



3003 Berna

UFT; dmm

POST CH AG

Invio per e-mail

Alle imprese di trasporto beneficiarie di indennità
(IT)

Agli Uffici cantonali dei trasporti pubblici

Alle comunità tariffarie

Riferimento: BAV-313.51-10

Evento amministrativo:

Vostro riferimento:

Ittigen, 29 giugno 2023

Procedura di ordinazione relativa al traffico regionale viaggiatori (TRV) 2024 - Informazioni complementari sulle condizioni quadro finanziarie della Confederazione (stato giugno 2023) Fondi federali per il TRV 2024–2027; quote assegnate ai Cantoni per il 2023–2027

Gentili signore e signori,

con scritto del 27 marzo 2023 vi abbiamo informato sulla procedura di ordinazione 2024, sulla difficile situazione delle finanze federali e sulle condizioni quadro finanziarie del TRV più recenti. Nel frattempo ci sono giunte le prime offerte da parte di tutte le imprese di trasporto (IT). Con la presente vi informiamo sullo stato attuale dei lavori, sulle conseguenze e misure che ne derivano e sulle ulteriori fasi della procedura.

In virtù dell'articolo 14 capoverso 2 dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) vi comunichiamo altresì i dati relativi ai fondi federali previsti per l'indennizzo del TRV per gli anni 2024–2027.

1. Preventivo e pianificazione finanziaria della Confederazione

Il 28 giugno 2023 il Consiglio federale ha approvato le cifre per il preventivo 2024 con un piano integrato dei compiti e delle finanze (PICF) 2025–2027. Il 29 novembre 2021 l'Assemblea federale aveva stanziato un credito d'impegno per indennizzare le prestazioni nel TRV per gli anni 2022–2025 pari a 4352,2 milioni di franchi¹. Di seguito se ne riportano i relativi importi, comprensivi di rincaro.

Anno di credito 2022

1159,5 milioni di franchi
(incl. aggiunta di 97 mio. fr.)

Ufficio federale dei trasporti UFT
Marie Degrange-Touzain de Martignac
3003 Berna
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 53 14
Marie.deMartignac@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>

¹ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fqa/2021/3006/it>



Preventivo 2023	1171,3 milioni di franchi (+ 1 % rispetto al 2022 inclusa aggiunta, e inclusa aggiunta di 87 mio. fr.)
Piano finanziario 2024	1079,5 milioni di franchi (- 7,8 %, -0.4% senza aggiunta 2023)
Piano finanziario 2025	1102,2 milioni di franchi (+ 2,1 %)
Piano finanziario 2026	1118,7 milioni di franchi (+ 1,5 %)
Piano finanziario 2027	1141,1 milioni di franchi (+ 2,0 %)

2. Fabbisogno di indennità 2024 sulla base delle prime offerte

Le prime offerte ricevute per l'anno d'orario 2024 presentano un totale di costi non coperti pari a 2459 milioni di franchi. In considerazione delle offerte eccedenti registrate finora e dei mezzi già impegnati per il promovimento dell'innovazione, la quota della Confederazione sarà presumibilmente pari a 1236 milioni di franchi. La differenza rispetto al credito 2024 è pertanto di 132 milioni. Al posto dell'attesa riduzione dei costi non coperti, per il 2024 ne risulta addirittura un aumento. Le indennità richieste per il 2024 sono di un buon 4 per cento al di sopra del livello del 2023.

Le informazioni contenute nello scritto del 27 marzo 2023 restano di principio valide; di seguito forniamo alcune precisazioni in merito.

3. Conseguenze / Misure

- **Offerte**

Nel complesso, le offerte presentate per il 2024 sono lungi dal poter essere finanziate e dovranno essere rielaborate (art. 18 cpv. 1 OITRV).

Ci aspettiamo che nel rielaborare le offerte 2024, le IT, in particolare quelle con conto annuale 2022 positivo o una riserva speciale di cui all'articolo 36 LTV positiva, siano disposte ad assumersi dei rischi calcolando le offerte con poco margine. Intanto effettueremo un confronto tra l'evoluzione delle indennità per pkm rispetto allo stato 2021 (senza effetti COVID) e le offerte 2024 e ci riserviamo di rinviarle in autunno per una nuova rielaborazione. Dalle IT con fabbisogno di indennità in aumento ci aspettiamo l'attuazione di misure volte a ridurle. Le ottimizzazioni d'offerta devono essere coordinate con la procedura per la definizione dell'orario e presentate tempestivamente ai committenti. Se dalla discussione delle offerte con i committenti risultano indennità superiori alle misure di risparmio della Confederazione, le imprese e i Cantoni devono decidere chi si farà carico del rischio finanziario nel caso in cui, a dicembre 2023, la Confederazione non potesse provvedere all'indennizzo totale.

Dal settore (IT, UTP, ASP e comunità tariffarie) ci aspettiamo che usino cautela nell'attuare progetti e investimenti che causano costi.

- **Ricavi previsti**

ASP e comunità tariffarie devono aggiornare i ricavi previsti entro agosto 2023, tenendo assolutamente conto delle esperienze derivanti dalle previsioni formulate finora: fatta eccezione per gli anni COVID 2020 e 2021, i ricavi previsti centralmente da ASP sono stati inferiori dell'1-5 per cento a quelli effettivi. In passato le previsioni sono pertanto state troppo conservative; per il futuro è il caso di aggiustare il tiro, nell'interesse di tutte le parti coinvolte.

Nel presentare l'offerta si deve tener conto che lo strumento previsionale di ASP non comprende tutti i tipi di titoli di trasporto, in particolare i ricavi dalle facilitazioni di viaggio del personale (FVP), che devono essere pianificati in aggiunta.

- **Offerte (potenziamento dell'offerta)**

Per **potenziamenti dell'offerta**, ovvero aumenti dei servizi previsti dall'orario, allo stato attuale non sono disponibili mezzi della Confederazione. Per semplificare la procedura, i potenziamenti ordinati possono essere integrati nelle seconde offerte. Per tutte le linee con potenziamenti dell'offerta deve essere inoltrato un giustificativo separato con i potenziamenti integrati e i relativi costi e ricavi aggiuntivi. Sempre a fini di semplificazione, non rientrano in questa misura gli aumenti delle capacità in funzione della domanda ottenuti mediante l'impiego di materiale rotabile più grande o di doppia trazione. Qualora anche a fine anno i mezzi a disposizione non risultassero sufficienti, i potenziamenti dell'offerta dovranno essere finanziati dai Cantoni in base all'articolo 28 capoverso 4 LTV, a prescindere dal grado di utilizzo delle quote assegnate ai Cantoni.

Nel 2024 l'UFT riconoscerà **nuove linee** solo in caso di adeguamenti di programma e non entrerà nel merito di domande concernenti il riconoscimento TRV di altre linee. Ciò vale anche per le domande già inoltrate, per le quali non sarà inviata comunicazione ulteriore. Per il 2025 sarà condotta una nuova valutazione.

L'UFT sostiene espressamente l'attuazione di **ottimizzazioni d'offerta** volte a ridurre le indennità (ad es. l'introduzione di orari per i periodi di ferie).

- **Offerte complementari**

Per le **offerte complementari**, quali l'organizzazione della sicurezza o servizi di ristorazione (catering), l'UFT dovrà limitarsi al finanziamento di un'offerta di base nazionale. Ordinanze aggiuntive che vanno oltre il livello nazionale, in base all'articolo 28 capoverso 4 LTV devono essere finanziate dai rispettivi Cantoni. Inoltre, queste dovranno essere indicate separatamente nelle offerte e in caso di dubbi si dovranno interpellare previamente i committenti.

- **Redditività minima**

Nel 2024 l'UFT applicherà rigorosamente la direttiva Redditività minima. In merito al nostro scritto del 27 marzo 2023, si riportano le precisazioni seguenti.

La Confederazione non parteciperà all'ordinazione delle linee per le quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 o 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento a partire dal 2024 e che non adempiranno i requisiti della redditività minima neanche nel 2024.

Le linee per le quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 o 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento a partire dal 2025 e che non adempiranno i requisiti della redditività minima neanche nel 2024 saranno cofinanziate solo se saranno disponibili mezzi sufficienti. Nel caso in cui a dicembre 2023, ovvero quando le offerte definitive e il credito definitivo per il TRV saranno già stati presentati, sussisterà ancora una divergenza tra credito e indennità richieste, nell'ottica di una prioritizzazione dell'impiego dei propri mezzi la Confederazione non parteciperà all'ordinazione di tali offerte già a partire dal 2024.

- **Offerte eccedenti (Art. 7 OITRV)**

Le offerte eccedenti per le quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 o 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento a partire dal 2024 e che non adempiranno i requisiti concernenti la portata dell'offerta ordinata di cui all'articolo 7 OITRV neanche nel 2024 saranno esaminate e, se del caso, ridotte.

Le offerte eccedenti per le quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 o 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento a partire dal 2025 e che non adempiranno i requisiti concernenti la portata dell'offerta ordinata di cui all'articolo 7 OITRV neanche nel 2024 saranno cofinanziate totalmente solo se saranno disponibili mezzi sufficienti. Nel caso in cui a dicembre 2023, ovvero quando le offerte definitive e il credito definitivo per il TRV saranno già stati presentati, sussisterà ancora una divergenza

tra credito e indennità richieste, nell'ottica di una prioritizzazione dell'impiego dei mezzi della Confederazione, tali offerte saranno esaminate secondo la prassi attuale dell'UFT e, se del caso, ridotte già a partire dal 2024.

- **Delimitazioni delle comunità tariffarie su base giornaliera**

Nello scritto del 27 marzo 2023 abbiamo fornito informazioni in merito al cambio di metodo deciso dal settore nella delimitazione delle vendite NOVA di articoli delle comunità tariffarie. Non ci è stato possibile determinare l'entità delle ripercussioni di tale cambio per il TRV ordinato. A causa dell'elevata differenza tra i mezzi a disposizione e le offerte e della necessità di dare un ordine di priorità all'impiego dei mezzi disponibili, non ci riteniamo in grado di finanziare tali ripercussioni straordinarie e prive di effetti sulla liquidità nel quadro delle offerte 2024. Considerato il delinarsi dei conti annuali 2022 e 2023 per lo più positivi, ci aspettiamo che le IT si facciano carico direttamente di tali ripercussioni straordinarie.

A tal proposito proponiamo di illustrare gli effetti del cambio di metodo sulla base di stime già a fine 2023. Eventualmente sarà anche possibile costituire accantonamenti. Si lascia decidere alle singole IT se adeguare le delimitazioni già nel conto 2023, costituire accantonamenti o riportare gli effetti nel quadro del conto 2024.

In ogni caso le offerte dovranno essere presentate senza ripercussioni del cambio di metodo delle delimitazioni dei ricavi nelle comunità tariffarie.

4. Quote assegnate ai Cantoni

2023

Come già annunciato con lo scritto del 30 giugno 2022, nel 2023 non prevediamo aumenti duraturi delle quote cantonali. Con l'aggiunta al preventivo 2023 di 87 milioni di franchi, approvata dal Parlamento, la Confederazione può garantire la sua completa partecipazione finanziaria per tutte le offerte ordinate congiuntamente. Una volta concluse tutte le convenzioni sull'offerta 2023, provvederemo a comunicarvi direttamente le rispettive assegnazioni.

2024

Le quote assegnate ai Cantoni saranno ridotte del due per cento secondo il programma di risparmio delle Confederazione. Resta un margine di manovra minimo per singoli aumenti, che saranno effettuati in funzione delle necessità dei Cantoni interessati e per i quali non è necessario inoltrare domanda.

Dal 2025

Le quote cantonali saranno nuovamente soggette a un aumento annuo generale dello 0,5 per cento.

5. Processo / Ulteriore procedura

Le seconde offerte 2024 dovranno essere inoltrate ai committenti, con gli adeguamenti di cui sopra, **entro fine settembre 2023**. Al fine di ottenere una rapida visione d'insieme del fabbisogno di fondi, non potranno essere concesse proroghe.

L'obiettivo comune deve essere quello di presentare offerte finanziabili da parte dei committenti ed evitare che sia necessario allestire ulteriori versioni dell'offerta.

Secondo il decreto federale del 29 novembre 2021 concernente un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori negli anni 2022–2025, nel 2023 il Consiglio federale presenta alla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale e alla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati nonché ai

Cantoni, un bilancio attuale sullo stato di utilizzo del credito d'impegno Traffico regionale viaggiatori 2022–2025. Nel quadro di questo rapporto intendiamo sottolineare la difficile situazione finanziaria nel TRV causata dai tagli di credito.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Dr. Arnold Berndt
Capodivisione a.i.

Allegato:

- Quote assegnate ai Cantoni 2023-2027 (stato giugno 2023)

Copia tramite e-mail a:

- CTP / CDCTP, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Berna 7 mirjam.buetler@koev.ch / markus.sieber@koev.ch
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berna 6 - ueli.stueckelberger@voev.ch
- Alliance SwissPass, 3000 Berna 6 - helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch
- AFF FD II, Bundesgasse 3, 3003 Berna - sandra.daguet@efv.admin.ch, samuel.wiese@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berna - nicolas.marty@efk.admin.ch

Copia interna tramite link a:

- FÜ, bea, IN, PK, pv(tutti), mz, sn, voj