



3003 Berna

UFT; dmm

POST CH AG

Invio per e-mail

Alle imprese di trasporto beneficiarie di indennità
(IT)

Agli Uffici cantionali dei trasporti pubblici

Alle comunità tariffarie

Riferimento: BAV-313.11-6/7

Pratica:

Vostro riferimento:

Ittigen, 27 marzo 2023

Procedura di ordinazione relativa al traffico regionale viaggiatori 2024 - Informazioni complementari sulle condizioni quadro finanziarie della Confederazione

Gentili signore, egregi signori,

con scritto del 30 novembre 2022 vi abbiamo informato sulla procedura di ordinazione 2024 e sulle condizioni quadro finanziarie. Nel frattempo queste ultime sono notevolmente cambiate. La presente ha lo scopo di mettervi al corrente dello stato attuale e delle rispettive conseguenze.

1. Attuali condizioni quadro finanziarie

Anno di credito 2022	1159,5 milioni di franchi (incl. aggiunta di 97 milioni di franchi)
Preventivo 2023	1171,3 milioni di franchi (+ 1 % rispetto al 2022) (incl. aggiunta richiesta di 87 milioni di franchi)
Piano finanziario 2024	1079,5 milioni di franchi (- 7,8 %)
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 %)

Rispetto allo stato al 30 novembre 2022 si rilevano pertanto le modifiche illustrate di seguito.

2023 – Le offerte definitive sono state notevolmente superiori alle stime dell'autunno 2022. Per tale motivo, per il 2023 l'UFT ha richiesto un'aggiunta pari a 87 milioni di franchi invece di quella di 50 milioni di franchi annunciata in autunno. Sulla scorta dei colloqui finora condotti con l'Amministrazione federale delle finanze riteniamo che l'aggiunta sarà concessa e che quindi anche nel 2023 la

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/>



Confederazione potrà garantire una partecipazione finanziaria integrale a tutte le offerte riconosciute. La decisione definitiva in merito a detto credito aggiuntivo sarà presa dal Parlamento a giugno. Nelle prossime settimane l'UFT preparerà le convenzioni sull'offerta TRV 2023 corredandole di una riserva relativa all'approvazione dell'aggiunta da parte del Parlamento.

2024 – Il 15 febbraio 2023 il Consiglio federale ha stabilito una misura di risparmio del 2 per cento¹. I risparmi sono operati nelle uscite con un debole grado di vincolo, con conseguenze anche per il traffico regionale viaggiatori. Il credito inizialmente previsto di 1101,6 milioni di franchi viene dunque ridotto a 1079,5 milioni di franchi, ovvero del 7,8 per cento rispetto al credito 2023 (incl. aggiunta), il che significa 91,8 milioni di franchi in meno di mezzi federali disponibili. Affinché anche nel 2024 la partecipazione della Confederazione alle offerte riconosciute sia integrale occorre ridurre proporzionalmente i costi non coperti nelle offerte 2024 rispetto al 2023: con la quota dei Cantoni è **necessaria una riduzione dei costi non coperti dell'ordine di 184 milioni di franchi rispetto al 2023.**

2. Conseguenze / Misure

La Confederazione chiede che tutti i settori partecipino al risanamento del bilancio. Per il TRV l'UFT è consapevole che l'adeguamento del preventivo avviene in un contesto di costi in aumento. Tuttavia i committenti non sono gli unici a doversi far carico delle conseguenze del rincaro, tanto più che hanno sostenuto il settore già durante la pandemia. Oggi tutti gli attori devono contribuire al finanziamento sostenibile delle prestazioni attuali e compiere i necessari sforzi.

Vanno dunque definite le priorità. Secondo la Confederazione la prima è il finanziamento dell'offerta esistente che soddisfa le condizioni dell'UFT.

- **Redditività minima / Offerte eccedenti**

Nel 2024 l'UFT applicherà rigorosamente la direttiva **Redditività minima**, il che significa che le linee alle quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 e 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento a partire dal 2024 e che anche nel 2024 non soddisferanno le condizioni relative alla redditività minima non saranno più ordinate anche dalla Confederazione.

Le linee per le quali nelle convenzioni sull'offerta 2022 e 2023 è stata applicata una riserva per il cofinanziamento dell'intera offerta («**offerta eccedente**») a partire dal 2024 e che anche nel 2024 non adempiranno i criteri saranno sottoposte a verifica congiunta con i Cantoni in vista di una riduzione proporzionale.

- **Offerta**

Per i **potenziamenti dell'offerta** non sono disponibili mezzi della Confederazione. Nel 2024 gli ampliamenti che non potranno essere rimandati dovranno essere finanziati dai soli Cantoni e pertanto presentati come opzioni nelle offerte 2024. Nello stesso anno l'UFT riconoscerà nuove linee solo in caso di adeguamenti di programma.

Per le linee con un **grado di utilizzo** notevolmente inferiore alla media è obbligatorio condurre un esame ai fini dell'ottimizzazione, tenendo conto che il grado di utilizzo medio è del 16 per cento nell'intero TRV e dell'8 per cento per le autolinee.

La domanda e i ricavi sono fondamentalmente tornati ai livelli pre-pandemici. Laddove non è il caso e le offerte prevedono ricavi inferiori pretendiamo proposte concrete di adeguamento. La Confederazione esclude indennità superiori a quelle pre-pandemia.

- Investimenti

Per gli investimenti nei mezzi d'esercizio dovrà esserne valutata l'assoluta necessità; se possibile, gli investimenti vanno dilazionati, in modo che nel 2024 i costi aggiuntivi siano ridotti al minimo.

- Ricavi

Nel 2024 dovranno essere attuate **misure tariffarie** (TAMA) sia sul piano nazionale sia nelle comunità tariffali regionali. Ci aspettiamo che le TAMA siano organizzate in modo che, assieme ai risparmi delle IT e ai maggiori ricavi che deriveranno dalla domanda in crescita, generino la necessaria riduzione dei costi non coperti. I criteri di calcolo dovranno essere esposti in maniera trasparente nelle offerte.

Le comunità tariffali regionali che secondo il nuovo modello «Indennizzo del livello dei prezzi delle comunità» (scritto dell'UFT del 16 novembre 2022) presentano un **livello di ricavo** inferiore a quello **minimo** dell'80 per cento, avranno il dovere di adottare TAMA superiori alla media; in alternativa nel TRV dovranno essere versate indennità già a partire dal 2024 e non, come previsto, dal 2027.

Dal 2022 nel trasporto diretto nazionale le **vendite NOVA sono delimitate** su base giornaliera. Tale cambiamento ha generato, nel 2022, delimitazioni più elevate una tantum e quindi ricavi inferiori nelle offerte. Nel 2024 non risulteranno più ricavi inferiori.

Un cambiamento analogo è previsto per il 2024 nelle comunità tariffarie regionali. La riduzione una tantum dei ricavi derivante dal cambiamento della metodologia può essere imputata nelle offerte. Invece, nel caso di imprese di trasporto che finora non hanno effettuato nessuna delimitazione, la prima costituzione delle delimitazioni non può essere né imputata né finanziata dai committenti. Raccomandiamo alle imprese di trasporto in questione di effettuare queste delimitazioni entro la fine del 2023 nei conti annuali 2023. In questo modo esse potranno anche imputare gli effetti del cambiamento di metodologia nelle offerte 2024.

Nel calcolare i ricavi provenienti dalle **facilitazioni di viaggio del personale (FVP)** bisogna tener presente che gli adeguamenti di prezzo attuati nel 2022 hanno ora pieno effetto sui collaboratori attivi. Nel 2024 inoltre saranno adeguati i prezzi per i familiari e i pensionati, generando esclusivamente ricavi superiori e non, come per i collaboratori, spese più elevate. I ricavi FVP devono pertanto essere adeguatamente incrementati rispetto al 2022.

Per le offerte ordinate da terzi (ad es. trasporto di scolari, tratti di linea senza funzione di collegamento o corse del traffico locale) occorre assicurarsi che a questi vengano contabilizzati i costi completi (v. direttiva UFT «Ordinazione TRV» della Guidance²) e che siano esclusi sovvenzionamenti trasversali a carico del TRV ordinato congiuntamente.

- Costi

I costi nelle offerte devono essere calcolati riducendo al massimo i margini. Un tale **calcolo al minimo** ce lo attendiamo in particolare dalle imprese di trasporto che dispongono ancora della riserva speciale di cui all'articolo 36 LTV.

Dovranno essere attuati tutti i possibili risparmi di costi (ad es. marketing, secondo la ripartizione dei costi V512 dell'ASP, ecc.).

A inizio 2023 i **prezzi dei carburanti** sono di nuovo scesi notevolmente rispetto all'elevato livello di metà 2022. A nostro avviso per le offerte 2024 si può prevedere che i prezzi dei carburanti

² [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/it/dokumente/richtlinien/guidance/bestellung-rpv.pdf.download.pdf/Direttiva%20UFT%20\(Guidance\)%20Ordinazione%20TRV.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/it/dokumente/richtlinien/guidance/bestellung-rpv.pdf.download.pdf/Direttiva%20UFT%20(Guidance)%20Ordinazione%20TRV.pdf)

diminuiranno ulteriormente e, di conseguenza, rispetto alle offerte 2023 i costi saranno in linea di massima in calo o quantomeno non vi saranno costi aggiuntivi.

L'UFT, dal canto suo, nel 2024 disporrà un tetto massimo dei fondi a disposizione per la promozione dell'innovazione pari all'ammontare già impegnato; il finanziamento del servizio di coordinamento dei bus elettrici sarà possibile solo a partire dal 2025, con mezzi del credito TRV.

3. Processo / Ulteriore procedura

Il cofinanziamento della Confederazione si basa sulle quote assegnate ai Cantoni di cui allo scritto dell'UFT del 30 giugno 2022.

Per potere condurre quanto prima una valutazione della somma dei costi non coperti per il 2024, tutte le offerte dovranno essere inoltrate **improrogabilmente entro fine aprile 2023**.

Entro l'estate l'UFT darà quindi a Cantoni e imprese di trasporto un riscontro in merito allo stato dei costi non coperti sulla base di queste prime offerte in modo che, se del caso, queste possano essere adeguate, d'intesa con i Cantoni.

Le seconde offerte dovranno essere inoltrate ai committenti entro fine settembre 2023. Qualora, nonostante le misure di risparmio e gli aumenti tariffari, i costi non coperti fossero superiori ai mezzi finanziari disponibili di Confederazione e Cantoni l'UFT deciderà, d'intesa con i Cantoni, se attuare una riduzione generale delle indennità.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Pierre André Meyrat
Direttore supplente

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
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berna - robert.scheidegger@efk.admin.ch

Copia interna tramite link a:

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