



3003 Berna UFT; grd

POST CH AG

Invio per e-mail

Alle imprese di trasporto beneficiarie di indennità
(IT)

Agli Uffici cantonali dei trasporti pubblici

Riferimento: BAV-313.11-7

Pratica:

Vs. riferimento:

Ittigen, 6 dicembre 2023

Procedura di ordinazione relativa al traffico regionale viaggiatori per gli anni d'orario 2025 e 2026

Gentili signore e signori,

in vista della presentazione delle offerte per il traffico regionale viaggiatori (TRV), con la presente desideriamo informarvi sulla procedura di ordinazione per gli anni d'orario 2025 e 2026. I Cantoni (Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici [CDCTP]), l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e Alliance SwissPass (ASP) sono stati previamente consultati in merito a quanto segue.

1. Periodo d'offerta

Secondo l'articolo 31b della legge federale del 20 marzo 2009¹ 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.

L'anno d'orario 2025 comincia il 15 dicembre 2024 e termina il 13 dicembre 2025; l'anno d'orario 2026 ha inizio il 14 dicembre 2025 e si conclude il 12 dicembre 2026. Come di consueto, le offerte devono riferirsi a 12 mesi esatti.

¹ Per la procedura di ordinazione 2025/2026 si applicano ancora le disposizioni legali vigenti. L'entrata in vigore della LTV rivista e delle ordinanze interessate (in particolare l'OITRV) è prevista al 1° gennaio 2025, di conseguenza le nuove disposizioni potranno essere applicate per la prima volta con la procedura di ordinazione 2027/2028. Maggiori informazioni in merito sono disponibili al n. 4 del presente scritto.



Offerta e documentazione 2025/2026

Con scritto del 15 agosto 2023 vi abbiamo già informato dettagliatamente in merito ai termini e alle scadenze per la procedura di allestimento dell'orario e per l'assegnazione delle tracce 2025 così come per la procedura di ordinazione 2025/2026. 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 agli anni d'orario 2025 e 2026 devono giungere a tutti i committenti secondo i seguenti termini:

- entro il 10 dicembre 2023 comunicazione dei mezzi finanziari messi a disposizione per il TRV e degli adeguamenti d'offerta previsti dai Cantoni, fatta salva l'approvazione dei bilanci cantonali. Una comunicazione tempestiva è importante affinché la prima offerta vincolante possa essere calcolata in maniera affidabile e presentata nel rispetto della scadenza, entro fine aprile 2024;
- prima offerta (V1) entro il 30 aprile 2024;
- esame dell'offerta e trattative con decisione definitiva sull'offerta entro il 12 agosto 2024;
- seconda offerta (V2; all'occorrenza) di norma entro fine settembre 2024, con la possibilità per committenti e imprese di trasporto (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 ognuno degli anni d'orario 2025 e 2026;
- le motivazioni per iscritto delle differenze (modifiche rilevanti di costi e ricavi per linea) rispetto alle pianificazioni precedenti (ultima offerta 2024), alle convenzioni in materia di aggiudicazioni, alle convenzioni sugli obiettivi e all'ultimo conto annuale (2023);
- un piano a medio termine (almeno 2025–2028);
- un piano d'investimento (almeno 2025–2028), incl. spiegazioni delle modifiche (in particolare rinvii di progetti) rispetto all'ultimo piano d'investimento inoltrato;
- per le linee ferroviarie, il calcolo dei prezzi delle tracce (modulo apposito);
- una panoramica dei veicoli impiegati;
- gli indicatori relativi al calcolo degli indici (inoltrati tramite l'«applicazione web – indici TRV»);
- gli orari 2025 e 2026 (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 per gli anni d'orario 2025 e 2026 deve comprendere anche il rapporto sulla qualità per il 2023, richiesto sulla base dell'articolo 9 OITRV. Il rapporto sarà disponibile per l'elaborazione nella banca dati sulla qualità (BADA-Q) a partire da metà febbraio 2024. Le eventuali modifiche di linea vanno comunicate mediante il modulo appositamente fornito per i dati di base 2025 e 2026 (cfr. più oltre «Processo di controllo SRQ TRV e dati di base»).

Da inizio anno saranno disponibili moduli modello e informazioni supplementari sul sito Internet dell'UFT:

www.uft.admin.ch ► Temi generali ► Traffico regionale viaggiatori TRV ► Offerta TRV 2025/2026

Alla stessa pagina è consultabile l'elenco delle linee completo delle denominazioni vincolanti per la presentazione delle offerte (per quanto riguarda le linee immutate, l'elenco è sottoposto 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 2025/2026, che dovrà essere presentata a fine aprile 2024, oltre agli anni d'orario in oggetto (2025 e 2026) devono essere documentati in dettaglio i ricavi, i costi e le indennità indicati nell'offerta inoltrata per l'anno d'orario in corso (2024), nonché gli ultimi dati effettivi disponibili.

Ci aspettiamo dalle IT che nel preparare le offerte venga presentato e spiegato, nonché considerato adeguatamente per tutte le parti, ogni rischio rilevante per i committenti sotto il profilo dei costi e dei ricavi.

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

Garanzia della qualità delle offerte

Negli ultimi anni abbiamo constatato sempre più di frequente errori o dati non aggiornati in diversi moduli / documenti delle offerte, per esempio:

- moduli di offerta TRV: numero delle coppie di corse, dati su concessioni o su messa a concorso/convenzione sugli obiettivi, contributi di terzi, domanda sul tratto di linea più frequentato, ecc.;
- modulo per il calcolo del prezzo delle tracce: prezzo dell'energia, numero di chilometri a vuoto, numero di supplementi per le fermate, ecc.;
- incongruenze tra gli indici (p. es. numero di ore d'orario superiore a quello di ore produttive).

Ci aspettiamo che le IT garantiscano la correttezza dei diversi documenti inoltrati (principio del doppio controllo), per evitare correzioni a posteriori.

Applicazione web – Indici TRV

Gli indicatori previsti per gli anni d'orario 2025 e 2026 e quelli effettivi del 2023 vanno trasmessi all'UFT tramite l'«applicazione web – Indici TRV». I dati effettivi del 2023 possono essere inseriti da fine anno e quelli previsti per il 2025/2026 da marzo 2024.

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.

2. Condizioni quadro finanziarie della Confederazione

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

anno di credito in corso 2023	1171,3 milioni di franchi (incl. aggiunta di 87 milioni di franchi)
Preventivo 2024	1079,5 milioni di franchi (- 7,8 %, - 0,4 % escl. 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 %)

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 emanarne e la Confederazione si aspetta che siano coordinate regionalmente. In base allo stesso articolo l'UFT deve essere consultato prima dell'invio delle disposizioni cantonali.

Considerato che la situazione finanziaria della Confederazione continua a essere difficile, come nel 2024 il finanziamento dei costi non coperti risulta arduo. 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.

Adeguamenti d'offerta

Le prime offerte 2025 e 2026 vanno elaborate di massima sulla base delle prestazioni previste dall'orario secondo le disposizioni cantonali. In caso di potenziamento dell'offerta, oltre ai costi aggiuntivi, devono essere presentati e dimostrati in modo trasparente anche i ricavi supplementari che ne derivano. Attualmente non è ancora dato sapere se la Confederazione potrà partecipare al finanziamento. In caso negativo, la decisione definitiva riguardo all'ordinazione spetta ai Cantoni. I potenziamenti dell'offerta che non soddisfano i requisiti cantonali possono essere proposti come opzioni (le cosiddette varianti d'impresa).

Dovranno essere indicati separatamente e in maniera trasparente anche i costi aggiuntivi e gli eventuali minori ricavi derivanti dagli adeguamenti d'offerta causati in Romandia dalla modifica dell'orario 2025.

Negli ultimi anni sono state ordinate sporadicamente offerte supplementari, senza coinvolgere preventivamente l'UFT e in alcuni casi addirittura senza informarlo. Se dovesse ricapitare in futuro, tali offerte saranno escluse dal cofinanziamento della Confederazione, a prescindere dai mezzi finanziari disponibili.

Credito d'impegno 2026–2028

A seguito dell'armonizzazione dei periodi di ordinazione TRV con quelli delle convenzioni sulle prestazioni per l'infrastruttura, per gli anni 2026–2028 sarà eccezionalmente richiesto un credito d'impegno per tre anni (invece che quattro). I lavori preparatori per il credito d'impegno 2026–2028 per le prestazioni TRV indennizzate dalla Confederazione sono già stati avviati e nella primavera del 2024 si terrà una consultazione sul relativo messaggio. Gli importi su riportati per il 2026 e il 2027, basati sull'attuale piano finanziario della Confederazione, potrebbero subire delle modifiche a seconda delle decisioni che saranno prese in merito a tale credito.

Partecipazioni cantonali 2024 e 2025/2026

Le vigenti partecipazioni cantonali di cui all'allegato 2 OITRV sono valide fino al 2023. Nel quadro della consultazione sulle revisioni d'ordinanza conseguenti alla revisione della LTV, il Consiglio federale ne ha prorogato la validità di un anno. Un loro aggiornamento avrà luogo nel 2025, come parte costitutiva del progetto sottoposto alla citata consultazione.

3. Condizioni quadro e prescrizioni per le offerte 2025/2026

Imposta sul valore aggiunto: deduzione forfettaria dell'imposta precedente

A seguito del ricalcolo periodico del tasso di deduzione, dal 1° gennaio 2025 il tasso di riduzione dell'imposta precedente di cui all'articolo 33 della legge del 12 giugno 2009 sull'IVA (LIVA; RS 641.20) aumenterà dal 3,6 al 3,8 per cento.

Analogamente agli ultimi adeguamenti dell'imposta precedente, nelle offerte 2025/2026 si può rinunciare a una differenziazione del tasso di deduzione (3,6 % da metà dicembre 2024 a fine 2024 e 3,8 % dal 1° gennaio 2025 fino al cambio d'orario a metà dicembre 2025).

Rammentiamo che secondo il numero 3.2 dell'Info IVA concernente i settori del 1° gennaio 2018², 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 (fidejussioni della Confederazione) e la restituzione dell'imposta sugli oli minerali. In altri termini, non si applicano riduzioni separate.

Prezzo delle tracce

Nel calcolo del prezzo delle tracce per le offerte TRV il volume delle prestazioni deve obbligatoriamente basarsi su pianificazioni aggiornate. Eventuali divergenze rispetto alla convenzione sulle prestazioni andranno a carico o a favore dell'infrastruttura.

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 2025 e il 2026 stabiliamo che il contributo di copertura relativo alle offerte commissionate nell'ambito del TRV resta invariato all'8 per cento.

Secondo l'articolo 9c capoverso 3 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), il prezzo delle tracce deve coprire almeno i costi marginali causati normalmente dall'utilizzo di una tratta moderna. È valutato, con effetto dal 1° gennaio 2025, un adeguamento del prezzo di traccia per eventualmente garantire una copertura dei costi marginali.

L'UFT ha proposto di aumentare del 18,5 per cento il prezzo di base in funzione dell'usura di cui all'articolo 1 capoverso 3 dell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4), ovvero di portarlo da 0,27 a 0,32 centesimi per tonnellata-chilometro lorda per le tratte con un carico per asse consentito di 13 tonnellate al massimo e da 0,33 a 0,39 centesimi per tonnellata-chilometro lorda per tutte le altre tratte. L'aumento proposto è comunque soggetto a modifiche, nella primavera 2024 sarà ricalcolata la copertura dei costi. Una volta presa la decisione finale, l'UFT informerà le IT e i Cantoni interessati.

Saranno inoltre aggiornati gli allegati 1 e 2 dell'OARF-UFT con le categorie delle tratte («fattore domanda») di cui all'articolo 19a capoverso 2 OARF nonché i supplementi per le fermate di cui al capoverso 4 dello stesso articolo.

Prezzo della corrente di trazione

Il prezzo dell'energia elettrica di cui all'articolo 3 capoverso 1 OARF-UFT per il 2025 e il 2026 è di 14 centesimi per chilowattora, ovvero 2 centesimi in più rispetto a quello del 2023 e 2024. Anche tale aumento è ancora soggetto a modifiche, poiché nella primavera 2024 sarà riesaminato anche il prezzo della corrente elettrica.

Sulle tratte interoperabili il consumo di energia elettrica deve essere misurato con le modalità stabilite dall'articolo 20a capoverso 3 OARF e la differenza di consumo per linea deve essere considerata anche nelle offerte. Fino a che per le singole linee non si disporrà ancora di valori di consumo affidabili determinati da dispositivi di misurazione installati sui veicoli, nel 2025/2026 si può procedere a un calcolo semplificato, per esempio differenziando solo in funzione dei veicoli e non di veicoli e linee. Nelle offerte deve essere indicato il calcolo applicato.

² [Pubblicazioni web IVA \(admin.ch\)](#)

Prezzo diverso dell'energia elettrica

Prezzi dell'energia elettrica diversi (art. 3 cpv. 2 OARF-UFT) devono essere sottoposti all'UFT per approvazione almeno un mese prima dell'inoltro delle prime offerte per gli anni d'orario 2025/2026. Se vi sono differenze rilevanti tra le singole tratte di uno stesso gestore dell'infrastruttura, dovranno essere fatti approvare prezzi diversi per tratta. Se una linea d'offerta corre su più tratte con prezzi differenti, per esempio di più gestori dell'infrastruttura, nel modulo per il calcolo dei prezzi delle tracce dovranno essere indicati separatamente. I prezzi approvati dovranno essere utilizzati senza variazione alcuna per il calcolo del prezzo delle tracce sia nelle offerte TRV sia, come effettivo prezzo di trasferimento tra i settori del TRV e l'infrastruttura, nel conto effettivo. Eventuali divergenze dei prezzi effettivi rispetto a quelli approvati sono a carico o a favore del settore Infrastruttura.

Previsioni dei ricavi e dei costi

Devono essere impiegati sia la previsione elaborata centralmente da ASP dei ricavi generati da sette tipi di titolo di trasporto forfettari del servizio diretto nazionale (SDN; 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) sia lo strumento di ricerca per la ripartizione dei costi conforme alle prescrizioni sul riparto dei costi, delle indennità e dei rimborsi comuni di ASP (V512). Le previsioni 2025 e 2026 determinanti per le prime offerte saranno presumibilmente disponibili a fine gennaio 2024. 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, dalle facilitazioni di viaggio del personale (FVP) e dai biglietti singoli e dagli abbonamenti di percorso.

Se esistono previsioni delle comunità, nelle offerte dovranno essere considerati proporzionalmente almeno tali ricavi.

Direttive UFT (Guidance)

Dal 1° gennaio 2023 sono in vigore le direttive dell'UFT denominate Guidance, pubblicate alla seguente pagina Internet:

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

Per le offerte 2025/2026 sarà obbligatorio applicare le direttive. Se singoli punti non potranno ancora essere attuati, bisognerà dichiararli e cercare un'intesa con i committenti. La disposizione nel nuovo articolo 35a LTV sulla fatturazione del prezzo di mercato sarà valida solo dall'entrata in vigore della LTV rivista e pertanto dal periodo di ordinazione 2027/2028.

Sulla scorta di discussioni nel quadro delle offerte 2024 precisiamo che, in caso di FVP, per familiari e pensionati non possono essere computati costi né contributi per le assicurazioni sociali o l'imposta sul valore aggiunto di cui si fa carico l'IT. La pertinente direttiva sarà integrata con il prossimo aggiornamento.

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.

Per le loro richieste di riconoscimento di nuove linee TRV **per gli anni d'orario 2025 e 2026** i Cantoni si servono di un modulo unico, disponibile sulla pagina Internet dell'UFT dedicata alle offerte TRV 2025/2026. L'inoltro del modulo di riconoscimento per il 2025 e il 2026 dovrà avvenire **entro il 31 ago-**

sto 2024, affinché le nuove linee TRV da rilevare possano essere integrate per tempo nella BADA-Q.

Processo di controllo SRQ TRV e dati di base

UFT e Cantoni analizzano i rapporti Q 2023 delle IT e all'occorrenza discutono con esse nell'ambito delle trattative sull'offerta 2025/2026. Qualora fosse necessario che l'IT rielabori il rapporto Q, lo dovrà inoltrare nuovamente con la seconda offerta. Gli eventuali riscontri sul rapporto 2023 saranno presi in considerazione per la convenzione sull'offerta 2025/2026.

Ai fini del processo di controllo SRQ TRV, per quanto riguarda i dati di base 2025 e 2026 è necessario che:

- i Cantoni inoltrino all'UFT i moduli di riconoscimento di nuove linee TRV per gli anni 2025 e 2026 entro il 31 agosto 2024. Il modulo contiene le fermate determinanti per la valutazione (punti di rilevamento), che dovranno essere approvate dalla Sezione Accesso al mercato;
- l'IT informi, nell'ambito delle offerte 2025/2026, tutti i committenti (servendosi del modello di modulo disponibile sul sito dell'UFT) sulle modifiche di linee (p. es. prolungamento o adeguamento del tracciato). La comunicazione va effettuata entro fine aprile 2024 contestualmente alla presentazione della prima offerta e, se del caso, aggiornata entro fine settembre 2024.

Più in là sarà data comunicazione separata in merito alla procedura di analisi dei rapporti Q 2024 e ad eventuali adeguamenti a breve termine dei dati di base 2026, trattati nell'anno intermedio del periodo d'offerta 2025/2026.

Linee d'offerta

Generalmente le linee d'offerta devono essere strutturate in modo che le linee siano rappresentate secondo i quadri d'orario e la concessione. Secondo l'articolo 17 capoverso 2 OITRV singole linee possono essere riunite in una linea d'offerta o suddivise in più linee d'offerta solo se i committenti lo prescrivono.

4. Altre informazioni e precisazioni

Riforma TRV

La consultazione concernente le modifiche d'ordinanza conseguenti alla revisione della LTV / revisione totale dell'OITRV è stata avviata il 16 agosto 2023 e si concluderà il 1° dicembre 2023³. L'entrata in vigore prevista per tutti i nuovi testi normativi è il 1° gennaio 2025. Le nuove disposizioni saranno pertanto applicabili per la prima volta per la procedura di ordinazione 2027/2028. A parte le direttive (Guidance) già pubblicate, la riforma del TRV non ha pertanto altri effetti sulle offerte 2025/2026. L'UFT informerà in merito alle principali modifiche e alla futura procedura concreta dopo il decreto del Consiglio federale (presumibilmente nell'estate 2024). Informazioni sullo stato dei lavori e sulle tappe successive per singole tematiche della riforma del TRV sono invece disponibili nel presente scritto (partecipazioni cantonali, convenzione sugli obiettivi TRV e struttura di calcolo).

Convenzioni sugli obiettivi TRV

All'inizio del 2024, l'UFT avvierà una consultazione sulla guida e sui modelli di convenzione sugli obiettivi nel TRV. La pubblicazione della versione definitiva di tali documenti di aiuto all'introduzione di convenzioni sugli obiettivi è prevista intorno alla metà del 2024. L'UFT fornirà a tempo debito e in sede separata maggiori dettagli sulla tabella di marcia dell'attuazione. Ad ogni modo l'UFT ritiene che gli anni

³ [Procedure di consultazione concluse - 2023 \(admin.ch\)](#)

2024 e 2025 dovrebbero essere utilizzati per condurre riflessioni preparatorie sul tema in vista dell'ordinazione 2027–2028 (tipo di convenzione, durata, perimetro, ecc.).

Progetto ORBIT: piattaforma di dati per il traffico viaggiatori ordinato

ORBIT => dal tedesco *Offerten / Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr / Besteller / Ist-Rechnung / Transportunternehmen* ovvero offerte / TRV e altro traffico viaggiatori ordinato / committenti / conto effettivo / imprese di trasporto

Il gruppo di progetto incaricato ha avviato nell'estate 2022 i lavori per «ORBIT», un progetto il cui obiettivo è far progredire, semplificare e armonizzare la digitalizzazione della procedura di ordinazione nel TRV.

La tabella di marcia prevede lo sviluppo di una nuova applicazione prima del 2023-2025, con l'adeguato coinvolgimento dei Cantoni e delle IT. La relativa introduzione è prevista per la procedura di ordinazione 2027/2028.

Struttura di calcolo

In vista della nuova piattaforma di dati (applicazione specializzata), Confederazione e Cantoni mirano a un'armonizzazione delle offerte e dei conti effettivi. L'introduzione della piattaforma di dati è prevista per la procedura di ordinazione 2027/2028. Per consentire, in futuro, analisi delle divergenze tra i valori pianificati e i valori effettivi nell'ambito del processo di ordinazione è necessaria un'articolazione minima della struttura di calcolo. La struttura di calcolo elaborata assieme al gruppo di lavoro (struttura globale, incl. articolazione opzionale) è in allegato al presente scritto. L'articolazione minima è presentata parallelamente nel nuovo allegato 1 dell'OITRV rivista, oggetto di consultazione fino al 1° dicembre 2023. Per la procedura di ordinazione 2025/2026 l'applicazione dell'articolazione minima della nuova struttura di calcolo è facoltativa. La sua introduzione definitiva è prevista per le offerte 2027, contemporaneamente a quella di ORBIT.

Nuova versione della legge sul CO₂: soppressione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali / contributo federale ai costi d'investimento per i veicoli a propulsione elettrica

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

A partire dal 2026 è prevista la soppressione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali per i veicoli a propulsione diesel del traffico concessionario.

Nel TRV, in caso di acquisti di autobus elettrici, la Confederazione si farà carico del 75 per cento dei costi d'investimento aggiuntivi rispetto a dei veicoli alimentati con diesel. Potranno essere computati soltanto i maggiori costi d'investimento dopo aver dedotto tutti i contributi dei programmi di promozione nazionali, cantonali e comunali esistenti e futuri.

Per gli autobus impiegati nel restante trasporto in concessione e per i battelli, la Confederazione si farà carico del 30 per cento 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.

Considerato che la revisione della legge sul CO₂ non è ancora stata trattata in Parlamento e che la data della sua entrata in vigore non è ancora nota, le prime offerte 2025 e 2026 dovranno essere inoltrate senza tener conto dei suoi eventuali effetti. Adeguamenti in funzione della decisione parlamentare

potranno essere apportati con la seconda offerta.

Ulteriore procedura per le decisioni ancora in sospeso

Su alcuni temi non sono ancora state prese decisioni definitive. Non appena ciò sarà il caso, vi informeremo mediante un apposito scritto. Eventuali effetti potranno essere considerati nelle seconde offerte.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Martin von Känel
Vicedirettore

Allegato:

- Stato attuale Struttura di calcolo

Copia per 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 Swiss Pass, 3000 Berna 6 - helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch
- AFF, 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:

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