56
BS	73
BL	62
SH	52
AR	48
AI	29
SG	53
GR	20
AG	60
TG	54
TI	44
VD	53
VS	37
NE	50
GE	71
JU	26

<sup>33</sup> Introdotta dal n. II dell'O del 14 ott. 2015, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 4165).

