



3003 Berna UFT; grd

POSTA CH SA

Invio per e-mail

Imprese di trasporto beneficiarie di indennità (IT)

Uffici cantonali dei trasporti pubblici

N. registrazione/dossier: BAV-313.11-6

Pratica:

Vs. riferimento:

Ittigen, 30 novembre 2022

Procedura di ordinazione concernente il traffico regionale viaggiatori per l'anno d'orario 2024

Gentili signore, egregi signori,

in vista della presentazione delle offerte per il traffico regionale viaggiatori (TRV), con la presente desideriamo informarvi sulla procedura di ordinazione per l'anno d'orario 2024. In merito a quanto segue i Cantoni (Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici [CDCTP]), l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e Alliance SwissPass (ASP) sono stati previamente consultati.

1. Offerte 2024

L'anno d'orario 2024 comincia il 10 dicembre 2023 e termina il 14 dicembre 2024. Come di consueto, le offerte devono riferirsi a 12 mesi esatti.

Secondo l'articolo 31b della legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) la procedura di ordinazione è svolta ogni due anni. L'UFT la armonizza con la periodicità dell'orario.

A scopo di armonizzazione con i periodi della convenzione sulle prestazioni per l'infrastruttura, nel 2024 la procedura di ordinazione per il TRV è svolta solo per un anno. Come spiegato e illustrato con lettera del 6 ottobre 2022.

Nella fattispecie si condurrà nel 2024 una procedura di ordinazione annuale a livello nazionale, per poi passare dal 2025/2026 alla periodicità biennale di cui all'articolo 31b LTV. Inoltre la durata del credito d'impegno per il TRV e quella delle partecipazioni cantonali di cui all'articolo 30 LTV saranno adattate in modo da consentire un'armonizzazione integrale di tutti gli strumenti già nel 2025.

Ufficio federale dei trasporti UFT
Audrey Granata
3003 Berna
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 469 08 60
Audrey.Granata@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



Per gli anni 2026–2028 sarà richiesto, in via eccezionale, un credito d'impegno triennale. Per la sua elaborazione, nella prossima primavera condurremo presso IT selezionate un sondaggio analogo a quello svolto per i crediti precedenti.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Periodi di ordinazione TRV			PO 2022/2023	1 anno	PO 2025/2026	PO 2027/2028	PO 2029/2030	PO 2031/2032					
Credito d'impegno			CI 2022-2025			CI 2026-2028			CI 2029-2032				
Partecipazioni cantonali	2020-2023+2024				2025-2028				2029-2032				
CP Infrastruttura		CP 2021-2024			CP 2025-2028				CP 2029-2032				

Con scritto del 29 agosto 2022 vi abbiamo informato in merito ai termini e alle scadenze vincolanti per la procedura di definizione dell'orario e di ordinazione per l'anno d'orario 2024, basata ancora su un periodo d'orario biennale 2024/2025.

Per le riserve previste nelle convenzioni sull'offerta per il TRV 2022 (in particolare su redditività minima e offerte eccedenti), per il cui adempimento era stato dato tempo fino al periodo d'orario 2024/2025, rimane valido il termine stabilito per l'anno d'orario 2024. Per le riserve per il cui adempimento era stato accordato tempo fino al periodo d'orario 2026/2027, alla luce della rapida ripresa della domanda è fissato un nuovo termine, ossia il periodo d'orario 2025/2026: i termini concessi nell'ambito delle convenzioni sull'offerta saranno adattati di conseguenza nelle convenzioni 2023.

Offerta e documentazione 2024

Conformemente all'articolo 17 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16), le offerte vincolanti relative all'anno d'orario 2024 devono giungere a tutti i committenti entro i seguenti termini (ne è stabilito uno anche per la seconda offerta):

- comunicazione dei mezzi finanziari messi a disposizione per il TRV e degli adeguamenti dell'offerta previsti dai Cantoni. Una comunicazione tempestiva è importante affinché la prima offerta vincolante possa essere calcolata in maniera affidabile e presentata entro fine aprile 2023.
- prima offerta (v1) entro il 30 aprile 2023;
- esame dell'offerta e trattative con decisione definitiva sull'offerta entro il 13 agosto 2023 (secondo lo scritto del 29 agosto 2022 concernente i termini e le scadenze per la procedura di definizione dell'orario e di ordinazione 2024);
- seconda offerta (v2; all'occorrenza) di norma entro fine settembre 2023, con la possibilità per committenti e IT di convenire altrimenti.

Le offerte contenenti riserve saranno respinte. In caso di sviluppi imprevisti durante la procedura di ordinazione, l'offerta può essere modificata, previo accordo con tutti i committenti.

Le offerte devono contenere, conformemente all'articolo 17 OITRV, i seguenti elementi:

- una descrizione qualitativa e quantitativa della strategia dell'offerta (modulo TRV);
- un conto di previsione per l'anno d'orario 2024;
- le motivazioni per iscritto delle differenze (modifiche rilevanti di costi e ricavi per linea) rispetto alle pianificazioni precedenti (ultima offerta 2023), alle convenzioni in materia di aggiudicazioni, alle convenzioni sugli obiettivi e all'ultimo conto annuale (2022);
- un piano a medio termine (modello vincolante; almeno 2024 – 2027);
- un piano d'investimento (almeno 2024 – 2027);
- per le linee ferroviarie, il calcolo dei prezzi delle tracce per linea;
- una panoramica dei veicoli impiegati;

- gli indicatori relativi al calcolo degli indici (inoltrati tramite l'«applicazione web – indici TRV»);
- gli orari (o l'indicazione che gli orari non mutano);
- le indicazioni sulla vendita e i punti di vendita;
- le indicazioni relative alle tariffe.

La documentazione della prima offerta deve comprendere anche il rapporto sulla qualità (rapporto Q) per il 2022, richiesto sulla base dell'articolo 9 OITRV. Le eventuali modifiche di linea vanno comunicate mediante la tabella appositamente fornita (per maggiori informazioni cfr. «Processo di controllo SRQ TRV e dati di base 2024»).

I moduli e ulteriori informazioni da fine anno saranno disponibili alla seguente pagina Internet:

www.uft.admin.ch ► Temi generali ► Traffico regionale viaggiatori TRV ► Offerta TRV 2024

Alla stessa pagina sono consultabili gli elenchi delle linee completi delle denominazioni vincolanti per la presentazione delle offerte (per quanto riguarda le linee immutate; gli elenchi sono sottoposti a continui aggiornamenti).

Secondo l'articolo 17 capoverso 5 OITRV le offerte possono essere trasmesse in formato elettronico; il «modulo di offerta TRV» va inoltrato con una firma giuridicamente valida. Dal momento che l'UFT e diversi Cantoni gestiscono gli incarti elettronicamente, invitiamo le IT a far pervenire ai committenti l'intera documentazione in forma elettronica (PDF ricercabile, Excel).

Conformemente all'articolo 14 capoverso 3 dell'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221), nel conto di previsione della prima offerta 2024 che dovrà essere presentata a fine aprile 2023 oltre all'anno d'orario in oggetto (2024) devono essere documentati in dettaglio i ricavi, i costi e le indennità indicati nell'offerta inoltrata per l'anno d'orario in corso (2023), nonché gli ultimi dati effettivi disponibili (2022).

L'intera documentazione dell'offerta deve essere sempre presentata contemporaneamente a tutti i committenti.

Piano a medio termine

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 alle due competenti commissioni parlamentari (CTT-N e CTT-S) nonché ai Cantoni un bilancio attuale sullo stato di utilizzo del credito d'impegno TRV 2022–2025. Se constata una lacuna nel finanziamento chiede, nel 2023, un credito aggiuntivo per tale credito d'impegno.

Al fine di poter stilare il bilancio atteso e valutare se e in che misura è necessario richiedere un'aggiunta al credito d'impegno TRV, l'UFT necessita di informazioni il più accurate possibili da parte dei Cantoni e delle IT e invita pertanto queste ultime a prestare, nell'ambito dell'offerta 2024, la massima attenzione al piano a medio termine da redigere secondo l'articolo 17 capoverso 3 lettera d OITRV. A tal fine sul sito Internet dell'UFT sarà disponibile, oltre agli altri succitati documenti, un modello vincolante atto ad agevolare l'elaborazione dei dati. L'obiettivo è di realizzare una sintesi degli elementi che nel 2025 potrebbero determinare una modifica delle indennità.

Applicazione web – indici TRV

Gli indicatori previsti per l'anno d'orario 2024 e quelli effettivi del 2022 vanno trasmessi all'UFT tramite l'«applicazione web – indici TRV». I dati effettivi del 2022 possono essere inseriti da fine anno e quelli previsti per il 2024 da marzo 2023.

Nota: dopo aver inserito o caricato i dati nell'applicazione web è necessario cliccare sul pulsante «Chiudere», altrimenti i dati non vengono trasmessi all'UFT.

È in programma un adeguamento dell'applicazione web per gli indicatori previsti per l'anno d'orario 2024 (per quelli effettivi dal 2023): oltre ai costi completi saranno da indicare separatamente anche i dati concernenti i «costi per l'utilizzo dell'infrastruttura» e la «riduzione della deduzione dell'imposta precedente». L'adeguamento, connesso all'introduzione dell'analisi comparativa nazionale annunciata con scritto del 1° novembre 2022, è subordinato all'approvazione del preventivo per i sistemi informatici.

2. Condizioni quadro finanziarie

Il piano finanziario della Confederazione prevede i seguenti fondi per il TRV:

anno di credito in corso 2022	1062,5 milioni di franchi (escl. aggiunta di 97 milioni di franchi: 1159,5 milioni di franchi)
preventivo 2023	1084,3 milioni di franchi (+ 2,1 % rispetto al 2022) (escl. presumibile aggiunta di ca. 50 milioni di franchi)
piano finanziario 2024	1101,6 milioni di franchi (+ 1,6 %)
piano finanziario 2025	1124,7 milioni di franchi (+ 2,1 %)
piano finanziario 2026	1141,6 milioni di franchi (+ 1,5 %)
credito d'impegno 2022–2025	4373,1 milioni di franchi (stato attuale)

Come già accaduto per gli anni precedenti, la Confederazione rinuncia a prevedere proprie disposizioni finanziarie applicabili in tutta la Svizzera per le IT. Secondo l'articolo 16 OITRV spetta ai Cantoni emanare queste ultime e la Confederazione si aspetta che siano regionalmente coordinate. In base allo stesso articolo l'UFT deve essere consultato prima dell'invio delle disposizioni cantonali.

Il delinearsi di un peggioramento della situazione finanziaria della Confederazione e il contestuale aumento del rincaro, in particolare dei prezzi dell'energia, pongono maggiori sfide per il finanziamento dei costi non coperti rispetto agli ultimi anni. La priorità per la Confederazione è assicurare in tutta la Svizzera il finanziamento delle offerte esistenti, di quelle per le quali è stata realizzata un'apposita infrastruttura e dei mezzi d'esercizio approvati.

La prima offerta 2024 va elaborata di massima sulla scorta dei servizi previsti dall'orario secondo le disposizioni cantonali e può contenere un loro ampliamento a titolo di opzione, purché non sia oggetto delle stesse direttive, indicando oltre ai costi aggiuntivi anche i ricavi supplementari che ne derivano. Attualmente non è ancora dato sapere se la Confederazione potrà partecipare al finanziamento.

3. Condizioni quadro e prescrizioni per le offerte 2024

Imposta sul valore aggiunto: deduzione forfettaria dell'imposta precedente

Nel 2024 a seguito dell'adeguamento dell'aliquota IVA con effetto dal 1° gennaio il tasso di riduzione della deduzione dell'imposta precedente di cui all'articolo 33 della legge federale del 12 giugno 2009 concernente l'imposta sul valore aggiunto (legge sull'IVA, LIVA; RS 641.20) aumenterà dal 3,4 % al 3,6 % (fatta salva la decisione in tal senso del Consiglio federale a dicembre 2022).

Analogamente agli ultimi adeguamenti dell'aliquota, nell'offerta 2024 si può rinunciare a una differenziazione del tasso (3,4 % da metà dicembre 2023 a fine 2023 e 3,6 % dal 1° gennaio 2024 a metà dicembre 2024).

L'adeguamento periodico «ordinario» del tasso di riduzione, calcolato sulla scorta del rilevamento già condotto, sarà attuato solo per l'orario 2025.

Rammentiamo che secondo il numero 3.2 dell'Info IVA concernente i settori del 1° gennaio 2018¹, con l'applicazione di tale tasso forfettario si compensano la riduzione della deduzione dell'imposta precedente per i vantaggi in termini di interessi derivanti da prestiti a condizioni preferenziali e la restituzione dell'imposta sugli oli minerali. In altri termini, non si applicano riduzioni separate.

Prezzo delle tracce

Conformemente all'articolo 20 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), secondo cui il contributo di copertura per il traffico commissionato è fissato in anticipo dall'autorità di concessione, per il 2024 stabiliamo che il contributo di copertura relativo alle offerte commissionate nell'ambito del TRV resta invariato all'8 %.

Le ripercussioni nel TRV del progetto di revisione dell'OARF e dell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4) sono attese per l'anno d'orario 2025.

Prezzo dell'energia elettrica secondo l'OARF

Per il 1° gennaio 2024 è previsto un aumento del prezzo dell'energia elettrica ai sensi dell'articolo 3 capoverso 1 OARF-UFT (OARF-UFT; RS 742.122.4) da 12 ct./kWh a 14 ct./kWh. Le offerte per l'anno d'orario 2024 devono essere elaborate sulla base di questo prezzo di 14 ct./kWh.

Sulle tratte interoperabili il consumo di energia elettrica deve essere misurato con le modalità stabilite dall'articolo 20a capoverso 3 OARF. Se per le singole linee non si disporranno ancora di valori di consumo determinati da dispositivi di misurazione installati sui veicoli, si accetta, quale soluzione transitoria, un'indicazione forfettaria basata sulle tonnellate-chilometro lorde anche nell'offerta TRV 2024.

Previsione dei ricavi elaborata centralmente e misure tariffarie (TAMA)

Presumibilmente da dicembre 2023 è prevista l'attuazione di una misura tariffaria generale nel trasporto diretto nazionale (TDN) (e in numerose comunità). Poiché al momento della presentazione della prima offerta gli effetti della misura sui ricavi non saranno ancora noti in via definitiva, i ricavi aggiuntivi (TDN e comunità) andranno integrati al più tardi nella seconda offerta. Nella lettera di accompagnamento va indicato in maniera trasparente su quali ipotesi si basa l'offerta.

Nel sito Internet di Alliance SwissPass sono disponibili una previsione elaborata centralmente dei ricavi generati da sette titoli di trasporto forfettari del TDN (abbonamento generale di 1a e 2a classe, abbonamento metà-prezzo, carte giornaliere di 1a e 2a classe e lo Swiss Travel Pass di 1a e 2a classe) nonché uno strumento di ricerca per la ripartizione dei costi conforme alle prescrizioni sul riparto dei costi, delle indennità e dei rimborsi comuni di Alliance SwissPass (V512). Attualmente il settore conta di realizzare ricavi aggiuntivi a partire dal 2023, ossia di non subire più nessuna perdita di ricavi a causa della crisi COVID-19. La previsione tiene conto di questi ricavi aggiuntivi. Anche per l'anno d'orario 2024 l'UFT si aspetta che le IT si avvalgano di questo strumento nella definizione sia dei ricavi sia dei costi del TDN. La previsione 2024 determinante per la prima offerta sarà presumibilmente disponibile a fine gennaio 2023. L'eventuale ricorso, in via eccezionale, a previsioni diverse deve essere motivato nelle offerte. In queste ultime, oltre ai ricavi risultanti dalle suddette previsioni, occorre considerare tutti quelli derivanti dagli altri titoli di trasporto forfettari nonché dai biglietti singoli e dagli abbonamenti di percorso.

¹ [Pubblicazioni web IVA \(admin.ch\)](#)

Campo di applicazione del carico in proprio di biciclette nel TRV

Dall'11 dicembre 2022 il campo di applicazione del carico in proprio di biciclette nazionale sarà formalmente esteso a tutte le IT beneficiarie di indennità, comprendendo dunque tutte le linee del TRV, purché sia fattibile sotto il profilo operativo. Le eventuali limitazioni su alcune linee devono essere pubblicate tempestivamente nell'orario digitale.

Delimitazione dei prodotti delle comunità su NOVA

Dallo scorso gennaio nel TDN le vendite e i prodotti NOVA sono delimitati su base giornaliera nella reportistica TP. Secondo le disposizioni contabili (Swiss GAAP FER), la delimitazione deve essere il più precisa possibile.

Con il progressivo allacciamento dei canali di distribuzione delle IT a NOVA, nelle comunità si stanno creando i presupposti per una delimitazione analoga a quella del TDN.

Dal mese contabile di gennaio 2024 la delimitazione dei prodotti delle comunità avverrà in maniera uniforme su base giornaliera sulla piattaforma NOVA e sarà resa nota nella reportistica TP. Nella delimitazione non saranno considerate le vendite non effettuate tramite NOVA. Poiché la conversione è prevista nel 2024, le comunità avranno tempo per valutare le ripercussioni finanziarie e le IT potranno tenerne conto nell'offerta. Il cambio di sistema implicherà delimitazioni più elevate una tantum nel 2024, da indicare nella lettera di accompagnamento dell'offerta per ogni voce di ricavo, mentre sugli anni successivi avrà un impatto scarso o nullo. Le comunità riceveranno uno strumento di simulazione con cui potranno calcolare per le IT le nuove delimitazioni comunitarie.

Direttive UFT (Guidance)

Il 1° gennaio 2023 entreranno in vigore le prime Direttive dell'UFT (Guidance), pubblicate alla seguente pagina Internet:

www.uft.admin.ch ► A-Z ► Finanziamento ► Direttive UFT (Guidance)

Le Direttive espongono l'interpretazione dell'UFT di disposizioni di legge su materie quali indennità e ordinazioni. Sviluppate in collaborazione con i Cantoni e le IT e aggiornate a intervalli regolari, esse si applicano a partire dall'offerta 2024.

Se nel 2024 vi saranno punti non ancora attuabili o questioni in sospeso circa la corretta attuazione, bisogna dichiararlo e discuterne con i committenti. Dall'offerta 2025 le Direttive avranno carattere vincolante. Il 1° gennaio prossimo entreranno in vigore le seguenti Direttive:

- Prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo
- Ordinazione TRV
- Computabilità dei costi
- Investimenti impianti a fune
- Riserve latenti (riserve arbitrarie o volontarie)

Altre Direttive sono in elaborazione e saranno pubblicate non appena pronte.

Riconoscimento di nuove linee TRV

L'OITRV riporta, all'articolo 6, le condizioni da soddisfare affinché un'offerta del TRV sia indennizzata congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Dopo aver sentito i Cantoni, l'UFT decide se le condizioni sono soddisfatte.

Con la procedura di ordinazione 2018/2019 l'UFT aveva introdotto un modulo unico per la richiesta di riconoscimento TRV di nuove linee da parte dei Cantoni. Per la procedura di ordinazione 2024 sono previsti alcuni adeguamenti.

- Il modulo sarà disponibile sul sito dell'UFT in Word anziché in PDF.
- Il Cantone responsabile dovrà allegare alla richiesta una cartina in cui è indicato il tracciato della linea.
- D'intesa con le IT saranno specificate le fermate rilevanti ai fini della valutazione per il Sistema di rilevamento della qualità TRV (SRQ). La specificazione servirà alla Sezione Accesso al mercato per programmare i rilevamenti.
- L'inoltro del modulo di riconoscimento dovrà avvenire **entro il 31 agosto 2023**, affinché le nuove linee TRV da rilevare possano essere integrate per tempo nella banca dati sulla qualità BADA-Q.

Processo di controllo SRQ TRV e dati di base 2024

Il rapporto Q per il 2022 deve essere trasmesso ai committenti (ossia ai responsabili della Sezione Traffico viaggiatori e dei Cantoni) contestualmente alla documentazione della prima offerta per l'anno d'orario 2024 (entro fine aprile 2023). Il rapporto Q sarà disponibile per l'elaborazione nella BADA-Q l'anno prossimo a partire da metà febbraio.

L'UFT e i Cantoni analizzeranno il rapporto Q e in particolare le misure proposte nonché gli eventuali costi, discutendone all'occorrenza con l'IT nell'ambito delle trattative sull'offerta 2024. Le eventuali domande sul rapporto andranno discusse durante il primo colloquio sull'offerta e, se del caso, l'IT lo rielaborerà (potendolo fare in qualsiasi momento nella DABA.Q) e lo ripresenterà per la seconda offerta; tale processo si ripeterà finché necessario (offerta v3 ecc.). Gli eventuali riscontri sul rapporto Q 2022 saranno presi in considerazione per la convenzione sull'offerta 2024.

Ai fini del processo di controllo SRQ TRV, per quanto riguarda i dati di base 2024 è necessario che:

- i Cantoni inoltrino all'UFT i moduli di riconoscimento di nuove linee TRV entro il 31 agosto 2023. Il modulo conterrà, per la prima volta, le fermate rilevanti ai fini della valutazione (punti di rilevamento), che dovranno essere approvate dalla Sezione Accesso al mercato;
- l'IT informi, nell'ambito dell'offerta 2024, tutti i committenti (servendosi del modello di tabella disponibile sul sito dell'UFT) sulle modifiche di linee (ad es. prolungamento o adeguamento del tracciato). La comunicazione va effettuata entro fine aprile 2023 contestualmente alla presentazione della prima offerta e, se del caso, aggiornata entro fine settembre 2023.

4. Altre informazioni e precisazioni

Misure alternative LDis

Secondo la legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (LDis; RS 151.3), nei trasporti pubblici le costruzioni, gli impianti e i veicoli esistenti devono essere resi accessibili senza barriere entro la fine del 2023, ossia le persone con disabilità o gli anziani a mobilità ridotta devono, in linea di principio, poterli utilizzare autonomamente. Le costruzioni, gli impianti e i veicoli nuovi, invece, devono essere conformi alla LDis sin dal 2004, data di entrata in vigore della legge. Nell'attuazione va osservato, secondo l'articolo 11 LDis, il principio di proporzionalità. Se non si procede all'eliminazione di uno svantaggio (ad es. ristrutturando una fermata), si deve offrire un'adeguata soluzione alternativa (art. 12 cpv. 3 LDis). Per maggiori informazioni si veda la seguente pagina Internet:

www.uft.admin.ch ► A-Z ► Accessibilità

Alle fermate degli autobus non conformi, una misura alternativa si rende necessaria se per ragioni di tempistica non è stato ancora possibile adeguarla (misura provvisoria) o perché l'adeguamento risulterebbe sproporzionato (misura permanente). La prima misura da prendere in considerazione è l'assistenza in loco da parte del personale di servizio. Se questa non è possibile, in particolare perché impedita da una pendenza della rampa di accesso al veicolo superiore al 18 %, e non è attuabile un'altra misura alternativa, si deve offrire un servizio navetta tra le fermate interessate.

Sotto la guida di ASP è stato costituito un gruppo di lavoro, denominato Mobilità assistita (AMO), che si occupa del tema dell'organizzazione automatizzata di misure alternative e, dunque, anche di servizi navetta e prepara un bando di gara per questi servizi. L'UFT raccomanda alle IT interessate di informarsi direttamente da ASP.

Quanto al finanziamento delle misure alternative, permanenti e provvisorie, per i committenti si applica il principio di causalità, cioè le misure devono essere finanziate dall'ente proprietario della strada e, dunque, non possono essere integrate nelle offerte 2024 e segg.

Ordinazioni aggiuntive di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV

Nella lettera relativa alla procedura di ordinazione 2020/2021 abbiamo illustrato la distinzione che si deve operare tra le indennità versate in base all'articolo 28 capoverso 4 LTV e i ricavi nel caso di contributi di Comuni o privati. Abbiamo tuttavia constatato che alcune IT non l'hanno effettuata correttamente, contabilizzando ad esempio l'ordinazione di ulteriori corse da parte di Comuni tra i ricavi anziché le indennità. Rammentiamo che nel caso di ordinazioni supplementari di Cantoni, Comuni o privati occorre procedere come segue.

Committente	Servizio pubblico (trasporto previsto dall'orario ufficiale)	Indennità secondo art. 28 cpv. 4 LTV
Cantoni o Comune	Sì (ad es. corsa supplementare)	Sì
Cantoni o Comune	No (ad es. corsa riservata agli scolari)	No Indicare tra le attività accessorie o, conformemente all'art. 29 cpv. 8 OITRV, come ricavo accessorio
Privati (scuola privata, centro commerciale)	Sì (ad es. corsa supplementare)	No Indennità possono essere erogate solo dall'ente pubblico. Indicare l'indennizzo come ricavo accessorio.

Privati (scuola privata, centro commerciale)	No (ad es. corsa riservata agli scolari)	No Indicare tra le attività accessorie o, conformemente all'art. 29 cpv. 8 OITRV, come ricavo accessorio
--	--	---

La riduzione della deduzione dell'imposta precedente si applica anche per le indennità di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV e si deve dunque garantire che venga considerata nel calcolare l'importo di tali indennità.

Calcolo del contributo di copertura nel prezzo di traccia

Nell'ambito della redazione della Direttiva dell'UFT (Guidance) concernente la struttura di calcolo per la procedura di ordinazione si sono rilevate disomogeneità tra le IT nell'attribuire al contributo di copertura la quota di tassa amministrativa riconducibile ai viaggi senza titolo di trasporto valido (RogF).

Secondo l'articolo 20 capoverso 1^{bis} OARF, il cui tenore è valido dal 1° gennaio 2019, nel traffico viaggiatori concessionario per il calcolo del contributo di copertura sono determinanti i proventi ottenuti dalla vendita dei titoli di trasporto, dalle prenotazioni, dai supplementi e dal trasporto di bagagli. La suddetta quota è da includere tra i supplementi e fa quindi parte del contributo di copertura.

Ricavi delle comunità tariffali

La ripartizione delle entrate delle comunità tariffali, e in particolare le indennità per il traffico a lunga distanza, è stata per lungo tempo oggetto di controversie. Un gruppo di lavoro costituito da rappresentanti dell'UFT e delle FFS si è occupato della questione del livello tariffale e delle eventuali indennità da applicare nelle comunità, con l'obiettivo di definire le condizioni alle quali in futuro i committenti devono indennizzare le agevolazioni tariffali di cui all'articolo 28 capoverso 4 LTV. I lavori, avviati a inizio 2020, si sono conclusi, l'UFT ha deciso dell'attuazione e informato in merito con lettera del 16 novembre 2022. Nel 2023 l'UFT presenterà il modello da utilizzare, le modalità di applicazione e le ripercussioni per le singole comunità.

L'UFT si attende, conformemente all'articolo 32 OITRV, che dal 2024 in tutte le comunità tariffali (ad eccezione di ZVV, che ha un sistema di finanziamento cantonale) la totalità delle entrate derivanti dalla vendita dei titoli di trasporto della comunità sia versata a quest'ultima e ripartita tra tutte le IT secondo chiavi di riparto uniformi, in modo da garantire la parità di trattamento. Al fine di escludere sovvenzionamenti trasversali non consentiti, nel definire la chiave per la ripartizione delle entrate commisurata alla domanda si devono considerare in maniera uniforme i viaggiatori-chilometro e il numero di passeggeri di tutte le IT associate. Sono ammesse deroghe per gli impianti a fune, per i quali ASP svilupperà una soluzione unitaria. I prelievi preliminari di massima non saranno quindi più consentiti. Se le quote sono esigue o – per un periodo di tempo limitato – in presenza di nuove offerte, è possibile concordare soluzioni forfettarie, queste devono essere comunicate all'UFT.

Linee con mandatari responsabili del trasporto

Secondo l'articolo 19 dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11) singoli diritti e obblighi, soprattutto relativi all'esecuzione di corse, possono essere trasferiti a un terzo mediante un contratto d'esercizio («mandatario responsabile del trasporto»).

Al fine di semplificare la procedura di ordinazione, nel caso di imprese che sono sia mandatarie sia concessionarie e con cui è già in essere una convenzione sull'offerta con la Confederazione, in futuro quest'ultima prevede di massima l'ordinazione diretta di tutte le linee, cosa che ha richiesto il trasferimento della concessione dall'attuale concessionario al mandatario.

Nell'ambito dell'offerta 2024 occorre indicare quali linee (non singole corse) vengono gestite da mandatari che sono anche concessionari e con cui la Confederazione ha in corso una convenzione

sull'offerta. Per queste linee i Cantoni interessati sono invitati a valutare il trasferimento dall'attuale concessionario al mandatario. Restano tuttavia ammesse deroghe motivate, quali l'applicazione del modello di impresa responsabile del mercato nella comunità ZVV o l'ordinazione di singole corse presso un mandatario atta a preservare la possibilità di miglioramenti operativi e sinergie. La procedura concreta sarà concordata di volta in volta tra la Confederazione e i Cantoni interessati.

Innovazione nel TRV

Il programma di sostegno alle innovazioni nel TRV mira a rendere il settore più allettante ed efficiente grazie a soluzioni innovative. Nel secondo trimestre 2022 si è provveduto a rielaborare la guida e i moduli, ad esempio precisando i requisiti per le prestazioni proprie e integrando un modello per l'analisi dei costi e dei benefici. Alle imprese del TRV è offerta una formazione su tale analisi e sulle basi del programma. L'intera documentazione, comprensiva di una presentazione dei progetti in corso, è disponibile alla seguente pagina Internet:

www.uft.admin.ch ► A-Z ► Innovazione TRV

Stato del controlling nel TRV

È attualmente in corso l'elaborazione di un programma per il controlling nel TRV che, come strumento di gestione nel processo di ordinazione, garantirà un impiego efficace ed economico dei fondi pubblici mentre, come strumento di vigilanza, affiancherà gli altri strumenti del settore riorganizzato della vigilanza sui sussidi. Poiché il controlling nel TRV continuerà a basarsi sugli elementi esistenti (in particolare conto di previsione, conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni, indicatori e indici TRV), per le offerte 2024 non vi saranno cambiamenti per le IT.

È inoltre prevista l'introduzione di un'analisi comparativa nazionale (cfr. lettera del 1° novembre 2022), di una direttiva sulle disposizioni legali («Guidance»; entrata in vigore: 1° gennaio 2023) e di una piattaforma per lo scambio centralizzato dei dati (banca dati centrale).

Banca dati centrale

L'UFT è incaricato di realizzare una banca dati centrale per il TRV e per il traffico viaggiatori ordinato esclusivamente dai Cantoni (traffico locale, altre offerte). L'incarico, connesso agli obiettivi della riforma del TRV, scaturisce dall'intento dei committenti di semplificare e armonizzare ulteriormente la procedura di ordinazione e i processi di controlling.

La Confederazione e i Cantoni prevedono altresì di digitalizzarli nonché di introdurre una comune piattaforma di ordinazione centralizzata che sia di ausilio per committenti e IT durante l'intera procedura di ordinazione e presenti apposite interfacce per lo scambio in sicurezza di dati degni di protezione. L'idea è di snellire la procedura sotto il profilo amministrativo, offrendo alle IT la possibilità di salvare i dati e i documenti necessari ai committenti direttamente nella piattaforma. Dalla stessa i Cantoni potranno scaricare i documenti delle offerte o scambiarli attraverso un'interfaccia che la collega ai propri sistemi. La procedura di ordinazione sarà inoltre ulteriormente agevolata dalla possibilità di effettuare una prima verifica automatica della documentazione e della plausibilità e di indicare alle IT le eventuali necessità di correzione.

L'UFT ha avviato lo scorso agosto i lavori, condotti in collaborazione con una società esterna di consulenza IT. L'obiettivo è di definire entro la fine dell'anno la situazione di partenza per il progetto (concezione). I Cantoni e le IT saranno coinvolti nei lavori.

Nuova versione della legge sul CO₂

Il messaggio del Consiglio federale relativo alla revisione della legge del 23 dicembre 2011 sul CO₂ contiene anche misure per il settore del traffico viaggiatori per il periodo dal 2025 al 2030.

Nel 2026 è prevista la soppressione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali per i veicoli del traffico concessionario a propulsione diesel. Nel TRV, in caso di sostituzione di autobus diesel ammortizzati, la Confederazione si farebbe carico del 75 % dei costi d'investimento aggiuntivi per i veicoli a propulsione elettrica rispetto a quelli alimentati con diesel. Potranno essere computati soltanto i costi d'investimento che rimangono dopo aver dedotto tutti i contributi dei programmi nazionali, cantonali e comunali di promozione esistenti e futuri.

Per gli autobus impiegati nel restante trasporto in concessione e per i battelli nel traffico concessionario la Confederazione si farebbe carico del 30 % dei costi d'investimento aggiuntivi (dedotti eventuali altri contributi), sia per l'acquisto di nuovi veicoli sia per la conversione dei battelli esistenti alle tecnologie di propulsione elettrica.

L'assunzione dei costi è prevista con l'entrata in vigore della legge sul CO₂, ossia non prima di inizio 2025, ed è limitata fino al 2030.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Pierre André Meyrat
Direttore supplente

Copia 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, Bundesgasse 3, 3003 Berna - frank.schley@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berna - robert.scheidegger@efk.admin.ch

Copia interna tramite link a:

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