



Rapporto esplicativo concernente il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025

Berna, il

Versione per la procedura
di consultazione

Compendio

Il Consiglio federale chiede, mediante decreto federale, un credito d'impegno di 4402 milioni di franchi per il finanziamento delle prestazioni di trasporto regionale viaggiatori per gli anni 2022–2025.

Premessa

Il traffico regionale viaggiatori (TRV), ambito di competenza condiviso da Confederazione e Cantoni, è un pilastro portante per il buon funzionamento della quotidianità svizzera: ogni giorno, infatti, due milioni e mezzo di persone lo usano per andare al lavoro, fare la spesa o viaggiare nel tempo libero. Le reti del TRV collegano paesi e agglomerati tra di loro nonché i centri e le città di tutte le regioni svizzere.

Nell'ambito della procedura di ordinazione, la Confederazione e i Cantoni definiscono l'offerta del TRV che verrà ordinata congiuntamente per due anni con i relativi costi. Le prestazioni TRV sono indennizzate in base ai costi non coperti pianificati e finanziate per metà dalla Confederazione. Dal 2018, quest'ultima pianifica i fondi da destinare a questo settore mediante un credito d'impegno quadriennale. A giugno 2017, il Parlamento aveva approvato un preventivo di 4104 milioni di franchi per il periodo 2018–2021. Con il presente decreto s'intende stabilire i fondi da assegnare per gli anni 2022–2025.

Contenuto del progetto

Per indennizzare le prestazioni TRV che verranno ordinate nei periodi d'orario 2022–2023 e 2024–2025, il Consiglio federale propone di stanziare un credito pari a 4402 milioni di franchi. Quest'importo consentirà di finanziare la crescita dell'offerta di trasporto programmata e i costi conseguenti agli investimenti giudicati necessari, di assicurare la disponibilità di fondi per il finanziamento di progetti d'innovazione nel settore del TRV per l'intera durata del periodo e di farsi carico, entro un certo limite, delle conseguenze di decisioni che potrebbero imporsi a breve termine.

Le ripercussioni finanziarie della pandemia da coronavirus sul TRV saranno trattate in separata sede e non rientrano nella presente proposta.

Indice

Compendio	2
1 Punti essenziali del progetto	4
1.1 Situazione iniziale	4
1.1.1 Traffico regionale viaggiatori	4
1.1.2 Necessità del credito	11
1.2 Necessità del credito	14
1.3 Importanza del progetto da finanziare	14
1.4 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	14
1.5 Interventi parlamentari	15
2 Tenore del decreto finanziario	15
2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione	15
2.1.1 Proposta del Consiglio federale	15
2.1.2 Motivazione: valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2022–2025 (sulla base degli importi dichiarati dalle imprese)	15
2.1.3 Valori indicativi per il periodo 2022–2025 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione	18
2.1.4 Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025	19
2.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni	20
2.3 Stime concernenti il rincaro	20
3 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione	20
3.1 Rinuncia a una procedura di consultazione indetta dal Consiglio federale	20
3.2 Risultati della procedura di consultazione degli ambienti interessati	21
4 Ripercussioni	21
4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	21
5 Aspetti giuridici	22
5.1 Costituzionalità e legalità	22
5.2 Forma dell'atto	22
5.3 Subordinazione al freno alle spese	23
5.4 Conformità alla legge sui sussidi	23
Abbreviazioni	25

Progetto per la consultazione

1 Puntii essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

1.1.1 Traffico regionale viaggiatori

Il TRV come colonna portante del trasporto pubblico è in crescita da anni

Secondo l'articolo 4 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009¹ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), per TRV s'intende 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.

Il TRV assicura collegamenti di trasporto pubblico sull'intero territorio nazionale. Completa le linee del traffico a lunga distanza, che sono gestite dalle Ferrovie federali svizzere (FFS) secondo principi commerciali, e garantisce una catena di trasporto ottimale in tutto il Paese. In molte regioni le linee del TRV sono la spina dorsale dell'offerta di trasporto pubblico. Quando sul tratto più frequentato di una linea la domanda media supera 500 persone al giorno, viene offerta una cadenza oraria continua (art. 7 cpv. 3 OITRV).

Ogni giorno il TRV viene utilizzato da 2,5 milioni di passeggeri. La maggior parte dei clienti si sposta in treno e in autobus, ma vengono utilizzati anche battelli, tram e impianti di trasporto a fune. Ogni anno i viaggiatori percorrono circa 9,5 miliardi di chilometri, una distanza equivalente a 237 500 giri del mondo.

Espressa in persone-chilometro (pkm), la domanda di trasporto nel TRV è aumentata del 34 per cento dal 2008, con una media del 3,8 per cento annuo. La crescita maggiore è segnata dalle ferrovie, che rappresentano circa l'80 per cento del traffico regionale.

¹ RS 745.16

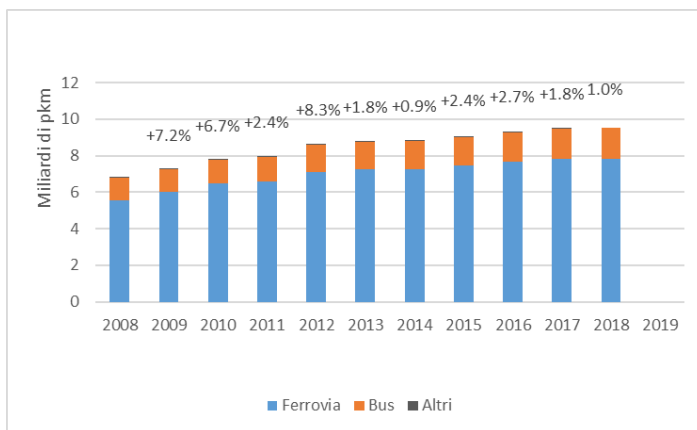


Figura 1: evoluzione della domanda di trasporto regionale in pkm (fonte: UFT)

Secondo le attuali prospettive di traffico, sviluppate dalla Confederazione nel 2016, questa tendenza è destinata a proseguire. Si prevede infatti che fino al 2040 la domanda legata al trasporto pubblico di viaggiatori aumenterà del 51 per cento (rispetto al 2010), e che in alcune regioni come Zurigo–Winterthur o l’Arco lemanico si potrebbe assistere persino a un raddoppiamento.

L’offerta di trasporto del TRV risulta in costante aumento anche dal calcolo in chilometri produttivi l’anno. Tra il 2007 e il 2019 l’incremento annuo è stato in media del 2,7 per cento.

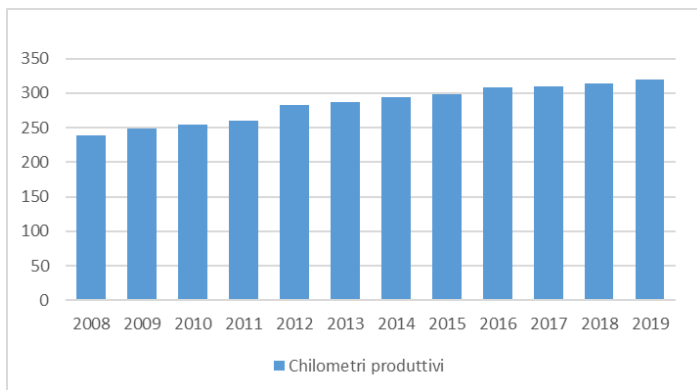


Figura 2: evoluzione dell’offerta di trasporto nel TRV in chilometri produttivi (fonte: UFT)

Nel complesso l’attuale offerta del TRV è caratterizzata da collegamenti frequenti e di buona qualità: è quanto emerso nel 2018 dai dati registrati con il nuovo sistema di rilevamento della qualità del traffico regionale viaggiatori dell’UFT (SRQ TRV). Il TRV così come il traffico a lunga distanza rappresentano, insieme, i pilastri del buon

servizio di base dei trasporti pubblici per la popolazione. Essi sono, per la Svizzera, una risorsa fondamentale.

La Confederazione e i Cantoni ordinano le prestazioni TRV congiuntamente

In quasi tutti i casi, le linee del traffico regionale non sono redditizie. Per garantire comunque l'offerta, la Confederazione e i Cantoni indennizzano congiuntamente le imprese di trasporto (IT). Le indennità per il TRV ammontano a quasi 2 miliardi di franchi l'anno, di cui due terzi circa sono destinati all'offerta ferroviaria, un terzo alle linee di autobus e l'1 per cento agli impianti a fune e alla navigazione (base: offerte TRV 2018). La Confederazione finanzia la metà dei costi non coperti del TRV sull'intero territorio nazionale, per un totale di quasi 1 miliardo di franchi l'anno. La sua quota è ripartita tra i Cantoni in funzione della densità demografica (secondo l'art. 29b OITRV). La partecipazione cantonale è costituita dal totale dei fondi concessi da ogni Cantone (quota della Confederazione e del Cantone) per le prestazioni ordinate congiuntamente.

La procedura di ordinazione, che permette di definire le indennità versate per ciascuna linea del TRV, viene eseguita per un periodo d'orario (periodo d'orario attuale: 2020/2021) e si articola nelle seguenti fasi:

- la Confederazione e i Cantoni (committenti) indicano alle IT gli elementi dell'offerta di trasporto auspicata (orario), tenuto conto delle risorse disponibili (a fine 2018 per il periodo 2020/2021);
- su tale base le IT allestiscono le offerte per ciascuna linea (presentazione dell'offerta per il 2020/2021: fine aprile 2019), nelle quali sono presentati i costi pianificati e i ricavi attesi dalla vendita dei titoli di trasporto. Il disavanzo residuo corrisponde ai cosiddetti «costi non coperti pianificati» che vengono indennizzati dai committenti;
- i committenti esaminano le offerte e le negoziano con le IT. Le offerte possono subire modifiche a causa della procedura di allestimento dell'orario;
- una volta rettificata le offerte, i committenti stipulano con le IT le convenzioni d'offerta, nelle quali sono disciplinate le indennità e la loro ripartizione tra Confederazione e Cantoni. Nel caso delle linee intercantionali la partecipazione ai costi è suddivisa in modo proporzionale tra i Cantoni interessati;
- a partire dal cambiamento d'orario (a dicembre dell'anno precedente quello considerato, ovvero dicembre 2019 per l'anno d'orario 2020) le IT forniscono le prestazioni di trasporto convenute.

Le IT sono tenute a presentare nella loro contabilità un conto separato per il settore del TRV e ad attribuire eventuali utili o perdite relativi a questo settore a una riserva speciale (art. 36 della legge federale del 20 marzo 2009² sul trasporto di viaggiatori, LTV). Conformemente all'articolo 37 LTV, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) verifica periodicamente o in funzione delle esigenze il corretto impiego dei sussidi accordati così come il rispetto delle disposizioni dell'ordinanza del 18 gennaio 2011³

² RS 745.1

³ RS 742.221

del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC). In seguito al caso AutoPostale l'UFT ha ridefinito il proprio piano di vigilanza volto a controllare il rispetto delle disposizioni legali in materia di sussidi.

Misure attuate per potenziare il controllo dei sussidi

Diverse constatazioni fatte nel 2018 e 2019 hanno spinto l'UFT ad adattare il proprio sistema di vigilanza dei sussidi nei trasporti pubblici. L'adattamento, in corso, ha lo scopo di garantire meglio un uso corretto degli stessi da parte delle IT.

Con il nuovo approccio, l'UFT non si esprimerà più sulle bozze dei conti annuali delle imprese indennizzate e sarà così più chiaro che la responsabilità di stilare e presentare dei conti corretti spetta a queste. In compenso, l'UFT sta preparando un nuovo sistema di controllo esteso per il TRV sovvenzionato, il cui obiettivo è controllare più meticolosamente la correttezza degli importi e l'impiego dei sussidi. In particolare, sono previste un'analisi più approfondita delle differenze di bilancio e rendicontazione e una valutazione della plausibilità degli importi sulla base di un'analisi comparativa (benchmark TRV).

Tra l'altro, l'UFT procederà a verifiche supplementari approfondite e orientate al rischio, condotte a campione dalla sua Sezione Revisione.

L'Ufficio prevede inoltre di collaborare con il settore al fine di chiarire le prescrizioni e fornire spiegazioni per un'interpretazione corretta delle disposizioni legali, in particolare nel TRV.

Infine, mediante una modifica dell'OCIC, in vigore dal 1° gennaio 2020, l'UFT ha introdotto tre nuove misure che riguardano più da vicino le imprese:

- le imprese che ricevono indennità per oltre 10 milioni di franchi per i settori del TRV e dell'infrastruttura dovranno eseguire tassativamente una revisione ordinaria;
- le imprese che ricevono sussidi per oltre 1 milione di franchi l'anno devono commissionare ai loro uffici di revisione una verifica annuale speciale sotto il profilo dell'impiego dei sussidi. L'UFT ha elaborato, con la partecipazione dei Cantoni, delle imprese, dell'Amministrazione federale e dell'associazione svizzera di esperti contabili, fiscali e fiduciari EXPERTsuisse, una bozza di direttiva per l'esecuzione di tali verifiche. 11 imprese sono state selezionate per la conduzione di verifiche pilota nel primo semestre 2020, con l'obiettivo di concludere i lavori alla direttiva entro la fine dell'anno. Le verifiche saranno richieste a partire dal 1° gennaio 2021, ovvero per i conti 2020;
- le imprese dovranno presentare una «dichiarazione relativa al rispetto dei principi per l'impiego dei sussidi» a partire dal 1° gennaio 2021.

Le indennità compensano circa la metà dei costi non coperti del TRV

Nonostante la forte domanda, i ricavi nei trasporti non consentono di coprire i costi del TRV. In genere a essere finanziata dai viaggiatori è circa la metà, per tale motivo la Confederazione e i Cantoni si fanno carico di quelli non coperti.

Nel 2019, il grado di copertura dei costi (che rappresenta la quota dei costi totali delle prestazioni TRV coperti dai ricavi del traffico) era del 52,1 per cento. Il tasso è da anni in costante aumento (crescita media dell'1,1 % dal 2008).

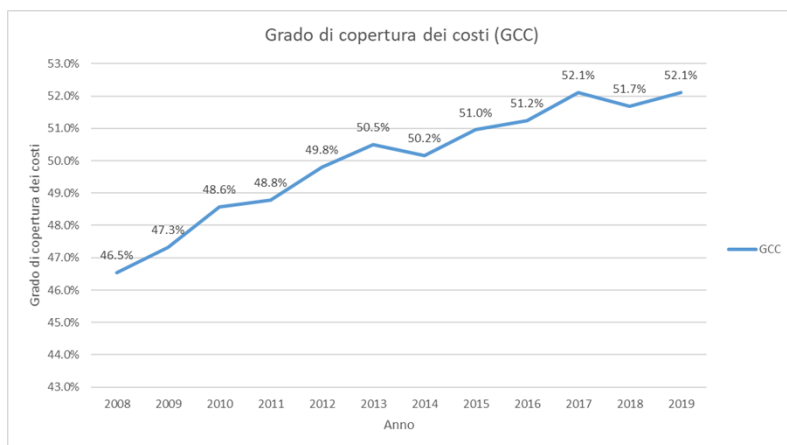


Figura 3: evoluzione del grado di copertura dei costi del TRV mediante i ricavi del traffico (fonte: UFT)

L'altra metà dei costi del TRV è indennizzata mediante fondi pubblici: la Confederazione e i Cantoni se la suddividono in media nella misura del 50 per cento, con una percentuale federale variabile tra il 27 e l'80 a seconda del Cantone. In conformità all'articolo 30 capoverso 2 LTV, la partecipazione federale viene aggiornata almeno ogni 4 anni in funzione delle condizioni strutturali dei Cantoni. In concreto, secondo l'articolo 29b e l'allegato 1 OITRV la ripartizione è determinata in base alla densità demografica.

L'ultimo aggiornamento dei contributi federali per Cantone è stato attuato in relazione agli anni 2020–2023. Con la nuova ripartizione la Confederazione si fa carico di 7,5 milioni di franchi in più rispetto al 2019, con corrispondente sgravio per i Cantoni. In tabella sono riportate le partecipazioni cantonali attualmente vigenti.

Cantone	Partecipazione cantonale (in %)
	Anni di orario 2020–2023
ZH	67
BE	46
LU	52
UR	23
SZ	46
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	45
SO	55
BS	73
BL	62
SH	51
AR	48
AI	29
SG	52
GR	20
AG	60
TG	54
TI	43
VD	53
VS	37
NE	50
GE	71
JU	26

Nel 2019 la Confederazione ha versato circa un miliardo di franchi, e lo stesso hanno fatto i Cantoni, a titolo di indennità per i costi non coperti del traffico regionale. A queste si aggiungono le indennità corrisposte da Cantoni e Comuni a terzi, ossia quelle previste dall'articolo 28 capoverso 4 LTV per finanziare ad esempio coppie di corse supplementari (offerte «eccedenti» dal punto di vista della Confederazione).

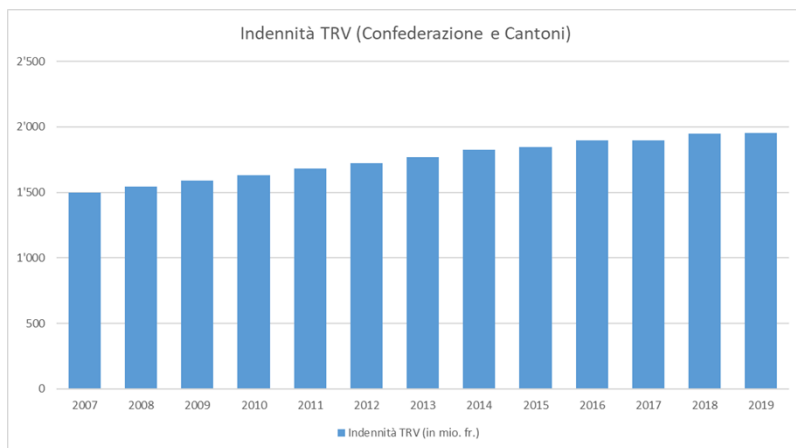


Figura 4: evoluzione delle indennità del TRV dal 2007 (fonte: UFT)

Nel periodo 2007–2019, la crescita annuale media delle indennità è stata del 2,2 per cento.

In generale, l'aumento delle indennità pubbliche richieste nel TRV è imputabile a vari fattori, tra cui:

- la volontà politica di soddisfare la domanda di trasporto e di migliorare la quota modale del trasporto pubblico rispetto a quella del trasporto individuale (strada);
- il forte aumento dell'offerta grazie in particolare allo sviluppo delle reti celeri (S-Bahn) in varie regioni;
- il miglioramento dell'infrastruttura con il conseguente aumento dell'efficienza e/o della frequenza dei collegamenti;
- il finanziamento di nuovi mezzi d'esercizio, che si tratti di mezzi da rinnovare, ristrutturare o acquistare, al fine di consentire la creazione di nuove offerte di trasporto. Tra questi si annoverano, ad esempio, il materiale rotabile, gli impianti d'esercizio quali depositi/officine, i sistemi d'informazione, gli impianti a fune;
- maggiori esigenze di qualità (in particolare riguardo alla puntualità), di accessibilità in virtù della legge del 13 dicembre 2002⁴ sui disabili (LDis) o di sicurezza (ulteriore sviluppo di determinate norme o standard);
- la tendenza a una stabilizzazione dei prezzi, o addirittura alla loro riduzione, dopo gli ultimi aumenti tariffari (2013, 2015, 2017). Attualmente sono in corso dei dibattiti allo scopo di semplificare le

⁴ RS 151.3

tariffe, con conseguenze a volte sul livello tariffale, quale la soppressione dei supplementi per le linee notturne del TRV.

L'efficienza del TRV è aumentata ma ristagna da diversi anni



Figura 5: evoluzione delle indennità per pkm dal 2007 (fonte: UFT)

Come indicatore dell'efficienza in questo settore si utilizza l'indennità versata per pkm, che dal 2007 al 2010 è scesa da 22,3 a 20,6 centesimi/pkm. Dal 2010 in poi l'indennità per pkm è rimasta alquanto stabile, segno di un ristagno dell'efficienza nel settore.

Ciononostante, occorre relativizzare la stagnazione considerato il notevole aumento dei costi, riconducibile al miglioramento dell'offerta e agli ingenti investimenti per rinnovare o incrementare il parco rotabili per far fronte alle esigenze attuali. L'aumento della domanda e delle tariffe (l'ultimo risale al 2017) ha tuttavia reso possibile mantenere stabile l'importo medio dell'indennità per pkm.

1.1.2 Necessità del credito

Secondo l'articolo 30a LTV i costi non coperti delle prestazioni di trasporto TRV oggetto di ordinazione sono indennizzati mediante un credito d'impegno di quattro anni.

Credito d'impegno TRV 2018–2021

Il primo credito d'impegno TRV, approvato dal Parlamento a giugno 2017 e concernente gli anni 2018–2021, ammontava a 4104 milioni di franchi. Da allora è stato rivisto, per due ragioni. La prima è stata l'adozione della mozione Dittli (16.3705), che incaricava il Consiglio federale di garantire che per i crediti d'impegno

il rincaro potesse essere compensato solo se effettivo. Di conseguenza, i valori vengono adeguati di anno in anno. La seconda ragione è connessa alle conseguenze del caso AutoPostale: dagli accertamenti è infatti emerso che i committenti possono mettere in conto un calo duraturo dell'indennizzo dovuto all'impresa, pertanto si è deciso di ridurre le indennità federali di 9 milioni di franchi l'anno per il 2020 e il 2021.

Considerando le cifre effettive del 2018 e 2019, i mezzi destinati al credito d'impegno TRV per il periodo 2018–2021 sono pari a 4015 milioni di franchi, come indicato nella tabella sottostante (situazione a marzo 2020).

	Consuntivo 2018	Effettivo 2019	Preventivo 2020	Piano 2021*	Totale credito d'impegno TRV 2018–2021
<i>In milioni di franchi</i>					
Mezzi federali destinati al TRV	971.7	963.0	1027.2	1052.7	4014.6
Crescita rispetto all'anno precedente	0.5%	-0.9%	6.7%	2.5%	

* situazione con ipotesi di rincaro del dicembre 2019

Figura 6: mezzi federali destinati al credito d'impegno TRV 2018–2021 (stato marzo 2020)

La crescita media delle indennità in questo periodo è del 2,2 per cento l'anno.

Mezzi impiegati a metà periodo

Nel 2018, la Confederazione ha sostenuto spese per il TRV pari a 971,7 milioni di franchi (secondo il consuntivo 2018), contro un preventivo iniziale di 975,4 milioni di franchi. Va tuttavia precisato che AutoPostale ha rimborsato a posteriori 9 milioni di franchi.

Per il 2019 dai conti delle imprese risultano spese inferiori di 43,3 milioni di franchi rispetto al preventivo 2019. Si ricorda che quest'ultimo inizialmente prevedeva un aumento del 3,2 per cento (+ 31 mio. fr.) rispetto a quello del 2018. Di fatto, a seguito delle trattative tra committenti e imprese, oltre che delle correzioni apportate alle offerte di AutoPostale e BLS, il fabbisogno d'indennità è risultato inferiore al previsto. L'UFT, peraltro, constatata che alcuni progetti sono stati rinviati di qualche mese o anno, senza tuttavia perdere di attualità per i prossimi anni.

Di seguito si riportano alcune nuove offerte attivate nel periodo di ordinazione 2018–2019.

- FFS: cadenza semioraria nella Broye (inizialmente prevista nel 2021)
- FFS: nuovo collegamento ferroviario internazionale Bienne–Belfort
- FFS: cadenza quartoraria Lancy–Pont-Rouge–Genève–Coppet
- FFS: avvio dell'esercizio della linea transfrontaliera Ferrovia Mendrisio–Varese
- FFS: cadenza semioraria nelle ore di punta per la linea S3 Aarau–Wetzikon
- FWB: cadenza quartoraria Frauenfeld–Wil

-
- RBS: cadenza ogni 7½ minuti per la linea S7 a mezzogiorno tra Bolligen e Berna
 - TPF: sviluppo della rete di autobus notturni
 - ZVV: ultima tappa del quarto complemento d’offerta della S-Bahn zurighese (in particolare nella regione di Winterthur), e entrata in servizio degli ultimi treni regionali bipiano ordinati.

Periodo 2020–2021

Le ordinazioni TRV 2020 e 2021 non sono ancora definitive e restano incertezze dovute a importanti questioni aperte, concernenti segnatamente:

- il livello tariffario, a seguito della richiesta del sorvegliante dei prezzi di ridurre le tariffe a partire da dicembre 2020, in modo da far beneficiare gli utenti delle riduzioni dei costi registrate nel settore ferroviario (prezzo delle tracce);
- la volontà di eliminare i supplementi per le offerte notturne del TRV;
- il finanziamento di interventi di manutenzione del materiale rotabile FFS (corrosione);
- la definizione delle offerte eccedenti non finanziate dalla Confederazione.

Rispetto al 2019 si assisterà peraltro a uscite supplementari, non previste al momento di determinare il credito d’impegno 2018–2021. A partire dal 2020, infatti, oltre all’aumento di 7,5 milioni di franchi della partecipazione della Confederazione in seguito all’aggiornamento di cui si è detto più sopra, ogni anno saranno stanziati 5 milioni di franchi a favore delle innovazioni nel TRV.

Di seguito si riportano alcuni progetti concernenti il periodo 2020–2021.

- FFS: messa in esercizio del Léman Express (Annemasse–Genève–Coppet). La nuova linea transfrontaliera è entrata in servizio a dicembre 2019. I treni circolano a cadenza quartoraria dal lunedì al sabato, dalle 05:00 alle 00:30, tra Coppet e Annemasse (FR), da dove proseguono in Francia verso Evian-les-Bains, Annecy o St-Gervais-les-Bains-le-Fayet. Di domenica è garantita la cadenza quartoraria tra Annemasse e Ginevra, quindi due treni proseguono fino a Coppet assicurando una cadenza semioraria tra quest’ultima e Ginevra.
- MBC: tra Morges e Bière da dicembre 2019 è proposta una cadenza semioraria continua dal lunedì al venerdì, dalle 06:00 alle 21:00.
- SOB: nuovi treni del Voralpen-Express tra San Gallo e Lucerna
- TPF: miglioramento della S-Bahn friburghese. Da dicembre 2019 è offerta la cadenza semioraria tra Friburgo e Ins e tra Friburgo e Bulle, sette giorni su sette per l’intera durata dell’orario di servizio.
- Ticino: con l’orario del 2021 l’offerta nella regione cambierà notevolmente dall’apertura della galleria di base del Ceneri. Saranno introdotti nuovi collegamenti ferroviari e in autobus, che nel 2021 richiederanno un aumento dei fondi federali, per il solo TRV nel Cantone del Ticino, di circa 33 milioni di franchi rispetto alla situazione pianificata per il 2020 (stato marzo 2020).

Ripercussioni della pandemia Covid-19

1.5 Interventi parlamentari

Il presente progetto non presenta alcun rapporto diretto con un intervento parlamentare.

2 Tenore del decreto finanziario

2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

2.1.1 Proposta del Consiglio federale

Il Consiglio federale propone di stanziare 4402 milioni di franchi per il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del TRV nel periodo 2022–2025.

2.1.2 Motivazione: valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2022–2025 (sulla base degli importi dichiarati dalle imprese)

Valutazione del fabbisogno d'indennità per progetti specifici

Per stabilire l'ammontare da destinare al TRV per il quadriennio 2022–2025, l'UFT ha analizzato dati raccolti presso imprese e Cantoni, che hanno permesso di stimare il fabbisogno d'indennità.

Tra maggio e giugno 2019 l'Ufficio ha condotto un sondaggio presso 35 imprese (principalmente ferroviarie) del TRV, rappresentanti l'89 per cento delle indennità previste nel 2019: 26 di queste hanno in programma circa 90 progetti, che comportano un considerevole aumento delle indennità rispetto alla situazione pianificata per il 2019. Per aumento considerevole s'intendono progetti che richiedono una variazione (in positivo o in negativo) di oltre 500 000 franchi.

Le imprese sono state invitate a comunicare i propri risultati nell'ambito delle trattative per l'offerta TRV 2020–2021, il che ha consentito di coinvolgere i Cantoni.

Mediante l'analisi dei dati raccolti e plausibilizzati dall'UFT, il fabbisogno d'indennità supplementari per i progetti annunciati è stato stimato a 207 milioni di franchi, rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (importo totale delle indennità, ovvero delle quote sia della Confederazione sia dei Cantoni). Nella tabella sono riportate le stime del fabbisogno annuale.

<i>In milioni di franchi</i>	2022	2023	2024	2025
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (Confederazione + Cantoni)	100.3	120.4	157.3	207.0
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (solo quota Confederazione, ovvero 50 %)	50.1	60.2	78.6	103.5
Indennità supplementari rispetto all'anno precedente	3.8	10.1	18.4	24.8

Figura 7: indennità TRV supplementari per i progetti annunciati dalle imprese rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (fonte: UFT).

Ipotizzando una partecipazione federale media del 50 per cento, le indennità supplementari rispetto a quelle previste per il 2019 che la Confederazione dovrà coprire per questi progetti è stimata a 103,5 milioni di franchi fino al 2025.

I progetti riguardano investimenti in materiale rotabile (38 % dell'aumento d'indennità annunciato) o ampliamenti dell'offerta di trasporto (31 % delle indennità supplementari) oppure concernono impianti d'esercizio quali depositi/officine, sistemi d'informazione, impianti a fune.

A titolo esemplificativo riportiamo alcuni dei quasi 90 progetti che le imprese hanno dichiarato di avere in programma per il periodo 2021–2025. Tra parentesi figurano le indennità supplementari, indicative, fino al 2025 rispetto alla situazione del 2019.

- AVA: rinnovo del materiale rotabile (+2 mio. fr.)
- BLT: rinnovo del materiale rotabile (+8 mio. fr.)
- FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn vodese (+18 mio. fr.)
- FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn friburghese (+2 mio. fr.)
- FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn zurighese (+5 mio. fr.)
- CJ: rinnovo del materiale rotabile e nuovo deposito ferroviario (+1 mio. fr.)
- FART: acquisto di nuovo materiale rotabile (+2 mio. fr.)
- RBS: prolungamento della linea S8, cadenza quartoraria Berna–Soletta (+7 mio. fr.)
- RhB: strategia 2030 relativa al parco veicoli (+12,2 mio. fr.)
- TPC: rinnovo del parco veicoli ferroviario, conformità LDis (+7 mio. fr.)
- THURBO: prolungamento della linea S7 (+2 mio. fr.)

Altre considerazioni

Per motivi di uniformità è stato chiesto alle IT consultate di rispondere senza considerare gli effetti del rincaro e di ritenere il livello tariffario stabile.

Per tener conto delle esigenze delle imprese non consultate (in part. autolinee) e di altri fatti che potrebbero verificarsi nel breve termine, l'UFT ha ipotizzato un aumento medio delle indennità pari all'1 per cento l'anno (ovvero ca. 10 mio. fr. l'anno), esattamente come aveva fatto per il periodo precedente.

Partendo da questa ipotesi generale, l'UFT ritiene di poter dar seguito a richieste non ancora formulate esplicitamente, ma attualmente all'esame nel settore. Sarebbe possibile, ad esempio, sostenere progetti di acquisto di veicoli TRV più ecologici (ad es. bus elettrici), in linea con la Strategia energetica 2050 dei trasporti pubblici (SETraP 2050)⁸. Oppure si potrebbe entrare nel merito, entro certi limiti, di un'eventuale estensione del perimetro del TRV.

Per quanto concerne le condizioni tariffarie, essendo queste di competenza delle imprese di trasporto, per l'UFT è impossibile fare previsioni a breve o medio termine. Ciononostante, l'Ufficio osserva una tendenza generale alla stabilizzazione dei prezzi, se non addirittura in alcuni casi a una loro riduzione. Il settore dei trasporti pubblici si è espresso sull'argomento a maggio 2019, dichiarandosi costantemente impegnato a offrire una gamma semplice e attrattiva, mantenendo il livello globale dei prezzi. Per il terzo anno consecutivo il settore ha rinunciato a un aumento delle tariffe e ha ricordato che negli ultimi anni sono già stati compiuti importanti passi avanti in quanto a prezzi e gamma con l'introduzione, ad esempio, dell'abbonamento modulabile, della carta giornaliera risparmio o della notevole estensione del contingente di biglietti risparmio.

Impossibile fare pronostici anche per quanto riguarda le tariffazioni regionali, considerata la sovranità di cui dispone ognuna delle 19 comunità tariffali. L'UFT osserva tuttavia che nella maggior parte dei casi il livello tariffario delle comunità segue l'andamento di quello nazionale.

Ogni anno l'UFT sostiene con circa 10–15 milioni di franchi la ricerca e l'innovazione correlate con i trasporti pubblici, il traffico merci e l'infrastruttura ferroviaria, nell'obiettivo di migliorarne ulteriormente il sistema. Si tratta di investimenti giustificati considerato che contribuiscono a incentivare i loro diversi attori a sviluppare nuove soluzioni in vari ambiti, con il fine di migliorare le condizioni di viaggio degli utenti, di ridurre i costi o di ottenere aumenti di efficienza. L'UFT sostiene anche progetti nel settore dell'energia il cui scopo è aumentare il rendimento energetico e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Nel TRV le innovazioni mirano ad aumentare l'efficacia e la qualità del trasporto viaggiatori. Per sostenerle, nell'ambito dell'attuale preventivo l'UFT ha stanziato 5 milioni di franchi l'anno per il biennio 2020–2021. Partendo dal presupposto che tali investimenti aumentano l'efficacia e l'attrattiva dei trasporti pubblici, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) auspica che in futuro questa somma, circa lo 0,5 per cento del preventivo annuale del TRV, sia oggetto di uno stanziamento fisso.

Valutazione del fabbisogno totale di indennità per il periodo interessato

L'UFT ha valutato il fabbisogno d'indennità partendo dai seguenti presupposti:

- base di riferimento: 2021,
- risultato del sondaggio sui progetti previsti dalle imprese (fig. 7),
- quota della Confederazione sulla base del 50 per cento delle indennità totali,

⁸ www.uft.admin.ch -> Temi A – Z -> Strategia energetica 2050

- aumento medio dell'1 per cento delle indennità per tener conto delle esigenze delle altre imprese e di altri sviluppi non ancora pianificati,
- 5 milioni di franchi l'anno per il finanziamento di progetti d'innovazione nel TRV.

Per il rincarò, l'UFT si è avvalso delle stesse ipotesi applicate nel quadro del piano finanziario della Confederazione, ovvero +0,6 per cento nel 2022, +0,8 per cento nel 2023 e +1 per cento nel 2024 e nel 2025 (situazione dicembre 2019).

In base alla valutazione dell'UFT, per il credito d'impegno TRV 2022–2025 il fabbisogno totale d'indennità federali è pari a 4462 milioni di franchi (4425 mio. fr. senza rincarò), come illustra la seguente tabella.

<i>Indennità TRV, quota Confederazione in milioni di franchi</i>	2021	2022	2023	2024	2025	Totale 2022–2025
Indennità TRV pianificate nel credito d'impegno TRV 2018–2021	1052.7					
Indennità supplementari per i progetti TRV rispetto all'anno precedente (sondaggio UFT)		3.8	10.1	18.4	24.8	
Evoluzione generale delle indennità TRV, al di fuori dei progetti (+1%/anno)		10.5	10.7	10.9	11.2	
Valutazione del fabbisogno d'indennità per il credito d'impegno TRV 2022–2025		1067.0	1087.8	1117.1	1153.1	4424.9
Previsione di rincarò (stato dicembre 2019)		0.6%	0.8%	1.0%	1.0%	
Valutazione del fabbisogno totale d'indennità per il credito d'impegno TRV 2022–2025, rincarò incluso		1073.3	1096.3	1128.0	1164.4	4462.1
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in mio. fr.)</i>	25.5	20.6	23.0	31.7	36.3	
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in %)</i>	2.5%	2.0%	2.2%	2.9%	3.3%	

Figura 8: valutazione del fabbisogno totale d'indennità secondo l'UFT per il periodo 2022–2025 (fonte: UFT).

2.1.3 Valori indicativi per il periodo 2022–2025 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione

A giugno 2019 il Consiglio federale ha comunicato i valori inclusi nell'ambito del preventivo 2020 con piano integrato dei compiti e delle finanze (PICF) e gli importi indicativi stabiliti per i decreti finanziari pluriennali. A gennaio 2020 i valori sono stati aggiornati sulla base delle ultime previsioni di rincarò (considerazione della mozione Dittli). Per il TRV, nel corso del prossimo periodo d'impegno il Consiglio federale prevede di mantenere l'obiettivo di crescita all'1 per cento l'anno (in termini reali). Considerato il rincarò, la pianificazione attuale prevede le cifre riportate in tabella (stato gennaio 2020).

<i>In milioni di franchi</i>	<i>Preventivo 2021</i>	2022	2023	2024	2025	Totale credito d'impegno TRV 2022–2025
Valori previsti dal preventivo 2020 con PDCF	1052.7	1069.6	1088.8			2158.4
Importi indicativi per i decreti finanziari pluriennali				1110.6	1132.8	2243.3
Totale		1069.6	1088.8	1110.6	1132.8	4401.7
<i>Variatione rispetto all'anno precedente</i>		16.9	19.2	21.8	22.2	
<i>Crescita rispetto all'anno precedente (incl. crescita reale +1% l'anno e previsioni di rincaro)</i>		1.6%	1.8%	2.0%	2.0%	

Figura 9: valori indicativi stabiliti per i decreti finanziari pluriennali, per il TRV (fonte: Amministrazione federale delle finanze [AFF], stato gennaio 2020)

Non si può escludere che i valori illustrati siano rivisti al ribasso a seguito di sviluppi futuri del preventivo, in particolare per il 2024 e il 2025. È inoltre possibile che debbano essere adeguati in funzione delle conseguenze della pandemia da Covid-19, una volta note.

2.1.4 Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025

Il Consiglio federale propone di fissare a 4402 milioni di franchi il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del TRV negli anni 2022–2025, in accordo con la pianificazione finanziaria della Confederazione.

<i>In milioni di franchi</i>	2022	2023	2024	2025	Totale
Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025	1070	1089	1111	1133	4402
<i>Evoluzione rispetto all'anno precedente (in %)</i>	1.6%	1.8%	2.0%	2.0%	

Figura 10: proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025 (situazione marzo 2020)

Il Consiglio federale, tenuto conto dell'esperienza finora maturata con il credito d'impegno 2018–2021 e nonostante le incertezze per il periodo 2022–2025, ritiene che questo quadro finanziario, presentante una differenza dell'1,4 per cento con la valutazione risultata dalle esigenze delle imprese (4462 mio. fr.), consentirà di rispondere adeguatamente alle necessità dei futuri sviluppi dell'offerta e agli impegni in termini di investimenti richiesti, nonché di rendere fissa la disponibilità di fondi per progetti d'innovazione.

Entro certi limiti, sarebbe così anche possibile far fronte alle conseguenze di decisioni che potrebbero imporsi a medio termine (ad es. rinuncia ad aumenti tariffari, eliminazione dei supplementi per le offerte notturne del TRV, sostegno al rinnovo del parco veicoli con mezzi più ecologici, possibile estensione del perimetro del TRV).

2.2 **Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni**

Decreto federale concernente un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025

Il decreto stabilisce l'importo totale dei fondi federali destinati al credito d'impegno TRV, ovvero 4402 milioni di franchi per gli anni 2022–2025.

Gli elementi sulla base dei quali è stato stabilito tale importo sono presentati ai capitoli 2.1.2–2.1.4.

2.3 **Stime concernenti il rincaro**

Il presente capitolo sarà redatto successivamente.

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito quadro sono riportate nel decreto federale (art. x). Le stime si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del dicembre 20xx (yyy,zz punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 20xx = 100 punti». I crediti a preventivo annuali sono adeguati alle stime concernenti il rincaro.

3 **Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

3.1 **Rinuncia a una procedura di consultazione indetta dal Consiglio federale**

A luglio 2016, ai fini dell'introduzione di un credito d'impegno destinato al finanziamento delle prestazioni del TRV, il DATEC ha consultato i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna attive a livello nazionale, le associazioni mantello nazionali dell'economia e altri ambienti interessati.

Gli interpellati hanno potuto esprimere il proprio parere circa l'opportunità della sua creazione (resa possibile con la modifica dell'articolo 30a LTV) nonché riguardo ai mezzi da pianificare a tal fine. Il rapporto completo sui risultati della consultazione è disponibile sul sito Internet del Consiglio federale⁹.

Il presente progetto non mette in discussione i principi del credito d'impegno. L'importo richiesto per il periodo 2022–2025 rappresenta un aumento solo moderato delle indennità, in linea con i valori indicativi dei piani finanziari attuali della

⁹ www.admin.ch > Diritto federale > Consultazioni > Procedure di consultazione concluse > 2016 > DATEC

Confederazione. L'UFT ritiene tuttavia che sarà sufficiente per far fronte al fabbisogno finanziario del TRV (cfr. n. 2.1.2 e 2.1.4.). Il progetto non prevede aumenti tariffari per la clientela, argomento tuttora alquanto sensibile, come già lo era nel 2016. L'unica novità è l'intento di destinare una parte dei fondi proposti al finanziamento di progetti d'innovazione.

Secondo l'articolo 3a della legge federale del 18 marzo 2015¹⁰ sulla procedura di consultazione (LCo), si può rinunciare a una procedura di consultazione se non v'è da attendersi nessuna nuova informazione poiché le posizioni degli ambienti interessati sono note, in particolare poiché è già stata svolta una consultazione sull'oggetto su cui verte il progetto.

In considerazione di ciò e dopo aver sentito l'Amministrazione federale delle finanze e la Cancelleria federale, il DATEC ha rinunciato a svolgere una procedura di consultazione indetta dal Consiglio federale e ha incaricato l'UFT di condurne una ristretta tra gli ambienti interessati (Cantoni e attori del settore dei trasporti pubblici).

3.2 Risultati della procedura di consultazione degli ambienti interessati

Il presente capitolo sarà redatto successivamente.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

Se adottato come proposto, il credito d'impegno permetterà di aumentare moderatamente i fondi destinati al TRV nel periodo considerato, fermo restando i vincoli finanziari della Confederazione. È infatti previsto un aumento dell'1 per cento l'anno (in termini reali), corrispondente all'obiettivo di crescita che il Consiglio federale si è posto per il prossimo periodo d'impegno.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il progetto non ha ripercussioni sull'effettivo del personale della Confederazione.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni

Il credito d'impegno per il TRV offre ai Cantoni una visione d'insieme più chiara delle risorse federali destinate al TRV per un quadriennio e permette loro di pianificare meglio il fabbisogno finanziario cantonale in funzione dei progetti che intendono confermare.

¹⁰ RS 172.061

4.3 Ripercussioni sull'economia

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2022–2025 permetterà di concretizzare determinati miglioramenti dell'offerta e della qualità dei trasporti regionali. L'attrattiva del trasporto pubblico risulterà migliorata così come il servizio su tutto il territorio nazionale, il che rappresenta un vantaggio per l'economia svizzera.

4.4 Ripercussioni per la sanità e la società

Tra gli investimenti proposti vi sono anche il rinnovo e l'adeguamento del materiale rotabile per rispondere alle esigenze fissate dalla LDIs.

4.5 Ripercussioni per l'ambiente

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2022–2025 permetterà, da un lato, di realizzare determinati potenziamenti dell'offerta e, dall'altro, di finanziare i costi conseguenti di investimenti volti a migliorare l'attrattiva del trasporto pubblico rispetto al trasporto individuale. Inoltre si prevede di destinare una parte dei fondi al finanziamento d'innovazioni, mirate ad esempio ad aumentare l'efficienza energetica dei veicoli e degli impianti d'esercizio del TRV, o al rinnovo del parco veicoli con mezzi più ecologici.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per questa decisione in materia di crediti deriva dall'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.).

Il decreto federale concernente un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2018–2021 si fonda sull'articolo 30a LTV, secondo cui l'Assemblea federale decide ogni quattro anni un credito d'impegno.

I sussidi interessati sono concessi in virtù dell'articolo 28 LTV, in base al quale la Confederazione indennizza i costi non coperti dell'offerta ordinata nell'ambito del TRV.

5.2 Forma dell'atto

Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 della Costituzione federale e all'articolo 25 capoverso 2 della legge federale sul Parlamento, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice non sottoposto a referendum.

5.3 Subordinazione al freno alle spese

In virtù dell'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. il decreto federale concernente il credito d'impegno destinato a indennizzare le prestazioni TRV richiede il consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere poiché comporta nuove spese ricorrenti di oltre due milioni di franchi.

5.4 Conformità alla legge sui sussidi

Dal 2008 tutti i messaggi relativi ai decreti che stanziavano un credito e ai limiti di spesa devono menzionare il rispetto dei principi fissati nella LSu.

5.4.1 Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli scopi perseguiti

Secondo l'articolo 81a Cost. la Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese.

In virtù dell'articolo 28 capoverso 1 LTV l'offerta di trasporto nell'ambito del TRV è ordinata congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. Poiché, come menzionato al numero 1.1.1, la quasi totalità delle linee di trasporto regionale non è redditizia, le imprese di trasporto sono indennizzate per i costi non coperti previsti nella pianificazione finanziaria. Senza le indennità versate dalla Confederazione e dai Cantoni le imprese non potrebbero fornire prestazioni di trasporto regionale e non si potrebbe garantire un'offerta di trasporto in tutte le regioni come previsto dall'articolo 81a Cost.

In caso di riduzione consistente delle indennità federali, è poco probabile che i Cantoni accettino di farsi carico della parte delle indennità non coperte dalla Confederazione. Di conseguenza, un calo sostanziale dei mezzi finanziari a disposizione delle imprese comporterebbe una riduzione dell'offerta di trasporto regionale, che a sua volta probabilmente provocherebbe uno spostamento verso modalità del trasporto motorizzato individuale, con conseguenze negative per l'economia e l'ambiente (cfr. cap. 4.3 e 4.5).

5.4.2 Gestione materiale e finanziaria

L'UFT ripartisce i mezzi finanziari stanziati dal Parlamento e destinati al TRV per Cantone in funzione delle prestazioni federali versate nel periodo precedente e, nel limite del possibile, in funzione dei bisogni effettivi (definizione delle quote cantonali).

Come indicato al numero 1.1.1, la procedura di ordinazione permette di definire le indennità versate per ciascuna linea di trasporto per un periodo d'orario biennale. Una volta negoziate e rettificata le offerte, i committenti e le IT firmano le convenzioni d'offerta che disciplinano le indennità e la loro ripartizione tra la

Confederazione e i Cantoni per un biennio. Se l'importo totale delle ordinazioni TRV di un Cantone supera la quota cantonale attribuita, il Cantone è tenuto a finanziare autonomamente tale sorpasso.

A seguito del caso «AutoPostale», nella primavera 2019 l'UFT ha deciso di adeguare il suo sistema di vigilanza sui sussidi nei trasporti pubblici. Attualmente lavora alla realizzazione delle relative misure: creazione di una procedura di controllo delle prestazioni indennizzate nel TRV, aumento delle approfondite verifiche supplementari condotte dalla Sezione Revisione dell'UFT, chiarimento delle prescrizioni legali onde ridurre le incertezze e i margini d'interpretazione. Numerose misure si stanno adottando anche a livello di settore: obbligo di revisione ordinaria dei conti annuali; organizzazione di verifiche speciali sui sussidi, condotte dagli uffici di revisione su mandato del Consiglio di amministrazione delle imprese; autodichiarazione annuale del rispetto del diritto in materia di sussidi. Il nuovo orientamento si prefigge di migliorare la garanzia di un corretto impiego dei sussidi da parte delle imprese di trasporto.

5.4.3 Procedura di concessione dei contributi

I committenti (Cantoni e Confederazione) esaminano le offerte presentate dalle IT per ciascuna linea. Le offerte attestano costi non coperti pianificati, che corrispondono alle indennità versate dai committenti. L'esame dei committenti concerne gli aspetti finanziari e il rispetto dei criteri definiti dalla legge (art. 29 LTV e art. 6 OITRV). Le convenzioni precisano i mezzi stanziati per committente e linea. Questo garantisce la trasparenza nello stanziamento delle risorse finanziarie.

Con la mozione 13.3663 il Parlamento chiede al Consiglio federale alcune proposte di riforma per migliorare la certezza dei finanziamenti e della pianificazione, nonché per semplificare e armonizzare la procedura di ordinazione. Nel 2016 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di rielaborare il sistema del TRV coinvolgendo il DFF, i Cantoni e le imprese di trasporto. Scopo della riforma è ripartire nel modo più adeguato possibile tra Confederazione e Cantoni le competenze inerenti a ordinazione e finanziamento. Inoltre, si vogliono introdurre degli incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza delle imprese di trasporto. Assieme ai Cantoni e con la partecipazione di queste ultime, la Confederazione ha esaminato diverse possibilità. Ad aprile 2019 il Consiglio federale ha posto in consultazione due varianti volte a migliorare il sistema esistente. Nel corso del secondo semestre 2020 deciderà per quale optare, sulla base dei pareri pervenuti nell'ambito di detta consultazione. Il relativo messaggio sarà sottoposto al Parlamento per approvazione entro un anno.

Abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
AVA	Aargau Verkehr AG
BLT	Baselland Transport AG
CJ	Chemins de fer du Jura
Cost.	Costituzione federale (RS 101)
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FWB	Frauenfeld–Wil
IT	Impresa di trasporto
LCo	Legge sulla consultazione (RS 172.061)
LDiS	Legge sui disabili (RS 151.3)
LFC	Legge sulle finanze della Confederazione (RS 611.0)
LSu	Legge sui sussidi (RS 616.1)
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1)
OCIC	Ordinanza sulla contabilità delle imprese concessionarie (RS 742.221)
OFC	Ordinanza sulle finanze della Confederazione (RS 611.01)
OITRV	Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (RS 745.16)
PICF	Piano integrato dei compiti e delle finanze
pkm	Persone-chilometro
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RhB	Ferrovia Retica
S-Bahn	Rete celere regionale
SRQ TRV	Sistema nazionale di rilevamento della qualità del TRV
TPC	Transports publics du chablais
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti



