Stato: agosto 2016

Guida alle convenzioni sugli obiettivi tra Confederazione/Cantoni e imprese di trasporto (IT) nell'ambito della procedura d'ordinazione

Autolinee

N. registrazione/dossier: BAV-313.302//99

Sommario

Definizioni e abbreviazioni ... 4

1. Premessa e obiettivi ... 5

2. Basi legali ... 6

Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1 – stato 1° gennaio 2016) ... 6

Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16 - stato 1° gennaio 2016) ... 9

Riforma delle ferrovie 2 (Riforma delle ferrovie 2.2) ... 11

Ordinanza del 18 gennaio 2011 del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221 - stato 1° marzo 2016) ... 11

3. Aspetti di fondo ... 12

3.1. Oggetto della convenzione sugli obiettivi ... 12

3.2. Obiettivi e contenuto della convenzione ... 13

3.3. Rapporto tra convenzione e messa a concorso ... 14

3.4. Motivi per stipulare una convenzione sugli obiettivi ... 14

3.5. Responsabilità nell'ambito delle convenzioni ... 15

3.6. Sottoscrizione delle convenzioni sugli obiettivi ... 15

3.7. Convenzioni senza la partecipazione della Confederazione ... 16

3.8. Disciplina relativa alle IT con un'offerta nell'ambito del TRV e del traffico locale 16

3.9. Durata delle convenzioni sugli obiettivi 17

4. Aspetti relativi al contenuto 19

4.1. Obiettivi finanziari 19

Spiegazioni ed esempi di testi modello relativi al capitolo 4.1. «Obiettivi finanziari» 19

4.2. Spiegazioni ed esempi di testi modello relativi ai meccanismi di adattamento 22

4.3. Fattori esogeni / direttive di terzi 25

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.3. «Fattori esogeni» 25

4.4. Obiettivi qualitativi / rapporto con il progetto di assicurazione della qualità 26

4.5. Entità degli obiettivi; obiettivi di regolamentazione 27

4.6. Impostazione del sistema di controlling e/o di rendiconto 28

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.6. «Sistema di controlling e/o di rendiconto» 29

4.7. Sistema bonus-malus 30

4.8. Possibili sanzioni 31

Esempi di testi modello relativi al capitolo 4.8. «Possibili sanzioni» 32

4.9. Composizione delle controversie 33

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.9. «Composizione delle controversie» 33

5. Lista di controllo 34

6. Possibile sviluppo della guida 36

Allegato 1 — Convenzione modello anonimizzata 1 37

Allegato 2 — Convenzione modello anonimizzata 2 54

1. Premessa 56

2. Principi 58

3. Obiettivi di costo 59

4. Obiettivi di ricavo 59

5. Contratti con terzi 59

6. Panoramica 60

7. Obiettivi di qualità **60**

8. Modifiche dell'offerta **61**

9. Collaborazioni **61**

10. Raggiungimento degli obiettivi e composizione delle controversie **62**

11. Condizioni contrattuali generali **62**

Allegato 3 — Esempio del meccanismo di adattamento **70**

Definizioni e abbreviazioni

CCL	Contratto collettivo di lavoro
Committenti	Confederazione e Cantone(i) che ordinano congiuntamente un'offerta del traffico regionale viaggiatori beneficiario di indennità presso un'impresa di trasporto
CT	Comunità tariffaria
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
Garanzia federale	Le imprese di trasporto possono fare uso della garanzia federale per ridurre il costo degli interessi sul capitale di terzi. Se un'impresa di trasporto non è in grado di rimborsare un credito, interviene la Confederazione, che provvede al rimborso completo. Il diritto di esigere la restituzione passa interamente alla Confederazione.
IT	Impresa di trasporto
LTV	Legge federale del 1° gennaio 2016 sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1)
OCIC	Ordinanza del DATEC del 1° marzo 2016 sulla contabilità delle imprese concessionarie (RS 742.221)
OITRV	Ordinanza del 1° gennaio 2016 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (RS 745.16)
Revisione TP	Nuova disciplina sui trasporti pubblici
SRQ	Sistema di rilevamento della qualità
TP	Trasporti pubblici
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UTP	Unione dei trasporti pubblici
Vantaggi sinergici	Benefici che scaturiscono dalla collaborazione con altri partner

1. Premessa e obiettivi

Secondo l'articolo 33 capoverso 2 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) e le disposizioni esecutive degli articoli 24-26 dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16), la Confederazione e i Cantoni possono concordare con le imprese di trasporto (IT), tramite convenzioni sugli obiettivi pluriennali, obiettivi finanziari e/o qualitativi a medio o a lungo termine.

La presente guida vuole essere un aiuto concreto per la stesura di tali convenzioni nel settore delle autolinee. Si rinuncia volutamente a istruzioni precise che vadano al di là delle disposizioni dell'OITRV e a una convenzione standard da applicare alla lettera. La guida intende rispondere alle domande più frequenti e importanti; comprende inoltre un compendio delle pertinenti basi legali, esempi di testi modello, una lista di controllo, due modelli anonimizzati di una convenzione realmente conclusa e un esempio per il meccanismo di adattamento. Le convenzioni sugli obiettivi consentono di concordare gli obiettivi trattando svariati argomenti in funzione della situazione. La guida mira ad assicurare la trasparenza delle condizioni quadro e a garantire una struttura sostanzialmente unitaria di tali convenzioni. Nella presente guida si è tenuto conto esclusivamente delle esperienze raccolte in relazione a convenzioni sugli obiettivi concluse con imprese di autobus. La guida può essere utilizzata anche in relazione alle imprese ferroviarie; le apposite specificazioni saranno apportate in un secondo momento.

Colophone

Per la discussione di principio e l'elaborazione della guida è stato costituito un gruppo di lavoro misto, costituito dai seguenti rappresentanti della Confederazione e dei Cantoni:

- Maria Seelhofer, Cantone di San Gallo
- Thomas Gisi, Cantone di Berna
- Thomas Schemm, Comunità tariffaria Lucerna
- Roland Wittwer, Ufficio federale dei trasporti (UFT), Sezione Traffico viaggiatori

L'UFT ha rielaborato la guida nel luglio 2016.

2. Basi legali

Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1 – stato 1° gennaio 2016)

https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20061345/index.html

Articolo 9 Condizioni per il rilascio, il ritiro e la revoca di concessioni e autorizzazioni

[4] Nel caso di offerte di trasporto oggetto di ordinazione, l'UFT può inoltre ritirare la concessione se l'impresa non adempie, in più punti o in un punto essenziale, una convenzione sugli obiettivi (art. 33) o una convenzione in materia di aggiudicazione (art. 32*k*).

Articolo 18 Altri obblighi

[1] Le imprese devono:

b. attenersi agli standard minimi relativi alla qualità, alla sicurezza e allo statuto del personale.

[2] Il Consiglio federale stabilisce gli standard minimi.

Articolo 28 Indennità dei costi non coperti dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione

[1] La Confederazione e i Cantoni (i committenti) indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti, pianificati in quanto tali, dell'offerta di trasporto da essi ordinata congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori.

[2] Le offerte del traffico locale e quelle senza funzione di collegamento sono escluse dalle prestazioni federali.

[4] La Confederazione, i Cantoni e i Comuni possono ordinare ulteriori offerte o il miglioramento di quelle esistenti o agevolazioni tariffali. Ne assumono i costi non coperti, pianificati in quanto tali.

Articolo 31a Offerta di trasporto e procedura di ordinazione

[1] L'offerta di trasporto e l'indennità nel traffico regionale viaggiatori sono convenute anticipatamente per scritto tra i committenti e l'impresa in una convenzione sull'offerta di prestazioni, sulla scorta dei conti di previsione dell'impresa. I conti di previsione si fondano sulla convenzione sugli obiettivi o sulla convenzione in materia di aggiudicazione conclusa tra i committenti e l'impresa.

[3] L'offerta di trasporto e l'indennità sono determinate tenendo conto innanzitutto della domanda. Inoltre si considerano:

a. la messa a disposizione di collegamenti basilari adeguati;

b. gli imperativi della politica regionale, in particolare le esigenze inerenti allo sviluppo economico delle regioni periferiche e di montagna;

c. gli imperativi della politica di assetto del territorio;

d. gli imperativi della protezione dell'ambiente;

e. le esigenze dei disabili.

[6] Se i committenti e le imprese non riescono ad accordarsi su una convenzione sull'offerta di prestazioni o sulla sua applicazione, l'UFT determina l'offerta di trasporto e l'indennità tenendo conto dei principi di cui al capoverso 3.

Articolo 32 Messa a concorso

[1] I committenti mettono a concorso di comune intesa le offerte ordinate congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori su strada.

[2] Non vi è messa a concorso se:

a. è stata conclusa una convenzione sugli obiettivi con un'impresa e quest'ultima adempie tali obiettivi.

Articolo 32c Disposizioni speciali per la messa a concorso di offerte di trasporto su strada

[2] Nel periodo di durata della concessione i committenti mettono a concorso l'offerta di trasporto oggetto di ordinazione se l'impresa:

b. non adempie, in diversi punti o in un punto importante, una convenzione sugli obiettivi, sempreché la convenzione per questo caso preveda quale sanzione la messa a concorso.

Articolo 33 Convenzione sugli obiettivi

[1] Per le offerte di trasporto oggetto di ordinazione che non sono messe a concorso, i committenti possono concludere una convenzione sugli obiettivi con l'impresa interessata.

[2] La convenzione sugli obiettivi può comprendere in particolare obiettivi di prestazione riguardanti la qualità, la quantità, i proventi e i costi dell'offerta di trasporto che l'impresa deve raggiungere in un determinato periodo. Può prevedere misure nel caso in cui gli obiettivi non siano raggiunti.

[3] La convenzione sugli obiettivi può contemplare un sistema di bonus-malus applicabile alla qualità e agli indicatori finanziari.

[4] La convenzione sugli obiettivi è conclusa per una durata minima di due periodi d'orario.

Articolo 56 Rimedi giuridici

[2] Alle rimanenti controversie si applicano le disposizioni sulla giurisdizione amministrativa federale.

Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16 - stato 1° gennaio 2016)

https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20091715/index.html

Articolo 7 Portata dell'offerta ordinata

8 La Confederazione e i Cantoni possono concordare con un'impresa di trasporto un'indennità fissa se:

b. è stata stipulata una convenzione in materia di aggiudicazione o una convenzione sugli obiettivi.

Articolo 9 Qualità dell'offerta

[1] L'UFT allestisce a livello svizzero un sistema per misurare la qualità di offerte e prestazioni delle imprese di trasporto nel traffico regionale viaggiatori. Coinvolge i Cantoni e le imprese di trasporto.

[2] I committenti possono esigere dalle imprese di trasporto che queste misurino, valutino e documentino la qualità delle loro prestazioni per il traffico regionale viaggiatori, migliorandole, se del caso, nell'ambito della convenzione sull'offerta.

Articolo 16 Invito a presentare un'offerta

[1] Dopo aver consultato l'UFT, i Cantoni informano le imprese di trasporto, al più tardi dodici mesi prima dell'inizio di un periodo d'orario, in merito ai mezzi finanziari a disposizione per il traffico regionale viaggiatori, invitandole a presentare un'offerta. Nel contempo i Cantoni comunicano alle imprese come deve essere modificata l'offerta. Per le imprese di trasporto attive sul piano intercantonale i Cantoni coordinano le loro prescrizioni.

[2] Nell'invito a presentare un'offerta i committenti possono menzionare l'intenzione di concludere o di prorogare una convenzione in materia di aggiudicazione o una convenzione sugli obiettivi. In questo caso le imprese di trasporto elaborano le offerte sulla base di dette convenzioni.

Articolo 17 Inoltro delle offerte

[3] L'offerta deve contenere:

c. le motivazioni delle differenze rispetto alle pianificazioni precedenti, alle convenzioni in materia di aggiudicazioni, alle convenzioni sugli obiettivi e all'ultimo conto annuale.

Articolo 21 Conclusione di convenzioni sull'offerta

[3] In casi particolari, i committenti possono vincolare la conclusione di una convenzione sull'offerta all'esistenza di una convenzione sugli obiettivi valida.

Articolo 24 Principi della convenzione sugli obiettivi

[1] La Confederazione e i Cantoni possono concordare con le imprese di trasporto, tramite convenzioni sugli obiettivi pluriennali, obiettivi finanziari e qualitativi a medio o a lungo termine. Le imprese di trasporto devono informare regolarmente i committenti sullo stato di raggiungimento degli obiettivi.

[2] La Confederazione i Cantoni non possono concludere con le imprese di trasporto convenzioni incompatibili con le convenzioni sugli obiettivi.

[3] Le convenzioni sugli obiettivi vengono concluse per almeno due periodi d'orario, ma al massimo fino alla scadenza della concessione delle linee menzionate nella convenzione sugli obiettivi. È possibile concludere più convenzioni sugli obiettivi con le imprese di trasporto le cui concessioni scadono in date diverse.

Articolo 25 Contenuto della convenzione sugli obiettivi

La convenzione sugli obiettivi deve disciplinare almeno:

a. gli obiettivi, in particolare quelli relativi alle indennità, alle offerte, ai costi, ai ricavi e alla qualità;
b. la durata della convenzione;
c. i casi in cui è possibile adeguare la convenzione;
d. le regole concernenti il controlling e il rendiconto;
e. le misure in caso di non raggiungimento degli obiettivi.

[2] Le convenzioni sugli obiettivi sono valide per l'intera rete dell'impresa di trasporto, salvo se contengono disposizioni contrarie.

Articolo 26 Sistema di bonus-malus

[1] La convenzione sugli obiettivi può prevedere un sistema di bonus-malus.

[2] I sistemi di bonus-malus non devono mettere in pericolo l'esistenza delle imprese di trasporto.

Riforma delle ferrovie 2 (Riforma delle ferrovie 2.2)

https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi/indice-alfabetico-dei-temi/riforma-delle-ferrovie/riforma-delle-ferrovie-2/seconda-fase-della-riforma-delle-ferrovie-2.html

Ordinanza del 18 gennaio 2011 del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221 - stato 1° marzo 2016)

https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20091647/index.html

Articolo 16 Strutturazione minima dei ricavi commerciali

[2] I ricavi dei trasporti devono essere strutturati per ogni linea secondo i seguenti tipi di titoli di trasporto:

a. titoli di trasporto forfettari senza quelli di comunità tariffarie;
b. titoli di trasporto singoli e abbonamenti per tratte senza quelli di comunità tariffarie;
c. titoli di trasporto di comunità tariffarie per ogni comunità;
d. altri ricavi di trasporti.

Articolo 17 Strutturazione minima dei costi

[1] Nel settore del traffico regionale viaggiatori devono essere documentati separatamente per ogni linea almeno i costi, i volumi di prestazioni, le unità e i costi unitari per:

a. la conduzione dei veicoli;
b. l'accompagnamento dei treni e la protezione di persone e cose;
c. i veicoli ferroviari, suddivisi per principali tipi di composizione e per:
    1. esercizio e manutenzione,
    2. ammortamenti,
    3. interessi;
d. i veicoli stradali o battelli, suddivisi per categorie di veicoli;
e. la vendita e la distribuzione;
f. l'utilizzo delle tracce delle linee ferroviarie;
g. l'amministrazione;
h. la riduzione della deduzione dell'imposta precedente dovuta all'indennità.

3. Aspetti di fondo

3.1. Oggetto della convenzione sugli obiettivi

Solitamente una convenzione sugli obiettivi si riferisce a una o più linee di una singola IT, ma, in casi eccezionali, può anche essere stipulata con più IT contemporaneamente, soprattutto se un obiettivo di qualità o un obiettivo centrale del progetto può essere raggiunto solo congiuntamente.

Le convenzioni tra enti pubblici e IT stipulate per progetti specifici non rientrano tuttavia nelle convenzioni sugli obiettivi qui trattate ai sensi degli articoli 24-26 OITRV.

Se una convenzione sugli obiettivi è stipulata per più linee, essa riguarda idealmente un gruppo di linee di un determinato settore di mercato. Anche se nell'ambito dei trasporti pubblici ordinati la misura di riferimento è la linea, in un caso simile può risultare opportuno concordare nella convenzione la somma dei valori obiettivo per l'intero gruppo di linee e non definire i valori per singola linea.

È possibile concludere anche convenzioni concernenti solo le linee di un determinato vettore di trasporto di un'IT, ad esempio solo le linee ferroviarie o solo le autolinee.

Una convenzione sugli obiettivi può quindi riguardare tutte le linee di un'IT, ma anche una singola linea o un gruppo di linee; in casi eccezionali essa può pure essere stipulata con più IT.

Le convenzioni sull'offerta sono stipulate sempre per un periodo di due anni, anche se esiste già una convenzione sugli obiettivi, e l'offerta per le linee è presentata conformemente ai parametri definiti nella stessa. Può accadere che nelle offerte vi siano dei cambiamenti rispetto ai parametri fissati nella convenzione sugli obiettivi (a dipendenza del meccanismo di adattamento scelto, come rincaro, ampliamento dell'offerta, ecc.), ma la convenzione sugli obiettivi resta la base. Inoltre si esaminano e si tiene conto delle spese giustificate.

L'IT deve indicare l'indennità per singola linea sia secondo la base di calcolo della convenzione sugli obiettivi sia secondo i costi non coperti effettivamente previsti (due importi diversi, di cui il primo è determinante per la stipulazione della convenzione sull'offerta).

3.2. Obiettivi e contenuto della convenzione

Secondo l'articolo 25 OITRV, una convenzione sugli obiettivi può comprendere sia obiettivi finanziari che qualitativi. A dipendenza della situazione, tali convenzioni possono disciplinare aspetti molto diversi tra di loro.

La convenzione è uno strumento di gestione nell'ambito di un sistema di dipendenze e condizioni quadro ben definite. Tale strumento traccia un percorso guidato tra gli obiettivi strategici (a lungo termine) e le convenzioni sull'offerta.

La convenzione sugli obiettivi deve contenere almeno (panoramica):

- la descrizione della situazione iniziale (analisi/problematica);
- la definizione delle condizioni quadro;
- l'indicazione dei partner coinvolti;
- la descrizione concreta degli obiettivi con le relative scadenze;
- la definizione degli indicatori per determinare il raggiungimento degli obiettivi e l'indicazione dell'entità della differenza tollerata;
- l'eventuale descrizione degli obiettivi intermedi (principali fasi) in un quadro temporale;
- la descrizione del tipo di controlling (processo di verifica del raggiungimento degli obiettivi);
- la definizione della procedura in caso di differenze, misure correttive ed eventuale adeguamento dell'obiettivo (verifica dello stesso) nonché le possibili conseguenze in caso di non raggiungimento degli obiettivi;
- la definizione delle fasi successive alla scadenza della convenzione sugli obiettivi (nessuna ulteriore misura, messa a concorso, stesura di una nuova convenzione sugli obiettivi, ecc. / cfr. anche quanto riportato al riguardo al n. 3.8).

L'IT stila l'offerta basandosi sulla convenzione sugli obiettivi, che deve perciò essere disponibile con i rispettivi parametri quattro mesi prima della presentazione dell'offerta. La convenzione deve essere formulata con precisione, indicando i singoli punti in modo chiaro e conciso.

3.3. Rapporto tra convenzione e messa a concorso

Secondo l'articolo 32 capoverso 2 lettera a LTV, un'offerta oggetto di una convenzione sugli obiettivi conclusa con un'impresa non può essere messa a concorso se gli obiettivi sono adempiuti. Durante il periodo di validità di detta convenzione l'offerta interessata può essere integrata nella pianificazione della messa a concorso solo se la pubblicazione del concorso è prevista dopo la scadenza della convenzione sugli obiettivi.
Se, al contrario, l'impresa non adempie in diversi punti o in un punto importante la convenzione sugli obiettivi e quest'ultima prevede in tal caso la messa a concorso quale sanzione, allora, come previsto dall'articolo 32c capoverso 2 lettera b LTV, l'offerta di trasporto ordinata può essere messa a concorso anche prima della scadenza della concessione in essere. Secondo l'articolo 9 capoverso 4 LTV, infatti, nel caso di offerte di trasporto oggetto di ordinazione la concessione può essere ritirata se l'impresa non adempie una convenzione sugli obiettivi in più punti o in un punto importante. In tal caso l'offerta di trasporto può essere inserita nella pianificazione dei concorsi pubblici anche a meno di 12 mesi dalla messa a concorso.

3.4. Motivi per stipulare una convenzione sugli obiettivi

Anche se una convenzione sugli obiettivi può avere motivazioni diverse, esiste fondamentalmente un unico tipo di convenzione, mentre gli aspetti da disciplinare possono variare molto.

A dipendenza dell'analisi iniziale, vi possono essere svariate ragioni per risolvere un problema mediante una convenzione sugli obiettivi. I motivi principali sono i seguenti:

- ottimizzare costi e ricavi mantenendo invariato il livello di indennità;
- agire sulla quantità (in particolare sui volumi di trasporto);
- agire sulla qualità; migliorare l'efficienza / la struttura dei costi;
- introdurre nuove tecnologie (ad es. cambio di scartamento);
- garantire la trasparenza nello sviluppo di un'offerta comune di IT e committente;
- coinvolgere in modo vincolante i decisori politici con la sottoscrizione della convenzione sugli obiettivi;
- elaborare in modo attivo il mercato, assicurando una realizzazione ottimale dei ricavi;
- costituire un'alternativa alla messa a concorso quando non si può / si vuole mettere a concorso un'offerta.

Di conseguenza, per la definizione dell'obiettivo e degli indicatori, l'accento può essere posto su aspetti diversi. La convenzione sugli obiettivi si addice a qualsiasi tipo di pro-

blema, indipendentemente dal vettore di trasporto, dalla struttura organizzativa o dal tipo di motivazione.

3.5. Responsabilità nell'ambito delle convenzioni

Analogamente alla procedura d'ordinazione, la conduzione delle operazioni spetta solitamente a un Cantone. Il Cantone responsabile delle operazioni relative alle linee oggetto della convenzione deve in linea di massima poter stipulare, insieme alla Confederazione, una convenzione sugli obiettivi con l'IT.

3.6. Sottoscrizione delle convenzioni sugli obiettivi

La convenzione sugli obiettivi non sostituisce le convenzioni sull'offerta comprendenti in dettaglio gli impegni finanziari dei singoli committenti. Tuttavia, essa costituisce (in parte) la base per la stesura dell'offerta.

Prima di stipulare una convenzione tutti gli enti che partecipano all'ordinazione (Confederazione, Cantoni e per le linee del traffico locale eventualmente anche le Città / i Comuni) devono sempre essere informati in modo diretto e trasparente. La modalità e il contenuto dell'informazione sono definiti dai Cantoni coinvolti. È auspicabile assicurare la massima trasparenza affinché tutte le parti dispongano delle stesse informazioni. Tutti i partecipanti devono in linea di massima dichiararsi d'accordo, indipendentemente dalla loro quota di partecipazione.

Non è strettamente necessario, ma ciononostante auspicabile, che tutti i committenti coinvolti in un'offerta firmino la relativa convezione. Se uno dei committenti non sottoscrive la convenzione sugli obiettivi ma si dichiara d'accordo con la stessa, è sufficiente una conferma scritta per e-mail affinché gli obiettivi concordati risultino vincolanti anche per lui. Se uno dei committenti (Cantone) non è d'accordo con la convenzione sugli obiettivi, la rispettiva linea è stralciata dalla convenzione e si effettuano trattative separate con il committente, il Cantone e l'IT.
La Confederazione sottoscrive sempre solo le convenzioni sugli obiettivi che concernono linee del TRV beneficiario di indennità.

L'approvazione della convenzione sugli obiettivi serve a determinare le eventuali conseguenze sulle linee che esulano dalla regione oggetto della convenzione e a tenere conto in modo equilibrato degli interessi regionali. Gli effetti prodotti dalla convenzione concernono in egual misura tutti i committenti coinvolti e non solo i firmatari della convenzione.

3.7. Convenzioni senza la partecipazione della Confederazione

In linea di massima le convenzioni sugli obiettivi che riguardano il TRV sono valide soltanto se sono sottoscritte anche dalla Confederazione.

Tuttavia le convenzioni e i regolamenti tra Cantoni e IT, ad esempio riguardanti il traffico locale o le comunità tariffarie, non scompariranno. Anche in futuro queste convenzioni sugli obiettivi, non direttamente correlate all'ordinazione di linee del TRV, potranno essere stipulate senza la partecipazione della Confederazione.

3.8. Disciplina relativa alle IT con un'offerta nell'ambito del TRV e del traffico locale

I gruppi di linee oggetto della convenzione sugli obiettivi possono comprendere sia linee del TRV, sia linee del traffico locale. Quelle del TRV includono anche linee che non soddisfano i criteri del cofinanziamento da parte della Confederazione (a causa della domanda, del grado di copertura dei costi, del servizio multiplo, ecc.). Di regola la Confederazione sarà parte contraente della convenzione stipulata con le IT che operano nell'ambito del TRV. Per le linee del traffico locale possono essere parti contraenti anche i Comuni oltre ai Cantoni.

Nella convenzione sugli obiettivi deve tuttavia essere documentata separatamente l'indennità ai sensi dell'articolo 28 capoverso 1 LTV e dell'articolo 28 capoverso 4 LTV. Anche i valori obiettivo riferiti a costi, ricavi e indennità devono essere indicati a parte.

3.9. Durata delle convenzioni sugli obiettivi

Poiché di regola va applicata la procedura d'ordinazione biennale (per un periodo d'orario), in conformità all'articolo 24 capoverso 3 OITRV la durata ammonta solitamente a 4, 6, 8 o 10 anni. La durata ideale varia tra 4 e 6 anni. Per scadenze più lunghe occorre prevedere una possibilità o un obbligo di adeguamento circa a metà del periodo di validità. In singoli casi la durata potrebbe dipendere dalla pianificazione cantonale relativa alla messa a concorso o dalla data di realizzazione delle misure infrastrutturali. Per definire la durata occorre innanzitutto tenere conto anche della motivazione (obiettivo e scopo) della convenzione sugli obiettivi. Sono in particolare possibili le seguenti varianti di convenzione con relativa raccomandazione di durata:

Variante 1: convenzione con definizione specifica di obiettivi realizzabili a medio termine (durata: **4 anni**).

Possibili conseguenze qualora gli obiettivi non venissero raggiunti:

- si applica il sistema bonus-malus compreso nella convenzione sugli obiettivi (caso piuttosto raro);
- si applica il piano di misure appositamente definito nella convenzione sugli obiettivi;

Alla scadenza si stende una nuova convenzione.

Variante 2: convenzione con definizione specifica di obiettivi realizzabili a medio termine. In caso di non raggiungimento degli obiettivi le linee vengono messe a concorso (durata: **4 + 2 anni**).

Possibili conseguenze qualora gli obiettivi non venissero raggiunti:

- la linea viene messa a concorso.

Osservazione sulla durata della convenzione:

- se dopo il quarto anno gli obiettivi non sono raggiunti, la durata della convenzione viene automaticamente prorogata di altri due anni, durante i quali si procede alla messa a concorso.

Variante 3: convenzione sugli obiettivi a lungo termine (durata: **6, 8 o 10 anni**).

Questo tipo di convenzione si orienta alla convenzione in materia di aggiudicazione (cfr. Riforma delle ferrovie 2.2). Gli obiettivi da realizzare a lungo termine devono rimanere un'eccezione. Probabilmente ha più senso se, alla sua scadenza e in caso di necessità, una convenzione quadriennale venisse rinnovata, su nuove basi, per altri quattro anni. Sia i committenti che l'IT possono in questo caso stipulare una nuova convenzione partendo da nuove premesse.

Possibili conseguenze qualora gli obiettivi non venissero raggiunti:

- si applica il sistema bonus-malus compreso nella convenzione sugli obiettivi (caso piuttosto raro);
- si applica il piano di misure appositamente definito nella convenzione sugli obiettivi;
- alla scadenza si stende una nuova convenzione sugli obiettivi;
- alla scadenza la linea viene messa a concorso.

Premessa: la durata della concessione per il trasporto di viaggiatori è inferiore a quattro anni; tuttavia, la durata minima della convenzione sugli obiettivi è di quattro anni. Come procedere? Nella convenzione i committenti inseriscono l'obiettivo o la condizione secondo cui l'impresa deve presentare, entro i termini previsti dalla legge, una domanda di rinnovo della concessione per x anno/i oppure, d'intesa con il Cantone xy, anche per un periodo più lungo. Una domanda di concessione anteriore ai termini previsti dalla legge va respinta.

4. Aspetti relativi al contenuto

4.1. Obiettivi finanziari

In base all'articolo 16 capoversi 1 e 2 OITRV, i Cantoni invitano, previa consultazione dell'UFT, le IT a presentare un'offerta, menzionando eventualmente l'intenzione del committente di concludere o prorogare una convenzione sugli obiettivi.

L'articolo 25 OITRV prevede la possibilità, in ambito finanziario, di fissare gli obiettivi relativi ai costi, ai ricavi e alle indennità. A dipendenza della situazione e dello scopo, si può fissare un obiettivo di indennizzo globale, mentre, in altri casi, sarà invece più opportuno definire obiettivi di costo e/o di ricavo. Invece di obiettivi generali relativi ai costi, nella convenzione i committenti possono naturalmente limitarsi a definire disposizioni puntuali.

I committenti accordano alle IT il margine di manovra più ampio possibile prescrivendo nella convenzione "solamente" l'evoluzione delle indennità per gli anni successivi, ossia senza stabilire obiettivi espliciti relativi a costi o proventi. In questo caso le imprese sono libere di scegliere se raggiungere l'obiettivo mediante un risparmio sui costi e/o un aumento dei ricavi commerciali.

Spiegazioni ed esempi di testi modello relativi al capitolo 4.1. «Obiettivi finanziari»

Obiettivi di costo

Disposizione generale: i committenti possono prescrivere all'IT la realizzazione di un risparmio annuo medio sui costi complessivi pari ad esempio al 3 per cento. Il valore di riferimento può essere dato dai costi preventivati nell'offerta attuale.

Questa variante permette ai committenti di lasciare decidere alle IT il settore di costi per il quale adottare misure di risparmio, rispettando così la libertà aziendale.
Oltre a un obiettivo forfettario relativo ai costi, nella convenzione le parti contraenti possono definire in quali casi (condizioni quadro mutate) gli obiettivi relativi ai costi possono essere adeguati.

Costi per chilometro: un'alternativa a valori forfettari sono i «costi per chilometro». Diversamente da un valore forfettario prescritto in merito ai costi complessivi, tale indicatore offre il vantaggio di includere automaticamente una modifica dell'offerta (riferito al volume dell'offerta). Se l'offerta viene ampliata, occorre tuttavia tenere conto degli eventuali vantaggi sinergici. Ciò potrebbe comportare un adeguamento del costo «costi per chilometro».

In alternativa a un valore generale relativo ai costi, nella convenzione i committenti possono ovviamente anche limitarsi ad emanare disposizioni puntuali. Possibili obiettivi di costo.

Costo del capitale: le IT si avvalgono della garanzia della Confederazione, riducendo così i costi risultanti dagli interessi sul capitale di terzi.

Oneri per il personale: i Cantoni possono confrontare tra di loro i salari e le condizioni d'impiego delle varie IT. Alla stipula della convenzione sugli obiettivi i committenti possono verificare la struttura dei salari, gli stipendi medi delle singole categorie professionali, l'evoluzione degli stessi o le condizioni d'impiego e concordare con le IT le corrispondenti disposizioni.

I vigenti contratti collettivi di lavoro (CCL) vanno rispettati.

Oneri per beni e servizi: i costi legati a beni e servizi possono seguire l'evoluzione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo.

Carburante: il prezzo medio del carburante pubblicato dall'Unione petroliera (www.erdoel.ch) o un valore percentualmente di poco inferiore può fungere da valore di riferimento. Un esempio può essere la media di un anno o dei precedenti 2-3 anni.

Strutturazione minima dei costi

Conformemente all'articolo 17 capoverso 1 dell'ordinanza del DATEC del 1° marzo 2016 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221), nel settore del TRV devono essere documentati separatamente per ogni linea almeno i costi, i volumi di prestazioni, le unità e i costi unitari per:

a. la conduzione dei veicoli;
b. l'accompagnamento dei treni e la protezione di persone e cose;
c. i veicoli ferroviari, suddivisi per principali tipi di composizione e per:
    1. esercizio e manutenzione,
    2. ammortamenti,
    3. interessi;
d. i veicoli stradali o battelli, suddivisi per categorie di veicoli;
e. la vendita e la distribuzione;
f. l'utilizzo delle tracce delle linee ferroviarie;
g. l'amministrazione;
h. la riduzione della deduzione dell'imposta precedente dovuta all'indennità.

Obiettivi di ricavo

Disposizione generale: i committenti possono prescrivere all'IT un aumento annuo medio dei ricavi commerciali pari ad esempio al 3 per cento. La base può essere fornita dai proventi preventivati nell'offerta attuale.

La convenzione sugli obiettivi può prevedere un adeguamento del valore fissato per i ricavi, ad esempio in caso di previsti aumenti delle tariffe, cambiamento delle chiavi di ripartizione, adeguamenti dell'offerta o se gli indicatori relativi ai proventi sono insufficienti se confrontati con quelli delle altre IT della stessa categoria.

Ricavi per chilometro: un'alternativa è la definizione di «ricavi per chilometro». Diversamente da una disposizione relativa all'evoluzione generale dei proventi, tale indicatore offre il vantaggio di includere automaticamente un cambiamento dell'offerta (riferito al volume dell'offerta).

Per le convenzioni sugli obiettivi a lungo termine va detto che i ricavi possono in linea di massima essere fissati in modo vincolante solo a corta scadenza. L'evoluzione del mercato (soprattutto nel settore ferroviario) e l'aumento delle tariffe impongono una sorveglianza continua dello sviluppo dei ricavi. È ad esempio molto difficile valutare quale sarà la situazione del mercato tra sei anni. Già oggi molte IT tendono a inserire un premio di rischio a carico dei committenti anche sul breve periodo (ad es. nella procedura d'ordinazione). Si può pertanto affermare che è più facile fissare obiettivi a lunga scadenza sul lato dei costi. I ricavi devono di regola essere adeguati ogni due anni.

Strutturazione minima dei ricavi

In base all'articolo 16 capoverso 2 dell'OCIC, i ricavi commerciali si suddividono almeno in ricavi dei trasporti e in ricavi accessori. I ricavi dei trasporti devono essere documentati separatamente per ogni linea secondo i seguenti tipi di titoli di trasporto:

- titoli di trasporto forfettari esclusi quelli delle comunità tariffarie; nella convenzione sugli obiettivi si può eventualmente stabilire che i ricavi provenienti dalla vendita di abbonamenti generali devono essere riportati separatamente;
- titoli di trasporto individuali e abbonamenti di percorso esclusi quelli delle comunità tariffarie;
- titoli di trasporto delle comunità tariffarie per singola comunità tariffaria;
- altri ricavi dei trasporti.

Obiettivi di indennità

Indennità obiettivo per chilometro: oltre all'evoluzione forfettaria delle indennità, i committenti possono prescrivere un'«indennità obiettivo per chilometro». Se l'offerta viene ampliata, possono di regola generarsi vantaggi sinergici. Ciò può comportare un adeguamento dell'indennità obiettivo per chilometro.

4.2. Spiegazioni ed esempi di testi modello relativi ai meccanismi di adattamento

Costi

- La base è costituita dai volumi di prestazioni (= chilometri produttivi, ore produttive) per l'offerta ai sensi dell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi.
- In caso di differenze rispetto alla quantità ordinata, la base di confronto per il raggiungimento degli obiettivi è data dalla struttura dei prezzi e dei volumi ai sensi dell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi e dal corrispondente parametro di riferimento nazionale.
- L'IT X è disposta a tenere conto, nelle offerte, dei miglioramenti realizzati che hanno un'incidenza sul bilancio (incl. ricavi supplementari). L'IT X può inoltre sottoporre proposte di miglioramento dell'offerta ai committenti, i quali si impegnano ad esaminarle e a comunicare il più rapidamente possibile la loro decisione all'IT.
- In caso di variazioni quantitative dell'ordinazione, i costi, i ricavi e le indennità vengono adeguati ai nuovi volumi ordinati, in linea con la base di calcolo di cui all'allegato Y della convenzione sugli obiettivi. In questo contesto vengono presi in considerazione gli eventuali vantaggi e svantaggi sinergici.
- Qualora le condizioni quadro e le premesse dovessero mutare (ai sensi dell'allegato Y della convenzione sugli obiettivi), l'IT X ricalcola i valori obiettivo e li adotta d'intesa con i committenti.

Condizioni quadro e premesse per la determinazione dei valori obiettivo

Le seguenti condizioni quadro e premesse possono fungere da base per fissare i valori obiettivo; se mutano, occorre tenerne conto nella valutazione del raggiungimento degli obiettivi:

- Manutenzione, assicurazioni, tasse di circolazione, altri oneri per il personale e per beni e servizi

Questi elementi di costo sottostanno all'evoluzione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (base dicembre 2005 = 100.0 punti). Per l'offerta relativa all'anno d'orario 20xx, è indennizzato il prezzo allo stato del dicembre 20yy. Tutte le altre offerte sono indicizzate in base allo schema riportato di seguito. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi queste modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Anno d'orario	Base dell'indice
20xx	Dicembre 20xx (1xx.x punti)
20xx	Dicembre 20xx
20xx	Dicembre 20xx
20xx	Dicembre 20xx

- Carburante

Per il prezzo del carburante funge da riferimento il prezzo medio dell'anno precedente, pubblicato dall'Unione petrolifera (www.erdoel.ch), o la media annuale su tre anni (eventualmente applicando uno sconto del 5 per cento sul volume oppure tenendo conto delle operazioni a termine). L'adozione di nuove tecnologie presuppone il mutuo consenso e una rinegoziazione tra le parti contraenti della convenzione sugli obiettivi.

Per l'offerta relativa all'anno d'orario 20xx, il prezzo è indennizzato in base allo stato dei prezzi di (data della stipula della convenzione) mese yy 20xx. Tutte le altre offerte sono indicizzate in base allo schema riportato di seguito; per determinare il prezzo si fa tuttavia riferimento anche alle previsioni. Nell'allegato della convenzione sugli obiettivi queste modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Anno d'orario	Base dell'indice
20xx	Mese stipula convenzione sugli obiettivi 20xx (CHF 1.xx, IVA incl.)
20xx	Dicembre 20xx
20xx	Dicembre 20xx
20xx	Dicembre 20xx

- Rimborso dei dazi sul carburante

Il calcolo per singolo anno d'orario comprende un rimborso dei dazi sul carburante pari a xx centesimi al litro di diesel. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

- Riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente

Il calcolo per singolo anno d'orario comprende una riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente (imposta sul valore aggiunto) del 3,7 per cento. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Ammortamenti

I tassi di ammortamento si basano sull'OCIC. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

- Costo del capitale

I tassi d'interesse per il capitale di terzi si basano sulle condizioni attuali praticate nei confronti delle IT tenendo conto delle garanzie di fideiussione della Confederazione. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi le eventuali modifiche dei tassi d'interesse sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

- Oneri salariali

Per gli anni di previsione non si tiene conto del rincaro dei salari che, nell'allegato X della convenzione sugli obiettivi, viene preso in considerazione in un secondo tempo ed è disciplinato attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. Il calcolo del rincaro di regola si basa sulle corrispondenti evoluzioni del Cantone di Y o della Confederazione.

- Oneri per le assicurazioni sociali

Per tutti gli anni di previsione si applicano i premi al 1°gennaio 20xx. Nell'allegato X della convenzione sugli obiettivi, le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. Per gli anni di previsione il calcolo non include i contributi di risanamento nell'ambito della previdenza professionale.

- Ricavi delle comunità tariffarie

Per calcolare i ricavi delle comunità tariffarie si è fatto riferimento all'evoluzione delle entrate fino alla fine del 20xx, riportata nella tabella sottostante. Le offerte future terranno conto dell'evoluzione per gli anni 20xx e 20xx nonché della nuova struttura della comunità tariffaria. Nell'allegato Z della convenzione sugli obiettivi le eventuali modifiche dell'evoluzione delle entrate o delle chiavi di ripartizione sono considerate in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Anno d'orario	Comunità tariffaria		Comunità tariffaria integrale	
20xx (anno di base)	CHF	100.x%	CHF	100.0%
20xx	CHF	1xx.x%	CHF	1xx.x%
20xx	CHF	1xx.x%	CHF	1xx.x%
20xx	CHF	1xx.x%	CHF	1xx.x%
20xx	CHF	1xx.x%	CHF	1xx.x%

- Scritte pubblicitarie sui mezzi di trasporto

La pubblicità sui mezzi di trasporto, commisurata alle esigenze dell'informazione ai passeggeri, è in linea di massima consentita e auspicata per l'incremento delle entrate.

4.3. Fattori esogeni / direttive di terzi

Al momento di stipulare un contratto della durata di quattro o più anni, occorre tenere conto delle conseguenze di possibili fattori esogeni e chiarire la questione della ripartizione dei rischi. In linea di massima si possono applicare le quattro soluzioni seguenti:

- se le indennità non vengono adeguate, la totalità del rischio è a carico dell'IT;
- se le indennità, vale a dire i costi o i ricavi, sono correlate agli indici dei prezzi, sono i committenti ad assumersi il rischio delle variazioni di prezzo (ad es. prezzo del diesel al litro). Il rischio legato ai quantitativi necessari (ad es. litri di diesel per anno) è invece a carico dell'IT;
- se le indennità sono calcolate a posteriori in base ai costi o ai ricavi effettivi, la totalità del rischio è a carico dei committenti, a condizione che il maggior costo, o i minori ricavi, delle IT siano compensati dai committenti;
- se l'adeguamento è negoziato in un determinato momento, l'assunzione dei rischi dipende dal potere negoziale delle parti.

Possibili fattori esogeni:

- cambiamento delle regole del gioco da parte dei committenti (ad es. tagli al budget a seguito di programmi di risparmio, nuovi requisiti (legali) per le IT, ecc.).

L'elenco dei fattori esogeni deve essere il più esaustivo possibile: un adeguamento della convenzione dovuto a un fattore esogeno deve costituire un'eccezione. L'evoluzione del prezzo del diesel, ad esempio, deve solitamente costituire un fattore di rischio a carico dell'IT.

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.3. «Fattori esogeni»

Le parti stipulano la presente convenzione nell'aspettativa di una continua evoluzione positiva. Qualora fattori importanti e imprevedibili dovessero causare differenze superiori al/allo X per cento del fatturato annuo dei committenti o dell'IT X, in particolare nei comparti politica finanziaria, politica dei trasporti, politica energetica o politica del personale, le parti concordano, su incarico di una di esse, una modifica adeguata dei valori obiettivo nell'ambito della procedura d'ordinazione.

4.4. Obiettivi qualitativi / rapporto con il progetto di assicurazione della qualità

La base per stipulare una convenzione sugli obiettivi riguardanti la qualità nel TRV è costituita dal sistema nazionale di rilevamento della qualità per il traffico regionale viaggiatori (SRQ TRV). Questo sistema è introdotto in tutta la Svizzera in modo scaglionato a partire dal 2016.

Dal luglio 2016 sono in corso una serie di rilevamenti, svolti in base a precise direttive da personale appositamente istruito (clienti civetta), per valutare la pulizia, l'ordine, l'efficienza e l'assenza di danni e atti di vandalismo sui veicoli e presso le fermate. Nel contempo si rilevano sui veicoli e presso le fermate anche la qualità delle informazioni per i passeggeri, nonché la competenza e la correttezza del personale conducente degli autobus. I clienti civetta, indipendenti dalle IT, eseguono ogni anno un numero prestabilito di rilevamenti della qualità a campione per ogni IT. I dati e i risultati ottenuti mediante questo metodo oggettivo di misurazione consentono di stipulare convenzioni sugli obiettivi. Secondo l'articolo 18 LTV, le IT devono rispettare standard minimi di qualità (valori obiettivo). Prima di fissare standard minimi per singoli aspetti qualitativi, occorre accumulare sufficienti esperienze pratiche con il nuovo strumento SRQ TRV. Dati di rilevamento plausibilizzati per ogni IT del TRV, utilizzati per una definizione calibrata dei valori obiettivo SRQ, saranno disponibili presumibilmente nella primavera 2017. L'UFT si impegna a mettere a disposizione i definiti valori obiettivo SRQ TRV in vista delle convenzioni sugli obiettivi per il 2018.

Oltre ai rilevamenti mediante clienti civetta, il sistema SRQ TRV prevede la misurazione automatizzata della puntualità presso 90 imprese ferroviarie e di autolinee del TRV. Mediante misurazioni continue sarà verificato il rispetto dell'orario di arrivo, indicato nell'orario ufficiale, di treni e autobus in fermate prescelte di una linea del TRV. Le IT forniscono attraverso un'apposita piattaforma i dati rilevati elettronicamente alla banca dati sulla qualità BADA-Q dell'UFT. La misurazione della puntualità è introdotta a tappe a partire da marzo 2016. A causa della sua complessità e delle diverse condizioni tecniche delle singole IT, il processo di implementazione non si concluderà prima della fine del 2017. Non è ancora dato sapere quando saranno stabiliti in via definitiva gli standard minimi di puntualità utilizzabili per le convenzioni sugli obiettivi.

Il sistema SRQ TRV poggia sulla norma europea EN 13816 per il trasporto pubblico; tuttavia, non la segue integralmente. In aggiunta ai due metodi di rilevamento utilizzati dal sistema SRQ TRV, «misurazione diretta delle prestazioni» (rilevamento della puntualità) e «rilevamento con clienti civetta», occorrerebbe infatti effettuare anche inchieste sulla soddisfazione dei clienti. Per il momento l'UFT non intende completare il sistema SRQ TRV in tal senso.

Poiché diversi Cantoni eseguono già regolarmente simili inchieste, in parte anche da diversi anni, le convenzioni sugli obiettivi tra committenti e IT possono contenere, oltre

a indicatori sulla qualità del sistema SRQ TRV, altri parametri e valori di riferimento, concernenti ad esempio inchieste cantonali sulla soddisfazione dei clienti e/o rilevamenti della qualità specifici a singole IT.

Le convenzioni sugli obiettivi rappresentano per i committenti uno strumento ideale per gestire la qualità poiché consentono di:

- escludere le definizioni della qualità rilevanti per la clientela già presenti (ad es. pulizia, puntualità, soppressione di corse);
- affrontare problematiche la cui risoluzione richiede tempi lunghi;
- avviare progetti complessi con soluzioni flessibili;
- tenere conto di fattori di qualità ed efficienza specifici.

4.5. Entità degli obiettivi; obiettivi di regolamentazione

Il grado di regolamentazione dipende dall'approccio scelto. Regole troppo dettagliate limitano fortemente il margine d'azione imprenditoriale e possono causare lunghe discussioni prima della stipula e durante l'applicazione della convenzione.

In linea di principio i committenti fissano degli obiettivi soltanto laddove effettivamente necessario. In tal modo l'IT può concentrarsi su di essi e impegnarsi per centrarli al meglio. Quanti più obiettivi si fissano in una convenzione, tanto più impegnativa sarà la sua applicazione per i committenti, poiché il relativo controlling e il suo adeguamento risulteranno in proporzione più complessi. Gli obiettivi devono quindi poter essere adeguati in modo flessibile con il mutare delle condizioni quadro.

L'importante è che gli obiettivi siano fissati in modo chiaro e che il loro raggiungimento possa essere misurato con la massima oggettività: si riduce così il rischio che vengano interpretati diversamente dai committenti e dall'IT.

Soprattutto nel caso di IT attive a livello nazionale la gestione delle cosiddette «prestazioni di sistema del trasporto pubblico (TP) Svizzera» deve essere chiarita. Quali compiti svolgono queste IT nel quadro dell'UTP? L'onere dovrebbe poter essere delimitato rispetto ai servizi per il TRV ordinati, per consentire ai committenti di finanziare questi compiti separatamente, al di fuori dell'offerta TRV. Escludendo il calcolo delle prestazioni di sistema dall'offerta, quest'ultima può essere confrontata con le offerte delle altre IT (indicatori).

Gli obiettivi vanno infine scelti in modo da essere confrontabili per tutte le linee di un'IT appartenenti alla stessa categoria del sistema di indicatori dell'UFT (analisi comparativa). Per poter valutare la stessa IT nel corso del tempo, occorre includere anche i cambiamenti dell'offerta.

La definizione di obiettivi implica pertanto una contraddizione. Da un lato i committenti devono fissare obiettivi più dettagliati possibili e quindi facilmente misurabili (valutabili), mentre dall'altro più gli obiettivi sono dettagliati, più essi limitano il margine d'azione imprenditoriale.

4.6. Impostazione del sistema di controlling e/o di rendiconto

Controlling e rendiconto

Dal punto di vista dell'UFT è sufficiente se l'IT riferisce sul raggiungimento degli obiettivi fissati nella convenzione e su eventuali domande/problemi ogni due anni nel corso della procedura d'offerta a una scadenza prestabilita. Può farlo per iscritto alla presentazione dell'offerta od oralmente nel quadro delle trattive d'offerta.

I committenti fanno in modo che il sistema di controlling e di rendiconto non causi importanti oneri amministrativi alle IT.

Scopo e forma del rendiconto

Il rapporto fornisce una panoramica sui principali settori di attività, permettendo così di individuare anticipatamente le misure con eventuale incidenza sui costi.

Il rapporto deve essere conciso, chiaro e concreto e la sua struttura sempre uguale e tale da consentire dei confronti (conformemente alla griglia dei capitoli). Qualora circostanze eccezionali lo richiedano, vanno fornite indicazioni più dettagliate.

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.6. «Sistema di controlling e/o di rendiconto»

Rapporto annuale (da consegnare entro fine xx)

1. Prima parte: sintesi

- Informazioni particolari
- Settori problematici
- Breve riassunto

2. Seconda parte: rendiconto finanziario

- Offerta per il successivo anno d'orario
- Chiusura dei conti (anno precedente) delle linee del TRV nel Cantone di xy conformemente alle direttive della Confederazione (OCIC e direttive UFT)
- Piano di previsione a medio termine fino alla scadenza del contratto
- Valori obiettivo aggiornati
- Proposta sulle misure adatte a garantire il raggiungimento degli obiettivi finali
- Confronto dei dati del conto di previsione con i valori obiettivo aggiornati, calcolo e motivazione delle differenze

3. Terza parte: mercato

- Evoluzione della domanda (passeggeri, viaggiatori-chilometro, analisi delle singole corse)
- Corse sovraffollate (indicazioni su singole corse)
- Domanda scarsa o addirittura corse vuote (indicazioni su singole corse)
- Corse soggette a ritardi (indicazioni su singole corse)
- Puntualità e qualità delle coincidenze (tra cui la situazione del traffico)
- Pulizia, ordine, efficienza e assenza di danni delle installazioni
- Informazioni ai clienti
- Analisi dei reclami della clientela
- Politica relativa ai posti in piedi e tasso d'occupazione dei veicoli
- Misure a seguito dell'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti

4. Quarta parte: misure dell'IT

Misure dell'IT con eventuali conseguenze sui costi per i committenti

4.7. Sistema bonus-malus

Le convenzioni sugli obiettivi non devono necessariamente prevedere un sistema bonus-malus ai sensi dell'articolo 33 capoverso 3 LTV; tali sistemi costituiscono semplicemente un'opzione.

Possono tuttavia risultare utili laddove la convenzione riguardi unicamente i costi o la qualità. La comunità tariffaria Zürcher Verkehrsverbund ZVV si avvale ad esempio di sistemi bonus-malus per incentivare le IT a offrire servizi di qualità. La ZVV ha fatto buone esperienze con questo strumento. Oltre al pagamento di una penale, il malus ha ripercussioni anche sull'immagine di un'IT.

Nel caso di convenzioni impostate sulle indennità, ovvero sulla differenza tra costi e ricavi, le IT sono stimolate direttamente dal mercato a operare al meglio per conseguire una domanda e ricavi commerciali più elevati possibili. In questi casi l'incentivazione mediante un sistema bonus-malus non è indicata. Servizi di cattiva qualità spesso si ripercuotono negativamente sui proventi, oltre a causare un aumento dei reclami e degli indennizzi ai clienti. L'obbligo di pagare una penale ai committenti peggiorerebbe ulteriormente la situazione e si scontrerebbe con gli opportuni risarcimenti ai diretti interessati. In casi particolari un sistema bonus-malus potrebbe invece risultare opportuno, ad esempio se è esclusa la messa a concorso (impianti di trasporto a fune).

Per motivi di bilancio, la definizione di un bonus può risultare problematica per l'ente pubblico, in quanto richiede di regola l'accantonamento di fondi di importo pari al bonus massimo da versare a titolo di indennità.

In riferimento al sistema SRQ TRV

L'applicazione di un sistema di incentivazione monetario per la qualità nel TRV non costituisce attualmente una priorità. Stando alle esperienze finora raccolte, in qualità di nuovo strumento il sistema SRQ TRV crea per l'IT incentivi sufficienti ed efficaci per una promozione mirata della qualità, almeno durante gli anni dell'introduzione. Occorre sempre tener presente che l'impiego di un sistema finanziario bonus-malus comporta dei rischi, soprattutto perché non è possibile escludere eventuali falsi incentivi indesiderati per l'IT e l'intero sistema TRV (ad es. se l'IT assicura una buona qualità solamente in relazione ai criteri determinanti per i bonus/malus, ma trascura gli altri).

4.8. Possibili sanzioni

Le possibilità di sanzionamento in caso di inadempimento o differenze rispetto alla convenzione sugli obiettivi sono molteplici e sono applicabili ad esempio nell'ambito delle trattative in merito alle convenzioni biennali sull'offerta. Una messa a concorso pubblica è più praticabile nel caso delle autolinee che per i servizi ferroviari.

La convenzione deve indicare chiaramente i criteri che ne determinano l'adempimento. I fattori chiave sono:

- la periodicità (gli obiettivi devono essere soddisfatti ogni anno o solo in media sull'arco di diversi anni);
- gli obiettivi intermedi (soddisfatti singolarmente o globalmente);
- i volumi di prestazioni (soddisfatti per ogni linea, per ogni sottosettore o in media per un intero gruppo di linee).

Possibili sanzioni

È importante che le sanzioni e le misure fissate in una convenzione sugli obiettivi siano effettivamente attuate in caso di non raggiungimento degli obiettivi.

Nella convenzione gli obiettivi devono essere scelti e formulati in modo tale da evitare discussioni tra committenti e IT in merito al loro raggiungimento. Alla domanda riguardante il raggiungimento di un obiettivo si deve poter rispondere con un chiaro «Sì» o un «No». In caso di inosservanza della convenzione, le possibili sanzioni sono molteplici. Tuttavia, nella convenzione sugli obiettivi esse devono in ogni caso essere fissate in modo chiaro e comprensibile. Possibili sanzioni sono:

- la messa a concorso pubblica dei servizi di trasporto e quindi l'assegnazione della concessione a un'altra IT;
- conseguenze finanziarie (ad es. l'applicazione di un sistema malus);
- l'impartizione di un'ultima scadenza entro cui apportare le necessarie correzioni o raggiungere gli obiettivi. Questa misura può essere accompagnata da un piano di attuazione elaborato dai committenti in collaborazione con l'IT;
- il ritiro anticipato della concessione se le relative condizioni di cui alla LTV non sono soddisfatte e, qualora necessario, il conferimento dei servizi di trasporto a un'altra IT (cfr. Riforma delle ferrovie 2.2).

Esempi di testi modello relativi al capitolo 4.8. «Possibili sanzioni»

Raggiungimento degli obiettivi (dati finanziari e relativi alla qualità)

- Nei limiti del possibile l'IT X rispetta i valori obiettivo concordati per gli anni d'orario 20xx e 20xx (n. x) tenendo conto delle premesse e condizioni quadro convenute (allegato Z della convenzione sugli obiettivi). I valori obiettivo definiti per gli anni d'orario intermedi possono essere superati al massimo nella misura del 2 per cento.
- Per valutare il raggiungimento degli obiettivi sono determinanti i valori obiettivo stabiliti nella presente convenzione.
- I committenti individuano le differenze rispetto agli obiettivi qualitativi mediante il rilevamento della soddisfazione dei clienti, l'analisi dei reclami e la verifica della qualità.
- Le divergenze dai valori concordati sono comunicate per iscritto all'IT X.
- Nell'ambito del rilevamento oggettivo della qualità nel TRV svizzero (rilevamento automatizzato della puntualità e rilevamento con clienti civetta) gli standard minimi costituiscono i valori di riferimento per valutare il raggiungimento degli obiettivi.

Procedura in caso di differenze

- Se dall'analisi delle differenze emerge la necessità di adottare delle misure, l'IT X deve attivarsi in tal senso. Se ciononostante la qualità risultasse ancora insufficiente rispetto agli standard concordati, i committenti possono sollecitare per iscritto l'IT X a rispettare gli standard di qualità. Se entro tre mesi dal richiamo scritto uno standard non è soddisfatto e non si possono addurre motivi importanti, i committenti si riservano altri provvedimenti (si vedano al riguardo le possibili sanzioni).
- L'IT X sottopone ai committenti delle proposte scritte per migliorare la qualità e/o la soddisfazione della clientela. La richiesta può essere avanzata più volte nel corso della durata del contratto.
- Motivi importanti per esonerare l'IT X da ogni responsabilità in caso di non soddisfazione degli standard di qualità possono essere cause esterne quali in particolare disagi al traffico gravi e imprevedibili (ad es. cantieri), forza maggiore (ad es. periodi di maltempo), vandalismo, atti di sabotaggio, ecc.

- Nel corso della sua durata di validità, la convenzione può essere modificata o revocata solo di comune accordo tra le parti. Le modifiche della convenzione devono avvenire in forma scritta e possono essere concordate nell'ambito della procedura d'offerta.
- In caso di modifiche importanti delle basi legali, si procede a un esame approfondito dei principi e della conformità giuridica della presente convenzione.

4.9. Composizione delle controversie

Le disposizioni in materia di convenzioni sugli obiettivi non disciplinano un'eventuale composizione delle controversie. Sono pertanto considerate applicabili le rispettive disposizioni sulla procedura di ordinazione (art. 31*a* cpv. 6 LTV in combinazione con art. 56 cpv. 2 LTV), secondo cui l'UFT è l'autorità decisionale in materia di controversie.

In casi particolari, per la composizione delle controversie si può seguire anche una procedura in diverse tappe, ad esempio tentando di raggiungere un accordo amichevole in seno a un organismo indicato nella convenzione. Anche in questi casi l'ultima parola spetta all'UFT.

Esempio di testo modello relativo al capitolo 4.9. «Composizione delle controversie»

Le vie legali da adire qualora non si giungesse a una soluzione negoziale sono rette dall'articolo 31*a* capoverso 6 LTV in combinazione con l'articolo 56 capoverso 2 LTV.

5. Lista di controllo

Di seguito è riportato un elenco di punti in base ai quali stendere una convenzione sugli obiettivi:

1. Obiettivi
   Per quali motivi occorre concludere una convenzione sugli obiettivi?
   Quali sono gli interessi delle parti coinvolte?
   Quali sono gli obiettivi?

2. Campo di applicazione
   Per quale linea o gruppo di linee deve essere conclusa la convenzione sugli obiettivi?

3. Durata
   Qual è la durata delle concessioni per il trasporto di viaggiatori di queste linee?
   Per quale periodo deve essere conclusa la convenzione sugli obiettivi?

4. Parti coinvolte
   Quali committenti sono direttamente coinvolti?
   Chi deve firmare la convenzione sugli obiettivi?
   Quali parti devono essere informate?
   Chi è responsabile del processo?

5. Pianificazione del processo
   Quale tabella di marcia è realistica?
   Sono disponibili le risorse umane necessarie?
   Esiste la possibilità di posticipare l'applicazione della convenzione?

6. Gestione
   La gestione finanziaria è assicurata attraverso obiettivi di costo (ed eventualmente relativi ai ricavi) o solamente tramite obiettivi di indennità?
   Quali rischi si assumono le parti coinvolte?
   Sono previsti meccanismi di adattamento finanziari? Se sì, quali?
   Con quali indicatori viene valutata la qualità dei servizi?
   Con quali modalità occorre fornire il rapporto periodico?

7. Possibili sanzioni e composizione delle controversie:
   Quali sanzioni vengono concordate?
   Come si prevede di comporre le controversie?

8. Alla scadenza della convenzione sugli obiettivi
   Cosa prevedono i committenti alla scadenza della convenzione sugli obiettivi?
   Se gli obiettivi sono raggiunti, si rinuncia a un’ulteriore convenzione o ne viene successivamente conclusa una nuova? È previsto anche un bando di concorso?

6. Possibile sviluppo della guida

Nel suo ruolo di cofirmatario e coordinatore per lo scambio di esperienze, l'UFT supporta la committenza che, con ogni stesura di una convenzione, acquisisce sempre maggior pratica ottimizzando costantemente la qualità degli accordi.

La presente guida è sviluppata e aggiornata in base alle conoscenze attuali dell'UFT. Qualora necessario, i testi modello possono pertanto essere completati con altri esempi. Ovviamente i complementi saranno apportati unicamente d'intesa con i Cantoni coinvolti.

Le esperienze maturate possono essere integrate nei capitoli 3. «Aspetti di fondo» e 4. «Aspetti relativi al contenuto». Le richieste, le aggiunte, ecc. dei Cantoni sono sempre gradite.

Persona di riferimento: Roland Wittwer, Sezione Traffico viaggiatori, UFT

roland.wittwer@bav.admin.ch

Allegato 1 — Convenzione modello anonimizzata 1

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento
3003 Berna

Dipartimento dell'economia
del Cantone di San Gallo
Davidstrasse 35
9001 San Gallo

Convenzione sugli obiettivi

tra

il Cantone di San Gallo,

l'Ufficio federale dei trasporti UFT

e

l'impresa di trasporto …

(di seguito «IT»)

sull'evoluzione delle offerte

nel periodo d'orario 2012-2017

(dicembre 2011 – dicembre 2017)

nella regione di … (x linee)

Premessa

Con scritto del … il Cantone di San Gallo, rappresentato dall'ufficio dei trasporti pubblici («Amt für öffentlichen Verkehr», abbreviato «AöV»), e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) hanno indetto un concorso pubblico per le autolinee nella regione di …. Con scritto del … l'AöV del Cantone di San Gallo e l'UFT hanno notificato l'attribuzione all'IT.

Gli obiettivi della messa a concorso, tra cui il miglioramento della competitività tariffale e qualitativa dei trasporti pubblici della regione di …, sono stati raggiunti. Conformemente al sistema di indicatori per la valutazione delle autolinee nel Cantone di San Gallo e all'evoluzione dei costi e dei ricavi degli anni d'orario …, i committenti vogliono mantenere il livello di indennità conseguito.

La presente convenzione sugli obiettivi è stipulata per le x linee servite dall'IT nella regione di …: 80.xxx località-località, …. Tali linee sono cofinanziate dalla Confederazione, fatta eccezione per la/e linea/e 80.xxx.

La convenzione poggia sugli articoli 24 e 25 OITRV[1] e funge da base per le offerte relative ai singoli periodi d'orario, presentate nell'ambito della procedura d'ordinazione ordinaria.

Principi

Nella presente convenzione sugli obiettivi le parti contraenti fissano gli obiettivi relativi ai costi, ai ricavi e alla qualità per il periodo 2012-2017.

La presente convenzione fa riferimento all'offerta dell'anno d'orario 2011 secondo l'orario ufficiale. Le eventuali modifiche dell'offerta (ad es. a seguito dell'entrata in funzione della S-Bahn San Gallo 2013[2]), le disposizioni della Confederazione dichiarate globalmente valide (ad es. il sistema SRQ svizzero, la struttura delle convenzioni sugli obiettivi) e i cambiamenti del diritto vigente possono comportare un adeguamento della presente convenzione e dell'indennità.

Qualora fattori imprevedibili (ad es. nell'ambito della politica finanziaria, della politica dei trasporti, della politica energetica o della politica del personale) o progetti prevalenti (ad es. nel quadro della stretta cooperazione con la comunità tariffaria OSTWIND) dovessero causare una differenza dei costi convenuti superiore al 2 per cento, le parti concordano, su incarico di una di esse, una modifica adeguata della presente convenzione sugli obiettivi.

---

[1] Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16 – stato 1° gennaio 2016)

[2] Operativa a partire dal dicembre 2013

Per quel che concerne le misure per il raggiungimento degli obiettivi di costo (n. 3), la priorità è data al miglioramento della produttività nell'erogazione dei servizi e all'ottimizzazione delle strutture in concomitanza con un aumento dei ricavi (n. 4) e l'adempimento degli obiettivi di qualità (n. 5). Gli aumenti dell'efficienza conseguiti grazie all'adeguamento dell'offerta sono computati ai committenti (riduzione dell'indennità); le ottimizzazioni generali aiutano l'IT a raggiungere gli obiettivi della presente convenzione.

Obiettivi di costo

Le offerte definitive del … e … dell'IT per il 2011[3] e le trattative sul calcolo dell'IT (nota del …, allegato 5) fungono da base per il calcolo degli obiettivi di costo. Il rincaro 2011 è considerato compensato.

Per gli anni 2012-2017, a condizioni quadro immutate (senza adeguamento del rincaro, offerta d'orario invariata, ecc.) i **costi computabili massimi** sono i seguenti[4]:

Anno	**Costi annui***	**Costi annui per x linee nel traffico regionale viaggiatori (TRV)** (indennità ai sensi dell'art. 28 cpv. 1 LTV[5])
2012	xxx.-	Base offerte definitive 2011
2013 - 2017	xxx.-	* (uguale rispetto all'anno precedente)

Anno	**Costi annui***	**Costi annui per x linea/e che non rientra(no) nel TRV** (indennità ai sensi dell'art. 28 cpv. 2 e 4 LTV)
2012	xxx.-	Base offerte definitive 2011
2013 - 2017	xxx.-	* (uguale rispetto all'anno precedente)

* Per la procedura in caso di adeguamento (allegato 1) e di modifica dell'offerta (n. 6) cfr. allegato 3

[3] Le cifre determinanti sono indicate negli allegati 2 e 4.

[4] Dati arrotondati; è determinante il calcolo dei costi effettuato dall'IT. Sono ammessi trasferimenti tra le x linee, a condizione che la somma dei costi non aumenti.

[5] Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1 – stato 1° gennaio 2016)

La verifica del raggiungimento degli obiettivi di costo e l'aggiornamento dei valori obiettivo si effettuano nell'ambito della procedura d'ordinazione ordinaria tenendo conto dell'allegato 1.

Per mantenere una visione d'insieme degli obiettivi di costo fissati, nel quadro della procedura d'ordinazione ordinaria occorre presentare una prima offerta con l'offerta d'orario invariata (ad es. prima offerta 2013 sulla base dell'offerta d'orario 2012). Eventuali offerte complementari devono essere inoltrate separatamente ed entro i termini prefissati, ossia entro la fine di aprile del corrispondente anno d'offerta. La procedura di adeguamento in caso di modifiche dell'offerta è riportata nell'allegato 3.

Obiettivi di ricavo

L'IT reagisce ai mutamenti del mercato e delle condizioni mirando ad aumentare ulteriormente la domanda e i proventi.

La base per il calcolo dei ricavi è costituita dalle offerte definitive del … e … dell'IT per il 2011, dalla nota del … e dalle previsioni sui proventi e sulla domanda della comunità tariffaria OSTWIND per gli anni d'orario 2012-2017, oltre che dall'evoluzione nazionale delle tariffe. Gli aumenti dei proventi previsti annualmente nell'ambito della procedura d'offerta fanno riferimento alle disposizioni di OSTWIND e a quelle concernenti il traffico nazionale. Analogamente al prezzo del carburante, anche per i ricavi si considera come nuova base di calcolo per l'anno successivo l'evoluzione effettiva riportata nell'allegato 4. Gli obiettivi di ricavo corrispondono alla somma complessiva delle x linee TRV e della/e linea/e che non rientra(no) nel TRV. Nella procedura d'ordinazione ordinaria si tiene annualmente conto di eventuali modifiche dell'evoluzione degli introiti che non dipendano dall'IT o concernenti la chiave di ripartizione OSTWIND.

Per consentire la verifica dell'evoluzione dei ricavi, occorre documentare le singole voci di reddito nella presentazione dell'offerta conformemente al modulo «Conto di previsione TRV» o in modo adeguato.

Obiettivi di qualità

A seguito della nuova disciplina sui trasporti pubblici (revisione TP) entrata in vigore il 1° gennaio 2010, per quanto riguarda la qualità si applicano anche le seguenti diposizioni:

- articolo 18 capoverso 1 lettera b e capoverso 2 LTV: «Le imprese devono attenersi agli standard minimi relativi alla qualità. Il Consiglio federale stabilisce gli standard minimi»;
- articolo 33 capoverso 3 LTV: «La convenzione sugli obiettivi può contemplare un sistema di bonus-malus applicabile alla qualità e agli indicatori finanziari»;
- articolo 9 capoverso 1 OITRV: «L'UFT allestisce a livello svizzero un sistema per misurare la qualità di offerte e prestazioni delle imprese di trasporto nel traffico regionale viaggiatori. Coinvolge i Cantoni e le imprese di trasporto»;
- articolo 9 capoverso 2 OITRV: «I committenti possono esigere dalle imprese di trasporto che queste misurino, valutino e documentino la qualità delle loro prestazioni per il traffico regionale viaggiatori, migliorandole, se del caso, nell'ambito della convenzione sull'offerta».

L'introduzione a livello nazionale del sistema SRQ TRV (modulo di base UFT) avviene in modo scaglionato a partire dal 2016. Poiché tale sistema dovrà dapprima essere sperimentato a fondo, le parti intendono integrare i corrispondenti valori obiettivo nella convenzione sugli obiettivi solo in un secondo tempo, nel 2018 o nel 2019.

Ogni tre anni la qualità dell'erogazione delle prestazioni di trasporto dell'IT è rilevata, assieme a quella delle altre imprese, mediante inchieste sulla soddisfazione dei clienti OSTWIND. L'obiettivo minimo per il 2014 è di posizionarsi tre punti al di sopra del valore medio delle imprese di autolinee della comunità tariffaria OSTWIND. Determinante al riguardo è l'indice della prestazione di trasporto, composto dai seguenti sette fattori di qualità: affidabilità, comfort di viaggio, informazione presso le fermate, sicurezza, informazione in caso di ritardo, personale conducente e pulizia dei veicoli. L'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti funge pertanto da strumento di controllo per il rispetto della qualità. Possono inoltre essere integrati i risultati delle misurazioni della qualità effettuate dall'IT o l'analisi dei reclami della clientela (n. 6).

Rimane riservata l'introduzione di un sistema bonus-malus per la qualità, che deve basarsi sui risultati del sistema SRQ TRV per il TRV svizzero e su quelli dell'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti OSTWIND.

Modifiche dell'offerta

Gli obiettivi a medio termine dell'offerta del Cantone di San Gallo sono in linea con il quarto programma per i trasporti pubblici 2009-2013, adottato nel novembre 2008 dal Gran Consiglio. A partire dall'anno d'orario 2014 (dicembre 2013), l'offerta ferroviaria del Cantone subirà importanti modifiche a seguito dell'entrata in funzione della S-Bahn San Gallo 2013. Ciò avrà ripercussioni sull'offerta di autolinee che assicurano i collegamenti con i nodi ferroviari: occorrerà da un lato colmare le lacune dell'offerta dovute all'attuazione del piano della S-Bahn (compensando la soppressione di fermate ferroviarie e coincidenze con l'offerta di autolinee) e dall'altro soddisfare le nuove esigenze di coincidenza generate dall'ampliamento dell'offerta ferroviaria. A ciò si aggiungono gli adeguamenti dell'offerta dettati dalla domanda, così come i miglioramenti lungo le singole linee. Le basi concettuali della nuova offerta ferroviaria sono fissate nella pianificazione dei trasporti pubblici della regione … (rapporto finale del …). Le modifiche dell'offerta sono considerate in un secondo tempo nell'allegato 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

L'IT è responsabile, insieme all'AöV, dell'adeguamento dell'offerta che, oltre all'erogazione dei servizi conforme all'orario, prevede i seguenti compiti:

- far conoscere attivamente l'offerta nella regione ricorrendo anche alla collaborazione delle IT operative nella stessa area e della Regione di …;
- fungere da interlocutore e parte contraente responsabile per le scuole nell'ambito dei trasporti di scolari integrati nelle linee finanziate da Confederazione e Cantone e beneficiarie di indennità (contributo di terzi);
- osservare l'evoluzione della domanda (passeggeri, viaggiatori-chilometro, valutazione delle singole corse);
- rilevare situazioni d'offerta non conformi:
  - corse sovraffollate,
  - domanda ridotta o addirittura corse vuote,
  - corse soggette a ritardi;
- assicurare la puntualità e la qualità delle coincidenze (tra cui la situazione del traffico);
- analizzare i reclami e i desideri della clientela;
- rilevare il tasso di occupazione dei veicoli;
- attuare le misure necessarie a seguito del sondaggio sulla soddisfazione dei clienti;
- proporre misure dell'IT con eventuali conseguenze sui costi per i committenti;
- effettuare considerazioni sull'offerta e sull'esercizio riguardo al futuro.

Almeno una volta all'anno, al più tardi entro la fine dell'anno d'orario, l'IT fornisce ai committenti un rendiconto sui punti summenzionati.

Raggiungimento degli obiettivi e composizione di controversie

L'IT adempie gli obiettivi concordati per gli anni d'orario 2012-2017 (n. 3-5) tenendo conto delle condizioni quadro e delle modifiche dell'offerta (allegati 1-3). Se gli obiettivi di costo e di ricavo definiti nella presente convenzione non sono rispettati, o se non è raggiunto l'obiettivo di qualità conformemente al numero 5 (indice della prestazione di trasporto; differenza statisticamente significativa secondo l'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti OSTWIND), alla scadenza della concessione i committenti si riservano la messa a concorso delle linee ai sensi del numero 1.

In caso di controversie relative alla presente convenzione che hanno effetti sulla procedura d'ordinazione ordinaria, si applicano le disposizioni della legge federale sul trasporto di viaggiatori (art. 31*a* cpv. 6 LTV in combinazione l'art. 56 cpv. 2 LTV).

Condizioni contrattuali generali

La presente convenzione acquisisce validità con la sua sottoscrizione e si applica dall'entrata in vigore dell'anno d'orario 2012 (dicembre 2011) fino al cambiamento d'orario 2018 (dicembre 2017).

Nel corso della sua durata, la convenzione può essere modificata o revocata solo di comune accordo tra le parti. Se le condizioni quadro giuridiche o economiche cambiano in modo tale da impedire a una o ad entrambe le parti di rispettare la convenzione (ad es. a seguito della riforma delle ferrovie 2.2, in caso di programmi di sgravio o a causa dell'introduzione del sistema nazionale SRQ), le parti si accordano su un adeguamento, tenendo conto dell'obiettivo economico originale. Le modifiche devono avvenire in forma scritta.

Appendici (parte integrante della presente convenzione sugli obiettivi):

Appendice 1 — Adeguamento degli obiettivi di costo in caso di condizioni quadro mutate

Appendice 2 — Adeguamento degli obiettivi di costo per singola linea

Appendice 3 — Calcolo allegato 1 e procedura in caso di modifiche dell'offerta

Appendice 4 — Adeguamento dei ricavi

San Gallo, il ..... Cantone di San Gallo

xxx
Funzione

Berna, il ..... Ufficio federale dei trasporti

xxx
Funzione

Berna, il ..... Ufficio federale dei trasporti

xxx
Funzione

xxx, il ..... IT

xxx
Funzione

Appendice 1 – Adeguamento degli obiettivi di costo in caso di condizioni quadro mutate

Le eventuali modifiche delle seguenti condizioni quadro devono essere considerate nel calcolo degli obiettivi di costo (n. 3 della convenzione sugli obiettivi):

Costi salariali personale conducente

L'evoluzione dei salari è in linea con il contratto collettivo di lavoro (CCL SG, versione 2010, salario medio di CHF 72 500.-). L'IT si impegna ad adeguare a medio termine al livello CCL i salari per le linee indicate al numero 1 della convenzione. Se il salario medio dell'IT supera quello medio ai sensi del CCL, nell'ambito della presente convenzione l'aumento dei salari può essere fatto valere unicamente fino al livello del salario medio del CCL SG.

Le trattative CCL tra le parti sociali devono tenere conto in modo esplicito delle disposizioni e delle possibilità finanziarie dei committenti. Senza il consenso dei committenti, i costi supplementari imputabili all'adeguamento del CCL sono respinti nell'ambito della presente convenzione.

Costi per i veicoli: altri costi

Le spese per la manutenzione, l'assicurazione, il parcheggio, ecc. sono state fissate nell'ambito delle trattative del … . Non sono previsti altri adeguamenti, fatta eccezione per il rincaro (nota del …).

Costi per i veicoli: ammortamenti

I tassi di ammortamento sono in linea con l'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221 – stato 1° marzo 2016). Eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Costi per i veicoli: interessi

I tassi d'interesse si basano sul tasso d'interesse dell'offerta IT pari al x per cento e sono in linea con le attuali condizioni del mercato dei capitali. Il ... (data) l'IT calcola, con un tasso SWAP del x per cento, più il rischio, il tasso d'interesse totale pari al x per cento. Per la determinazione del prezzo occorre inoltre tenere conto delle previsioni. Nei limiti del possibile si ricorre alla garanzia della Confederazione per ridurre i costi risultanti dagli interessi sul capitale di terzi. Il tasso d'interesse per la remunerazione del capitale proprio è fissato annualmente dall'UFT. Queste modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Carburante

Il prezzo medio (media annuale) pubblicato dall'Unione petrolifera (https://www.erdoel.ch/de/treibstoffe-und-mobilitaet/zahlen-fakten/diesel-jahresmittel) funge da parametro di riferimento per fissare il prezzo del diesel. Con l'offerta per l'anno d'orario 2012 è indennizzato il prezzo allo stato di dicembre 2010 (CHF 1.72, IVA incl.). Tutte le altre offerte sono adeguate in base alla seguente tabella. Queste modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. L'adozione di nuove tecnologie presuppone una rinegoziazione (ad es. un altro tipo di carburante, metano, tecnologia ibrida).

Anno d'orario	Prezzo medio diesel	Prezzo (IVA incl. / escl.)	Carburante necessario (in litri)
Offerta 2012	Media annuale 2010	1.72 / 1.60	xxx'000 km x … l*= … l
Offerta 2013	Media annuale 2011		
Offerta 2014	Media annuale 2012		
Ecc.	Ecc.		

*L: consumo medio

Rimborso dei dazi sul carburante

Per ogni anno d'orario è incluso un rimborso dei dazi sul carburante di … centesimi al litro di diesel. Le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente

Per tutti i sei anni d'orario è prevista una riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente (imposta sul valore aggiunto) del 3,7 per cento. Le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Altri costi ai sensi del conto di previsione TRV

A partire dall'anno d'orario 2013 (dicembre 2012), queste voci di costo verranno automaticamente adeguate all'indice nazionale dei prezzi al consumo conformemente al rincaro annuo registrato alla fine di dicembre. Il livello base di indicizzazione corrisponde a quello dell'indice nazionale dei prezzi al consumo 12/2011 (base dell'indice dicembre 2005 = 100 per cento, cfr. www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm). Le modifiche sono considerate in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Miglioramenti della qualità

Tutti i miglioramenti della qualità (rinnovamento tecnologico, misure di marketing, ecc.) sono inclusi negli obiettivi di costo ai sensi del numero 3 della convenzione sugli obiettivi. Gli aumenti di costo imputabili al potenziamento della capacità in funzione della domanda, quale ad esempio l'impiego di autobus articolati al posto di bus standard o la messa a disposizione regolare di veicoli supplementari, sono considerati come un'offerta complementare. Le singole voci devono essere concordate con i committenti. Queste modifiche sono prese in considerazione in un secondo tempo negli allegati 2 e 3 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. Per i progetti prevalenti che implicano importanti modifiche si applica il numero 2 della convenzione sugli obiettivi.

Appendice 2 – Adeguamento degli obiettivi di costo per singola linea

(conformemente al n. 3 della convenzione sugli obiettivi, la presente tabella è aggiornata dopo la presentazione delle offerte 2012 - 2017)

IT		Evoluzione indicatori offerte 2011 - 2017						
Riquadro	**Linea**	**Costi completi offerta 2011***	**Costi completi piano 1)2) 2012**	**Costi completi piano 1)2) 2013**	**Costi completi piano 1)2) 2014**	**Costi completi piano 1)2) 2015**	**Costi completi piano 1)2) 2016**	**Costi completi piano 1)2) 2017**
80.xxx		300'000	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500
80.xxx		300'000	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500
80.xxx		300'000	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500	342'500
	Total	**1'800'000**	**2'055'000**	**2'055'000**	**2'055'000**	**2'055'000**	**2'055'000**	**2'055'000**

Riquadro	**Linea**	**Corse-km incl. veicolo supplementare base 2011**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2012**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2013**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2014**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2015**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2016**	**Corse-km incl. veicolo supplementare 2017**
80.xxx		50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
80.xxx		50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
80.xxx		50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	Totale	**300'000**	**300'000**	**300'000**	**300'000**	**300'000**	**300'000**	**300'000**

Riquadro	**Linea**	**Costi completi per km base 2011**	**Costi completi per km piano 3) 2012**	**Costi completi per km piano 3) 2013**	**Costi completi per km piano 3) 2014**	**Costi completi per km piano 3) 2015**	**Costi completi per km piano 3) 2016**	**Costi completi per km piano 3) 2017**
80.xxx		6.00	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85
80.xxx		6.00	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85
80.xxx		6.00	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85	6.85
	Totale	**6.00**	**6.85**	**6.85**	**6.85**	**6.85**	**6.85**	**6.85**

Riquadro	**Linea**	**Efficienza orario 4) 2011**	**Efficienza orario 4) 2012**	**Efficienza orario 4) 2013**	**Efficienza orario 4) 2014**	**Efficienza orario 4) 2015**	**Efficienza orario 4) 2016**	**Efficienza orario 4) 2017**
80.xxx		60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%
80.xxx		60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%
80.xxx		60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%
	Totale	**60.0%**	**60.0%**	**60.0%**	**60.0%**	**60.0%**	**60.0%**	**60.0%**

1) Le modifiche delle condizioni quadro ai sensi dell'allegato 1, che possono essere prese in considerazione dall'IT nelle offerte 2012-2017, causano differenze nell'ambito dei costi completi.

2) Gli obiettivi di costo ai sensi del numero 3 della convenzione sugli obiettivi sono calcolati facendo riferimento al totale complessivo di tutte le linee indicate.

3) Nuove strategie: l'aliquota deve essere migliorata o perlomeno mantenuta

4) Nuove strategie: l'efficienza media dell'orario del 60% per tutte e sei le linee (TRV e senza diritto all'indennità) deve essere migliorata o perlomeno mantenuta

** conformemente all'offerta definitiva del ... e ... dell'IT*

Piani = non indicizzati

Appendice 3 – Calcolo allegato 1 e procedura in caso di modifiche

(ai sensi del numero 6 e dell'allegato 1 della convenzione sugli obiettivi)

Anno	Costi offerta (offerta di base)	Adeguamento conformemente all'allegato 1	Offerte complementari conformemente al numero 6	Totale definitivo costi	Variazione livello di costo
Base = 2011	1'800'000			1'800'000	
2012	1'800'000	220'000	35'000	2'055'000	14.2%
2013	2'055'000			2'055'000	0.0%
2014	2'055'000			2'055'000	0.0%
2015	2'055'000			2'055'000	0.0%
2016	2'055'000			2'055'000	0.0%
2017	2'055'000			2'055'000	0.0%

Costi aggiuntivi 2012

N.	Linea	Corse-km	Onere	Ricavi	Indennità	Costi completi per km	Osservazioni
	Parcheggio e veicoli di riserva		60'000		60'000		Calcolo per convenzione
	Manutenzione veicoli		25'000		25'000		Calcolo per convenzione
	Adeguamento salari al CCL dal livello 2007 al 2010		50'000		50'000		Calcolo per convenzione
	Controlli titoli di trasporto		10'000		10'000		Calcolo per convenzione
	Prezzo diesel (differenza da 1.45 a 1.60)		45'000		45'000		Calcolo per convenzione
	Informazione passeggeri		30'000		30'000		Calcolo per convenzione
Totale intermedio costi aggiuntivi conf. allegato			**220'000**		**220'000**		
	Cantiere lungo la linea	5'000	35'000		35'000	**7.00**	per 6 anni
Totale intermedio offerte complementari 2012		**5'000**	**35'000**		**35'000**	**7.00**	
Totale costi aggiuntivi 2012		**5'000**	**255'000**		**255'000**		

Costi aggiuntivi 2013

N.	Linea	Corse-km	Onere	Ricavi	Indennità	Costi completi	Osservazioni
	Prezzo diesel (diff. 2010-2011 = ... ct./l)						
Totale intermedio costi aggiuntivi conf. allegato 1			**-**		**-**		
	…						
Totale intermedio offerte complementari 2013		**-**	**-**		**-**	**#DIV/0!**	
Totale costi aggiuntivi 2013		**-**	**0**		**-**		

Appendice 4 – Adeguamento dei ricavi

(conformemente al numero 4 della convenzione sugli obiettivi)

Linee conformemente all'allegato 2 della convenzione sugli obiettivi	Offerta 2011	Offerta 2012 1)	Offerta 2013 1)	Offerta 2014 1)	Offerta 2015 1)	Offerta 2016 1)	Offerta 2017 1)
Traffico diretto: titoli di trasporto forfettari	1'200'000	1'230'000	1'260'000	1'270'000			
Traffico diretto: titoli di trasporto individuali / abbonamenti di percorso							
Comunità tariffaria OSTWIND							
Z-Pass							
Agevolazioni tariffali OSTWIND							
Altri ricavi dei trasporti							
Totale ricavi dei trasporti	**1'200'000**	**1'230'000**	**1'260'000**	**1'270'000**	**0**	**0**	**0**
Ricavi accessori							
Contributi di terzi (scuole, ecc.)							
Totale intermedio ricavi delle 6 linee	**1'200'000**	**1'230'000**	**1'260'000**	**1'270'000**	**0**	**0**	**0**
Variazione livello ricavi		**2.5%**	**2.4%**	**0.8%**	**-100.0%**	**#DIV/0!**	**#DIV/0!**
Differenza ricavi effettivo / offerta			20'000	-10'000	0	0	0
Totale ricavi delle 6 linee	**1'200'000**	**1'230'000**	**1'280'000**	**1'260'000**	**0**	**0**	**0**

1) Calcolo dei ricavi ai sensi del numero 4 della convenzione sugli obiettivi in considerazione degli attuali ricavi EFFETTIVI
Concerne il 2013, ma la differenza tra dati pianificati e dati effettivi 2012 è aggiunta o dedotta (d)ai ricavi previsti.

Linee conformemente all'allegato 2 della convenzione sugli obiettivi	Effettivo 2011	Effettivo 2012	Effettivo 2013	Effettivo 2014	Effettivo 2015	Effettivo 2016	Effettivo 2017
Traffico diretto: titoli di trasporto forfettari (AG + Ab. ½ prezzo)	1'210'000	1'250'000	1'250'000	1'270'000			
Traffico diretto: titoli di trasporto individuali / abbonamenti di percorso							
Comunità tariffaria OSTWIND							
Z-Pass							
Agevolazioni tariffali OSTWIND							
Altri ricavi dei trasporti							
Totale ricavi dei trasporti	**1'210'000**	**1'250'000**	**1'250'000**	**1'270'000**	**0**	**0**	**0**
Ricavi accessori							
Contributi di terzi (scuole, ecc.)							
Totale ricavi delle 6 linee	**1'210'000**	**1'250'000**	**1'250'000**	**1'270'000**	**0**	**0**	**0**

Differenza ricavi effettivi / offerta	10'000	20'000	-10'000	0	0	0	0

IT		Evoluzione ricavi e indennità offerte 2011 - 2017						
Riquadro	**Linea**	**Ricavi commerciali offerta 2011***	**Ricavi commerciali offerta 2012**	**Ricavi commerciali offerta 2013**	**Ricavi commerciali offerta 2014**	**Ricavi commerciali offerta 2015**	**Ricavi commerciali offerta 2016**	**Ricavi commerciali offerta 2017**
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
80.xxx	Località - località…	200'000	205'000					
	Totale	**1'200'000**	**1'230'000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Riquadro	**Linea**	**Indennità offerta 2011***	**Indennità offerta 2012**	**Indennità offerta 2013**	**Indennità offerta 2014**	**Indennità offerta 2015**	**Indennità offerta 2016**	**Indennità offerta 2017**
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
80.xxx	Località - località…	100'000	137'500					
	Totale	**600'000**	**825'000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Allegato 2 — Convenzione modello anonimizzata 2

Convenzione sugli obiettivi

tra

i committenti:

- Ufficio federale dei trasporti (UFT)

- Cantone Y

e

l'impresa di trasporto:

- IT X

(di seguito «IT»)

sul traffico regionale viaggiatori beneficiario di indennità
nel periodo d'orario 2013-2016
(dicembre 2012 - dicembre 2016)
(4 anni d'orario)

Sommario

1. Premessa

2. Principi

3. Obiettivi di costo

4. Obiettivi di ricavo

5. Contratti con terzi

6. Panoramica

7. Obiettivi di qualità

8. Modifiche dell’offerta

9. Collaborazioni

10. Raggiungimento degli obiettivi e composizione di controversie

11. Condizioni contrattuali generali

Parte integrante della convenzione sugli obiettivi

Appendice 1 — Adeguamento degli obiettivi di indennità in caso di condizioni quadro mutate

Tabelle di calcolo

Appendice 2 — Panoramica

Appendice 3 — Calcolo dei costi

Appendice 4 — Calcolo dei ricavi

1. Premessa

- L'IT X e il Cantone Y hanno già stipulato due convenzioni sugli obiettivi, ovvero per il periodo 2002-2008 e per il periodo 2009-2012. Con il presente documento è stipulata un'ulteriore convenzione sugli obiettivi per il periodo 2013-2016, che può essere prolungata di due anni fino alla scadenza della concessione nel dicembre 2018 previo accordo di tutte le parti.

- In base ai parametri di riferimento nazionali (v. cap. 2 «Principi»), gli obiettivi delle due precedenti convenzioni, tra cui la competitività tariffale e qualitativa dell'impresa, sono stati raggiunti,. Conformemente alle leggi cantonali, il Cantone Y può ricorrere anche in futuro ai concorsi pubblici per ottenere il raggiungimento di obiettivi qualitativi e quantitativi, nei quali rientrano anche le condizioni economiche concernenti le indennità.

- La presente convenzione sugli obiettivi è stipulata in considerazione degli obiettivi raggiunti delle due precedenti convenzioni. Sulla base del sistema di indicatori per la valutazione delle prestazioni delle autolinee nel Cantone Y e dell'evoluzione dei costi e dei ricavi dell'offerta 2012 definitiva, i committenti desiderano almeno mantenere il livello di indennità raggiunto e migliorare il grado di copertura dei costi.

- La presente convenzione sugli obiettivi concerne le 20 linee servite dall'IT X nel Cantone Y e i collegamenti intercantonali. Tali linee sono in gran parte cofinanziate anche dalla Confederazione (UFT).
  Oltre al fatto che vi sono linee non cofinanziate dall'UFT, il finanziamento può subire delle modifiche qualora gli obiettivi nazionali non siano (più) o siano di nuovo raggiunti.
  Dal punto di vista della metodologia applicata alle convenzioni sugli obiettivi, le linee che non sono cofinanziate dalla Confederazione sono equiparate alle altre.
  La presente convenzione riguarda quindi, a dipendenza di quanto indicato nel paragrafo concernente il finanziamento, il rapporto tra i committenti UFT / Cantone Y e l'IT X o tra il Cantone Y e l'IT X.
  Al momento della stipula del contratto la seguente autolinea non è cofinanziata dall'UFT: 00.020.

- La presente convenzione poggia sugli articoli 24 e 25 dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) e funge da base per le offerte relative ai singoli periodi d'orario, presentate nell'ambito della procedura d'ordinazione ordinaria.

- Nella presente convenzione sugli obiettivi, per «committenti» si intendono l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e il Cantone Y.

- L'IT X non si sottrae alle sfide di un mercato liberalizzato dei trasporti e si impegna a fornire le prestazioni a condizioni concorrenziali. I costi complessivi medi delle linee regionali gestite dall'IT X corrispondono ai parametri di riferimento nazionali, che sono resi accessibili dai committenti e possono essere utilizzati come base dall'IT X.

- Concludendo la presente convenzione sugli obiettivi, i committenti confermano l'intenzione di voler proseguire la collaborazione. Non metteranno a concorso le linee dell'IT X fino alla scadenza della concessione, prevista in concomitanza con il cambiamento d'orario 2018, né le assegneranno direttamente ad altri concorrenti. Rimangono riservati il rispetto degli obblighi della concessione, l'esercizio dei diritti della concessione ai sensi dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11) e il punto 5 della presente convenzione.

- La collaborazione tra l'IT X e i committenti si svolge all'insegna della fiducia reciproca, la trasparenza e la disponibilità al dialogo.

- La presente convenzione sugli obiettivi si riferisce alle seguenti 20 linee dell'IT X nel Cantone Y.

00.001	A - B - C
00.002	A - B - C
00.003	A - B - C
00.004	A - B - C
00.005	A - B - C
00.006	A - B - C
00.007	A - B - C
00.008	A - B - C
00.009	A - B - C
00.010	A - B – C
00.011	A - B – C
00.012	A - B – C
00.013	A - B – C
00.014	A - B – C
00.015	A - B - C
00.016	A - B - C
00.017	A - B - C
00.018	A - B - C
00.019	A - B - C
00.020*	A - B - C

* Questa linea è indennizzata solo dal Cantone Y (UFT escluso, art. 28 cpv. 4 LTV)
Linee intercantonali

2. Principi

- Nella presente convenzione sugli obiettivi le parti contraenti fissano gli obiettivi relativi ai costi, ai ricavi e alla qualità per il periodo 2013-2016. Le eventuali modifiche dell'offerta, le disposizioni della Confederazione dichiarate globalmente valide (ad es. il sistema nazionale di rilevamento della qualità, la struttura delle convenzioni sugli obiettivi) e i cambiamenti del diritto vigente possono comportare un adeguamento della presente convenzione e delle indennità. L'adeguamento della convenzione sugli obiettivi avviene in forma scritta e deve essere sottoscritta da tutte le parti.

- Qualora fattori eccezionali (ad es. nell'ambito della politica finanziaria, della politica dei trasporti, della politica energetica o della politica del personale) o progetti prevalenti (ad es. nel quadro della stretta cooperazione con la comunità tariffaria XX, nuove tecnologie) dovessero comportare un aumento delle indennità convenute superiore al 2 per cento, le parti concordano, su incarico di una di esse, una modifica adeguata della presente convenzione sugli obiettivi.

- Per quel che concerne le misure per il raggiungimento degli obiettivi finanziari, la priorità è data al miglioramento della produttività in funzione delle esigenze del mercato. Devono inoltre essere rispettati gli obiettivi di qualità.

- La prima convenzione sugli obiettivi 2005-2008 tra il Cantone Y e l'IT X era intesa innanzitutto a ridurre i costi e quindi le indennità. L'allora perseguita diminuzione del x per cento (totale CHF x in quattro anni) è stata conseguita.

- La seconda convenzione sugli obiettivi 2009-2012 prevedeva un'ulteriore riduzione graduale delle indennità fino al x per cento (totale CHF x). L'IT X ha raggiunto anche questo obiettivo, dimostrando di aver compiuto un ulteriore passo verso la competitività.

- La terza convenzione sugli obiettivi 2013-2016 è intesa a evitare la messa a concorso delle linee dell'IT X in vista della scadenza delle concessioni nel Cantone Y nel dicembre 2018. A tal fine l'IT X dovrà nuovamente garantire servizi di qualità e contribuire a un impiego parsimonioso dei sempre più scarsi fondi pubblici effettuando stime dei costi e degli introiti prudenti e conformi alla realtà (riduzione dell'indennità per chilometro).

3. Obiettivi di costo

Le offerte definitive del 30 settembre 2011 dell'IT X per il 2012 e l'attuale metodologia di calcolo dell'IT X (flusso di valori, ripartizione delle entrate, tassi di supplemento, ecc.) fungono da base per il calcolo degli obiettivi di costo. Il rincaro 2012 è considerato compensato.

La verifica del raggiungimento degli obiettivi di costo e l'aggiornamento dei valori obiettivo si effettuano nell'ambito della procedura d'ordinazione ordinaria tenendo conto dell'allegato 1.

Per mantenere una visione d'insieme degli obiettivi di costo fissati, nel quadro della procedura d'ordinazione ordinaria occorre presentare un'offerta vincolante con l'offerta d'orario invariata (ad es. prima offerta 2013 sulla base dell'offerta d'orario 2012). Eventuali offerte complementari devono essere inoltrate separatamente. La procedura di adeguamento in caso di modifiche dell'offerta è riportata al punto 8.

4. Obiettivi di ricavo

L'IT X reagisce ai mutamenti del mercato e delle condizioni mirando ad aumentare ulteriormente la domanda e i proventi.

La base per il calcolo dei ricavi è costituita dalle offerte definitive del 30 settembre 2011 dell'IT X per il 2012 e dalle previsioni sui proventi e sulla domanda della comunità tariffaria XX per gli anni d'orario 2013-2016, oltre che dall'evoluzione nazionale delle tariffe. Gli aumenti dei proventi previsti annualmente nell'ambito della procedura d'offerta fanno riferimento alle disposizioni della comunità tariffaria XX e al traffico nazionale. Analogamente al prezzo del carburante, anche per i ricavi si considera come nuova base di calcolo per l'anno successivo l'evoluzione effettiva riportata nell'allegato 4. Gli obiettivi di ricavo corrispondono alla somma complessiva delle 20 linee. Le variazioni dell'evoluzione degli introiti che non dipendono dall'IT X o della chiave di ripartizione della comunità tariffaria XX sono prese in considerazione e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Per poter seguire l'evoluzione dei ricavi, le singole voci di reddito sono documentate in modo trasparente nel modulo «Calcolo dei ricavi» (allegato 4).

5. Contratti con terzi

Diverse linee sono cofinanziate da terzi (contributi diretti di Comuni, scuole, aziende). Se questi contributi vengono a mancare, non sono compensati dai committenti (UFT e Cantone Y). In tali casi l'IT X può ridurre l'offerta. Le autorità interessate devono essere informate previamente e in tempo utile. Devono inoltre essere rispettate le procedure da adottare in caso di modifiche dell'offerta (procedura di definizione dell'orario, procedura di concessione, ecc.).

L'IT X gestisce i contratti in modo attivo: essi sono dotati di una clausola sull'adeguamento al rincaro e sono verificati e adeguati regolarmente.

6. Panoramica

Linee secondo l'articolo 28 capoverso 1 LTV

Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4	Totale indennità art. 28 cpv. 1	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per km	Grado di copertura dei costi
2012	6'000'000	16'182'210	**2.70**	3'501'595	**0.58**	50'000	12'630'615	**2.11**	**21.6%**
2013	6'000'000	16'284'524	**2.71**	3'557'165	**0.59**	50'000	12'677'360	**2.11**	**21.8%**
2014	6'000'000	16'386'683	**2.73**	3'622'305	**0.60**	50'000	12'714'378	**2.12**	**22.1%**
2015	6'000'000	16'490'180	**2.75**	3'676'262	**0.61**	50'000	12'763'918	**2.13**	**22.3%**
2016	6'000'000	16'594'458	**2.77**	3'733'699	**0.62**	50'000	12'810'759	**2.14**	**22.5%**

I dettagli relativi a questa tabella figurano nelle tabelle di calcolo degli allegati 2 (Panoramica), 3 (Calcolo dei costi) e 4 (Calcolo dei ricavi).

Se i previsti costi aggiuntivi o ricavi inferiori si scostano di oltre il 2 per cento all'anno dagli obiettivi convenuti, l'IT X è tenuta a compensare nell'anno successivo le differenze – nella misura in cui queste superano il margine di tolleranza del 2 per cento – qualora la corrispondente motivazione non sia approvata dai committenti e gli obiettivi di indennità non possano essere soddisfatti. Dal momento in cui l'IT X non appaia in grado di assicurare questa compensazione, la convenzione sugli obiettivi è considerata non rispettata. In questo caso i committenti possono provvedere alla messa a concorso prima della scadenza della convenzione.

7. Obiettivi di qualità

- L'introduzione a livello nazionale del sistema di rilevamento della qualità dell'UFT (modulo di base UFT) avviene gradualmente a partire dal 2016. Poiché tale sistema dovrà dapprima essere sperimentato a fondo, le parti intendono integrare i corrispondenti valori obiettivo nella convenzione sugli obiettivi solo in un secondo tempo, nel 2018 o nel 2019.

- La qualità delle prestazioni di trasporto dell'IT X è già rilevata ogni due anni mediante l'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti del Cantone Y. L'obiettivo minimo è il conseguimento del valore prescritto dal programma pluriennale del Cantone, pari a 78 punti.

- Dalla periodica verifica della qualità svolta dal Cantone Y in quanto committente deve risultare conseguito in media il livello «qualità raggiunta».

- Rimane riservata l'introduzione di un sistema bonus-malus per la qualità, che deve basarsi sui risultati del corrispondente sistema di rilevamento della qualità dell'UFT per il TRV svizzero e su quelli dell'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti del Cantone Y.

8. Modifiche dell’offerta

Gli obiettivi a medio termine dell’offerta del Cantone Y sono in linea con il rapporto sui trasporti pubblici 2012-2015, adottato nel dicembre 2011 dal Gran Consiglio. L’offerta può essere sviluppata ulteriormente previa approvazione dei mezzi finanziari da parte del Cantone Y e della Confederazione e degli eventuali terzi.

Lo sviluppo dell’offerta è di competenza dell'IT X, che vi provvede congiuntamente al Cantone Y.

Pianificazione

- Effettuare considerazioni sull’offerta e sull’esercizio riguardo al futuro
- Osservare l’evoluzione della domanda (passeggeri, viaggiatori-chilometro, valutazione delle singole corse)
- rilevare situazioni d’offerta non conformi:
    - corse fortemente sollecitate;
    - domanda ridotta;
    - corse soggette a ritardi.
- Fungere da interlocutore e parte contraente responsabile per le scuole nell’ambito dei trasporti di scolari integrati nelle linee finanziate da Confederazione e Cantone e beneficiarie di indennità (contributo di terzi)
- Proporre misure dell’IT X con eventuali conseguenze sui costi per i committenti
- In presenza di modifiche importanti o di circostanze particolari, il Cantone Y acquista prestazioni di pianificazione da terzi.

Le modifiche dell’offerta sono considerate nelle tabelle di calcolo (allegati 1-4) negli anni successivi in base all’esito delle trattative svolte tra i committenti e l’IT X.

9. Collaborazioni

Rendiconto e informazione

- Puntualità e qualità delle coincidenze (tra cui la situazione del traffico)
- Analisi dei reclami e desideri della clientela
- Tasso d’occupazione dei veicoli
- Misure a seguito del sondaggio sulla soddisfazione dei clienti
- Erogazione dei servizi conforme all’orario
- Pubblicizzazione dell’offerta nella regione, in collaborazione con le altre IT ivi attive

L’IT X fornisce ai committenti un rendiconto sui punti summenzionati provvedendovi all’occorrenza e in ogni caso una volta all’anno quando presenta le sue offerte per l’anno successivo.

10. Raggiungimento degli obiettivi e composizione delle controversie

L'IT X adempie gli obiettivi concordati per gli anni d'orario 2013-2016 (n. 6) tenendo conto delle condizioni quadro e delle modifiche dell'offerta. Se gli obiettivi di costo e di ricavo definiti nella presente convenzione – e di conseguenza il totale delle indennità dovute dai committenti – non sono rispettati o se non sono raggiunti gli obiettivi di qualità di cui al n. 7 (differenza statisticamente significativa secondo l'inchiesta sulla soddisfazione dei clienti o la verifica della qualità del Cantone Y), i committenti si riservano la messa a concorso delle linee di cui al numero 1 alla scadenza della concessione.

In caso di controversie relative alla presente convenzione che hanno ripercussioni sulla procedura d'ordinazione ordinaria, si applicano le disposizioni dell'articolo 31*a* capoverso 6 in combinazione con l'articolo 56 capoverso 2 della legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1).

11. Condizioni contrattuali generali

La convenzione acquisisce validità con la sua sottoscrizione e si applica dall'inizio dell'anno d'orario 2013 (dal 9 dicembre 2012) fino al cambiamento d'orario nel dicembre 2016. Può essere prolungata di due anni fino alla scadenza della concessione nel dicembre 2018 previo consenso delle parti contraenti.

Nel corso della sua durata, la convenzione può essere modificata o revocata solo di comune accordo tra le parti. Se le condizioni quadro giuridiche o economiche cambiano in modo tale da impedire a una o ad entrambe le parti di rispettare la convenzione (ad es. a seguito della riforma delle ferrovie, in caso di programmi di sgravio o a causa dell'introduzione del sistema SRQ CH), le parti si accordano su un adeguamento, tenendo conto dell'obiettivo economico originale. Le modifiche devono avvenire in forma scritta.

Il rispetto della presente convenzione da parte dell'IT X è un elemento importante per la decisione in merito al rinnovo della concessione o per la messa a concorso dell'offerta.

Località, il

Cantone Y

Persona

Funzione

Berna, il

Ufficio federale dei trasporti,

Persona

Funzione

Berna, il

Ufficio federale dei trasporti,

Persona

Funzione

Località, il

IT X

Persona

Funzione

Appendice 1 — Adeguamento degli obiettivi di indennità in caso di condizioni quadro mutate

Principio
La convenzione sugli obiettivi è strutturata in base all'offerta 2012. Nelle tabelle di calcolo (allegati 2-4) essa presume un'evoluzione dei costi (rincaro) e degli introiti (adeguamenti delle tariffe / cambiamento della domanda).
Queste tabelle non includono le modifiche dell'offerta, l'equipaggiamento supplementare (ad es. sistemi per l'informazione ai passeggeri, centrali operative) e le modifiche delle dimensioni dei veicoli/depositi dovuti all'aumento della domanda.

Al di là del rincaro preventivato, il calcolo degli obiettivi di costo deve tenere conto delle eventuali modifiche delle seguenti condizioni quadro.

Costi salariali personale conducente

Disposizioni committenti: adeguamento al rincaro delle spese per il personale conformemente alle condizioni d'impiego della Confederazione.
Le trattative CCL tra le parti sociali devono tenere conto in modo esplicito delle disposizioni e delle possibilità dei committenti.

Costi per i veicoli: altri costi

Indicazioni sulle spese per la manutenzione, l'assicurazione, il parcheggio, ecc.
Le spese per la manutenzione, l'assicurazione, il parcheggio, ecc. sono state fissate in modo definitivo nell'ambito delle trattative. Non sono previsti altri adeguamenti, fatta eccezione per il rincaro.

Costi per i veicoli: ammortamenti

I tassi di ammortamento sono in linea con l'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221 – stato 1° marzo 2016).

Eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo nelle tabelle di calcolo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Costi per i veicoli: interessi

Nei limiti del possibile si ricorre alla garanzia della Confederazione per ridurre i costi risultanti dagli interessi sul capitale di terzi. Il tasso d'interesse per la remunerazione del capitale proprio è fissato annualmente dall'UFT. Queste modifiche sono considerate in un secondo tempo nelle tabelle di calcolo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Carburante

Il prezzo medio (media annuale) pubblicato dall'Unione petrolifera (https://www.erdoel.ch/de/brennstoffe-und-waermemarkt/zahlen-fakten/diesel-jahresmittel) funge da parametro di riferimento per fissare il prezzo del diesel.

Con l'offerta per l'anno d'orario 2013 è indennizzato il prezzo allo stato di dicembre 2011 (CHF 1,86, IVA incl.).

Tutte le altre offerte sono adeguate in base alla seguente tabella. Queste modifiche sono considerate in un secondo tempo nell'allegato 2 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. L'adozione di nuove tecnologie presuppone una rinegoziazione (ad es. un altro tipo di carburante, metano, tecnologia ibrida).

Anno d'orario	**Prezzo medio diesel**	**Prezzo incl. rimborso dei dazi**	**Carburante necessario (in litri)**
Offerta 2012	Media annuale 2010 CHF 1.72 (IVA incl.)	CHF 0.85 (IVA incl.)	2'724'600
Offerta 2013	Media annuale 2011 CHF 1.86 (IVA incl.)	CHF 0.85 (IVA incl.)	2'724'600
Offerta 2014	Ecc.	Ecc.	Ecc.
Offerta 2015			
Offerta 2016			

Rimborso dei dazi sul carburante

Per ogni anno d'orario è incluso un rimborso dei dazi sul carburante di CHF xy al litro di diesel.

Le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo nelle tabelle di calcolo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente

Per tutti i quattro anni d'orario è prevista una riduzione forfettaria della deduzione dell'imposta precedente (imposta sul valore aggiunto) del 3,8 per cento.

Le eventuali modifiche sono considerate in un secondo tempo nelle tabelle di calcolo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Altri costi ai sensi del conto di previsione TRV

A partire dall'anno d'orario 2014 (dicembre 2013), queste voci di costo verranno automaticamente adeguate all'indice nazionale dei prezzi al consumo conformemente al rincaro annuo registrato alla fine di dicembre. Il livello base di indicizzazione corrisponde a quello dell'indice nazionale dei prezzi al consumo 12/2011 (base dell'indice dicembre 2005 = 100 per cento, cfr. http://www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm). Le modifiche sono considerate in un secondo tempo nell'allegato 2 e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria.

Miglioramenti della qualità

Tutti i miglioramenti della qualità (rinnovamento tecnologico dei sistemi esistenti, misure di marketing, ecc.) sono inclusi negli obiettivi di costo. Gli aumenti di costo imputabili al potenziamento della capacità in funzione della domanda, quale ad esempio l'impiego di autobus articolati al posto di bus standard o la messa a disposizione regolare di veicoli supplementari, sono considerati come un'offerta complementare. Le singole voci devono essere concordate con i committenti.

Queste modifiche sono prese in considerazione in un secondo tempo e disciplinate attraverso la procedura d'ordinazione ordinaria. Per i progetti prevalenti che implicano importanti modifiche si applica il numero 2 della convenzione sugli obiettivi.

Appendice 2 — Panoramica

Periodo della convenzione sugli obiettivi: **dal 2013** **al** **2016** **Base:** offerta 2012 (convenzione n. 1 + 2)

Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per totale km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale in-dennità art. 28 cpv. 4 LTV	Totale in-dennità art. 28 cpv. 1 LTV	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per totale km	Grado di copertura dei costi
2012	6'000'000	16'182'210	**2.70**	3'501'595	**0.58**	50'000	12'630'615	**2.11**	**21.6%**
2013	6'000'000	16'284'524	**2.71**	3'557'165	**0.59**	50'000	12'677'360	**2.11**	**21.8%**
2014	6'000'000	16'386'683	**2.73**	3'622'305	**0.60**	50'000	12'714'378	**2.12**	**22.1%**
2015	6'000'000	16'490'180	**2.75**	3'676'262	**0.61**	50'000	12'763'918	**2.13**	**22.3%**
2016	6'000'000	16'594'458	**2.77**	3'733'699	**0.62**	50'000	12'810'759	**2.14**	**22.5%**

Adeguamento in % rispetto all'anno precedente

Anno		Costi completi per totale km		Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV		Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per totale km	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV Adeguamento indennità rispetto anno precedente in CHF	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV Adeguamento indennità cumulato in CHF
2013		+ 0.6%		+ 1.6%	0.0%		+ 0.4%	**46'745**	**46'745**
2014		+ 0.6%		+ 1.8%	0.0%		+ 0.3%	**37'019**	**83'763**
2015		+ 0.6%		+ 1.5%	0.0%		+ 0.4%	**49'539**	**133'303**
2016		+ 0.6%		+ 1.6%	0.0%		+ 0.4%	**46'841**	**180'144**
							Riduzione indennità 2013-2016		**433'954**

Appendice 3 — Calcolo dei costi

	Unità	% 2012	Offerta 2012	% 2013	Offerta 2013	% 2014	Offerta 2014	% 2015	Offerta 2015	% 2016	Offerta 2016
Rincaro beni e servizi	%				1.00%		1.00%		1.00%		1.00%
Totale consumo carburante	litri		2'724'600		2'724'600		2'724'600		2'724'600		2'724'600
Consumo carburante al km	litri		0.4541		0.4541		0.4541		0.4541		0.4541
Rincaro personale	%				0.50%		0.50%		0.50%		0.50%
Spese per il personale conducente computate	CHF		5'000'000		5'025'000		5'050'125		5'075'376		5'100'753
Spese per il personale non conducente computate	CHF		52'000		52'260		52'521		52'784		53'048
Indennità per il personale computate	CHF		320'000		321'600		323'208		324'824		326'448
Spese per il personale computate	**CHF**	**33.2%**	**5'372'000**	**33.2%**	**5'398'860**	**33.1%**	**5'425'854**	**33.1%**	**5'452'984**	**33.0%**	**5'480'248**
Prezzo carburante incl. rimborso dei dazi sul carburante	CHF		0.85		0.85		0.85		0.85		0.85
Consumo al km Mini	litri		0.1650		0.1650		0.1650		0.1650		0.1650
Percentuale prestazione-km Mini	%		8.00%		8.00%		8.00%		8.00%		8.00%
Prestazione-km Mini	km		480'000		480'000		480'000		480'000		480'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		102'320		102'670		103'024		103'381		103'741
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*67'320*		*67'320*		*67'320*		*67'320*		*67'320*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*35'000*		*35'350*		*35'704*		*36'061*		*36'421*
Spese veicoli computate fisse	CHF		28'000		28'180		28'362		28'545		28'731
- di cui affitto deposito Mini	*CHF*		*10'000*		*10'000*		*10'000*		*10'000*		*10'000*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*18'000*		*18'180*		*18'362*		*18'545*		*18'731*
Spese veicoli computate Mini	**CHF**	**0.8%**	**130'320**	**0.8%**	**130'850**	**0.8%**	**131'385**	**0.8%**	**131'926**	**0.8%**	**132'472**
Consumo al km Midi	litri		0.4200		0.4200		0.4200		0.4200		0.4200
Percentuale prestazione-km Midi	%		7.00%		7.00%		7.00%		7.00%		7.00%
Prestazione-km Midi	km		420'000		420'000		420'000		420'000		420'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		194'940		195'390		195'845		196'304		196'767
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*149'940*		*149'940*		*149'940*		*149'940*		*149'940*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*45'000*		*45'450*		*45'905*		*46'364*		*46'827*
Spese veicoli computate fisse	CHF		40'000		40'100		40'201		40'303		40'406
- di cui affitto deposito Midi	*CHF*		*30'000*		*30'000*		*30'000*		*30'000*		*30'000*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*10'000*		*10'100*		*10'201*		*10'303*		*10'406*
Spese veicoli computate Midi	CHF	1.5%	234'940	1.4%	235'490	1.4%	236'046	1.4%	236'607	1.4%	237'173
Consumo al km Maxi	litri		0.5000		0.5000		0.5000		0.5000		0.5000
Percentuale prestazione-km Maxi	%		58.00%		58.00%		58.00%		58.00%		58.00%
Prestazione-km Maxi	km		3'480'000		3'480'000		3'480'000		3'480'000		3'480'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		2'129'000		2'135'500		2'142'065		2'148'696		2'155'393
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*1'479'000*		*1'479'000*		*1'479'000*		*1'479'000*		*1'479'000*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*650'000*		*656'500*		*663'065*		*669'696*		*676'393*
Spese veicoli computate fisse	CHF		185'200		186'600		188'014		189'442		190'885
- di cui affitto deposito Maxi	*CHF*		*45'200*		*45'200*		*45'200*		*45'200*		*45'200*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*140'000*		*141'400*		*142'814*		*144'242*		*145'685*
Spese veicoli computate Maxi	CHF	14.3%	2'314'200	14.3%	2'322'100	14.2%	2'330'079	14.2%	2'338'138	14.1%	2'346'277
Consumo al km Mega	litri		0.4500		0.4500		0.4500		0.4500		0.4500
Percentuale prestazione-km Mega	%		27.00%		27.00%		27.00%		27.00%		27.00%
Prestazione-km Mega	km		1'620'000		1'620'000		1'620'000		1'620'000		1'620'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		854'650		857'000		859'374		861'771		864'192
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*619'650*		*619'650*		*619'650*		*619'650*		*619'650*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*235'000*		*237'350*		*239'724*		*242'121*		*244'542*
Spese veicoli computate fisse	CHF		160'000		161'250		162'513		163'788		165'076
- di cui affitto deposito Mega	*CHF*		*35'000*		*35'000*		*35'000*		*35'000*		*35'000*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*125'000*		*126'250*		*127'513*		*128'788*		*130'076*
Spese veicoli computate Mega	**CHF**	**6.3%**	**1'014'650**	**6.3%**	**1'018'250**	**6.2%**	**1'021'886**	**6.2%**	**1'025'558**	**6.2%**	**1'029'267**
Spese veicoli rimorchi computate	**CHF**	**0.0%**	**3'500**	**0.0%**	**3'500**	**0.0%**	**3'500**	**0.0%**	**3'500**	**0.0%**	**3'500**
Ammortamenti veicoli computati	**CHF**	**3.1%**	**500'000**	**3.1%**	**500'000**	**3.1%**	**500'000**	**3.0%**	**500'000**	**3.0%**	**500'000**
Interessi veicoli computati	**CHF**	**0.5%**	**85'000**	**0.5%**	**85'000**	**0.5%**	**85'000**	**0.5%**	**85'000**	**0.5%**	**85'000**
Spese d'esercizio computate	**CHF**	**32.1%**	**5'202'500**	**32.3%**	**5'254'525**	**32.4%**	**5'307'070**	**32.5%**	**5'360'141**	**32.6%**	**5'413'742**
Spese di distribuzione computate	**CHF**	**1.5%**	**250'000**	**1.6%**	**252'500**	**1.6%**	**255'025**	**1.6%**	**257'575**	**1.6%**	**260'151**
Spese di gestione computate	***CHF***		**520'000**		**525'200**		**530'452**		**535'757**		**541'114**
Spese di marketing computate	***CHF***		**75'000**		**75'750**		**76'508**		**77'273**		**78'045**
Spese di marketing/gestione computate	**CHF**	**3.7%**	**595'000**	**3.7%**	**600'950**	**3.7%**	**606'960**	**3.7%**	**613'029**	**3.7%**	**619'159**
Riduzione deduzione imposta precedente	**CHF**	**3.0%**	**480'100**	**3.0%**	**482'499**	**3.0%**	**483'879**	**2.9%**	**485'723**	**2.9%**	**487'467**
Totale costi completi		**100.0%**	**16'182'210**	**100.0%**	**16'284'524**	**100.0%**	**16'386'683**	**100.0%**	**16'490'180**	**100.0%**	**16'594'458**

Plausibilizzazioni

Prestazione-km	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

% riduzione imposta precedente	3.8%	3.8%	3.8%	3.8%

Appendice 4 — Calcolo dei ricavi

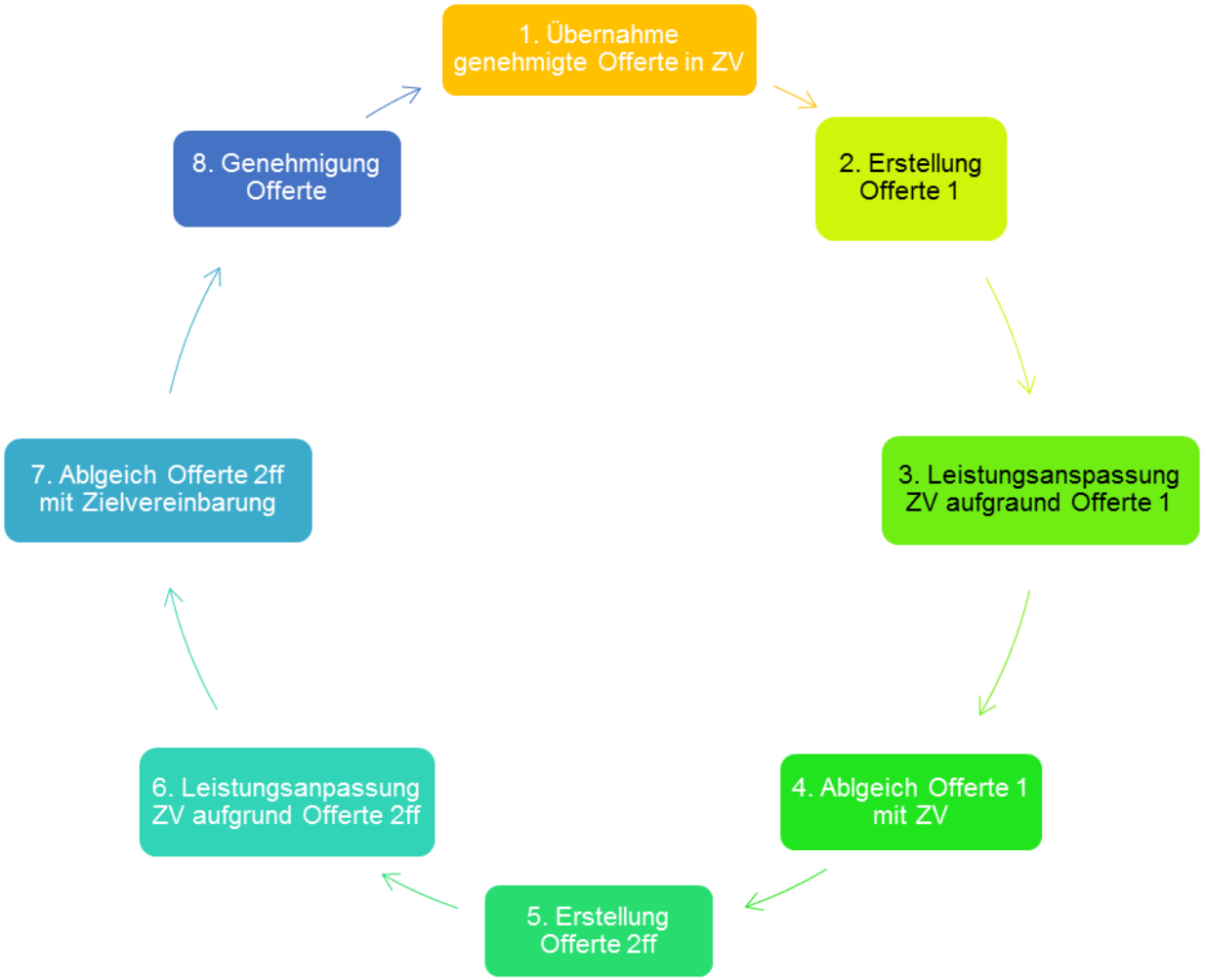
	Unità	% 2012	Offerta 2012	% adeguamento 2012 > 2013	Offerta 2013	% adeguamento 2013 > 2014	Offerta 2014	% adeguamento 2014 > 2015	Offerta 2015	% adeguamento 2015 > 2016
611200 Abbonamenti generali	CHF	11.4%	400'000	2.50%	410'000	2.50%	420'250	2.00%	428'655	2.30%
611210 Abbonamenti generali FVP	CHF	1.6%	55'000	2.50%	56'375	2.50%	57'784	2.00%	58'940	2.30%
612300 Carte giornaliere	CHF	0.7%	25'000	2.50%	25'625	2.50%	26'266	2.00%	26'791	2.30%
612310 Carte giornaliere FVP	CHF	0.0%	500	2.50%	513	2.50%	525	2.00%	536	2.30%
Titoli di trasporto forfettari senza CT	**CHF**	**13.7%**	**480'500**	**2.50%**	**492'513**	**2.50%**	**504'825**	**2.00%**	**514'922**	**2.30%**
611100 Traffico abb. traffico diretto	CHF	1.3%	45'000	2.50%	46'125	2.50%	47'278	2.00%	48'224	2.30%
612000 Traffico viaggi singoli	CHF	1.9%	65'000	2.50%	66'625	2.50%	68'291	2.00%	69'656	2.30%
612100 Traffico viaggi singoli traff. diretto	CHF	2.6%	90'000	2.50%	92'250	2.50%	94'556	2.00%	96'447	2.30%
612200 Abbonamenti metà prezzo	CHF	1.6%	56'200	2.00%	57'324	2.00%	58'470	2.00%	59'640	2.00%
Titoli di trasporto singoli e abbonamenti per tratte	**CHF**	**7.3%**	**256'200**	**2.39%**	**262'324**	**2.39%**	**268'595**	**2.00%**	**273'967**	**2.23%**
611838 Abbonamento CT A-Welle	CHF	0.3%	12'000	2.50%	12'300	2.50%	12'608	2.50%	12'923	2.50%
612838 Viaggi singoli CT A-Welle	CHF	0.1%	5'000	2.50%	5'125	2.50%	5'253	2.50%	5'384	2.50%
Titolo di trasporto CT A-Welle	**CHF**	**0.4%**	**15'420**	**2.50%**	**15'806**	**2.50%**	**16'201**	**2.50%**	**16'606**	**2.50%**
610399 Commissioni a terzi	CHF	-2.9%	-100'000	3.00%	-103'000	2.30%	-105'369	3.00%	-108'530	2.00%
610499 Commissioni uffici postali	CHF	-0.2%	-6'500	3.00%	-6'695	2.30%	-6'849	3.00%	-7'054	2.00%
613000 Traffico speciale	CHF	0.0%	1'000	3.00%	1'030	2.30%	1'054	3.00%	1'085	2.00%
613100 Traffico speciale traffico diretto	CHF	1.2%	41'000	3.00%	42'230	2.30%	43'201	3.00%	44'497	2.00%
613110 Traffico militare	CHF	0.9%	30'000	3.00%	30'900	2.30%	31'611	3.00%	32'559	2.00%
613120 STS	CHF	0.1%	2'000	3.00%	2'060	2.30%	2'107	3.00%	2'171	2.00%
614000 Trasporto bagagli CH	CHF	0.0%	500	3.00%	515	2.30%	527	3.00%	543	2.00%
614010 Trasporto bagagli IP	CHF	0.0%	250	3.00%	258	2.30%	263	3.00%	271	2.00%
614020 Trasporto bagagli Fly	CHF	0.0%	85	3.00%	88	2.30%	90	3.00%	92	2.00%
614100 Carico in proprio di bici traff. diretto	CHF	0.1%	4'000	3.00%	4'120	2.30%	4'215	3.00%	4'341	2.00%
Altri ricavi di trasporti	**CHF**	**-0.8%**	**-27'665**	**3.00%**	**-28'495**	**2.30%**	**-29'150**	**3.00%**	**-30'025**	**2.00%**
624000 Diversi ricavi	CHF	0.0%	800	0.00%	800	0.00%	800	0.00%	800	0.00%
625000 Risarcimento danni viaggiatori senza biglietto	CHF	1.5%	52'000	0.00%	52'000	0.00%	52'000	0.00%	52'000	0.00%
635000 Entrate da commissioni vendita biglietti	CHF	0.3%	10'000	2.50%	10'250	2.50%	10'506	2.50%	10'769	2.30%
652000 Commercializ. superfici pubblicitarie	CHF	0.9%	32'000	2.50%	32'800	2.50%	33'620	2.50%	34'461	2.30%
691000 Ricavi da locazione	CHF	0.0%	1'230	0.00%	1'230	0.00%	1'230	0.00%	1'230	0.00%
Ricavi accessori	**CHF**	**2.7%**	**96'030**	**1.09%**	**97'080**	**1.11%**	**98'156**	**1.12%**	**99'259**	**1.05%**
Indennità di trasporto	**CHF**	**25.0%**	**874'500**	**0.00%**	**874'500**	**0.00%**	**874'500**	**0.00%**	**874'500**	**0.00%**
Ricavi traffico merci	**CHF**	**0.1%**	**3'500**	**0.00%**	**3'500**	**0.00%**	**3'500**	**0.00%**	**3'500**	**0.00%**

Totale ricavi	**CHF**	**100.0%**	**3'501'595**	**1.59%**	**3'557'165**	**1.83%**	**3'622'305**	**1.49%**	**3'676'262**	**1.56%**

Allegato 3 — Esempio del meccanismo di adattamento

Il presente documento descrive la procedura a tappe per la convenzione sugli obiettivi e le attività previste nelle singole tappe.

Processo di convenzione sugli obiettivi


1. Übernahme genehmigte Offerte in ZV
2. Erstellung Offerte 1
3. Leistungsanspassung ZV aufgraund Offerte 1
4. Ablgeich Offerte 1 mit ZV
5. Erstellung Offerte 2ff
6. Leistungsanpassung ZV aufgrund Offerte 2ff
7. Ablgeich Offerte 2ff mit Zielvereinbarung
8. Genehmigung Offerte

Predisposizione della convenzione sugli obiettivi

1 – Inserire i parametri dell'offerta approvata

L'ultima offerta approvata funge da base per la convenzione sugli obiettivi. I parametri di questa offerta devono essere ripresi nei moduli «Panoramica», «Calcolo dei costi» e «Calcolo dei ricavi».

Offerta approvata 2017

Tipi di costo	Previsto / 2017
Totale costi completi	18'581'000
Totale ricavi	2'440'230
Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV	75'000

Tabella 1: panoramica
Periodo della convenzione sugli obiettivi 2018-2021
Base: offerta 2017 (convenzione n. 1 + 2)

Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per totale km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV	Totale indennità art. 28 cpv. 1 LTV	Indennità art. 28 cpv. 1 per totale km	Grado di copertura dei costi
2017	15'000'000	18'581'000	1.24	2'440'230	0.16	75'000	16'065'770	1.07	13.1%
2018	15'000'000	18'692'486	1.25	2'482'657	0.17	75'000	16'134'829	1.08	13.3%
2019	15'000'000	18'767'256	1.25	2'529'899	0.17	75'000	16'162'357	1.08	13.5%
2020	15'000'000	18'804'790	1.25	2'584'680	0.17	75'000	16'145'110	1.08	13.7%
2021	15'000'000	18'992'838	1.27	2'651'882	0.18	75'000	16'265'956	1.08	14.0%

2 a) – Inserire i valori obiettivo negli anni successivi (costi)

L'offerta 1 è di regola stilata sulla base dell'offerta di prestazioni esistente.

Calcolo dei costi

	Unità	% 2017	Offerta 2017	% 2018	Offerta 2018	% 2019	Offerta 2019	% 2020	Offerta 2020	% 2021	Offerta 2021
Rincaro beni e servizi	%				1.00%		1.00%		1.00%		1.00%
Totale consumo carburante	litri		10'000'000		10'000'000		10'000'000		10'000'000		10'000'000
Consumo carburante al km	litri		0.6667		0.6667		0.6667		0.6667		0.6667
Rincaro personale	%				0.55%		0.55%		0.55%		0.55%
Spese per il personale conducente computate	CHF		5'500'000		5'530'250		5'560'666		5'591'250		5'622'002
Spese per il personale non conducente computate	CHF		50'000		50'275		50'552		50'830		51'109
Indennità per spese per il personale computate	CHF		200'000		201'100		202'206		203'318		204'436
Spese per il personale computate	**CHF**	**30.9%**	**5'750'000**	**30.9%**	**5'781'625**	**30.9%**	**5'813'424**	**30.9%**	**5'845'398**	**31.0%**	**5'877'547**
Prezzo carburante incl. rimborso dei dazi sul carburante	CHF		1.00		1.00		1.00		1.00		1.00
Consumo al km Mini	litri		0.1355		0.1355		0.1355		0.1355		0.1355
Percentuale prestazione-km Mini	%		8.00%		8.00%		8.00%		8.00%		8.00%
Prestazione-km Mini	km		1'200'000		1'200'000		1'200'000		1'200'000		1'200'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		194'600		194'920		195'243		195'570		195'899
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*162'600*		*162'600*		*162'600*		*162'600*		*162'600*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*32'000*		*32'320*		*32'643*		*32'970*		*33'299*
Spese veicoli computate fisse	CHF		44'500		44'860		45'224		45'591		45'962
- di cui affitto deposito Mini	*CHF*		*8'500*		*8'500*		*8'500*		*8'500*		*8'500*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*36'000*		*36'360*		*36'724*		*37'091*		*37'462*
Spese veicoli computate Mini	**CHF**	**1.3%**	**239'100**	**1.3%**	**239'780**	**1.3%**	**240'467**	**1.3%**	**241'160**	**1.3%**	**241'861**
Consumo al km Midi	litri		0.4200		0.4200		0.4200		0.4200		0.4200
Percentuale prestazione-km Midi	%		7.00%		7.00%		7.00%		7.00%		7.00%
Prestazione-km Midi	km		1'050'000		1'050'000		1'050'000		1'050'000		1'050'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		506'200		506'852		507'511		508'176		508'847
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*441'000*		*441'000*		*441'000*		*441'000*		*441'000*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*65'200*		*65'852*		*66'511*		*67'176*		*67'847*
Spese veicoli computate fisse	CHF		29'500		29'653		29'808		29'964		30'121
- di cui affitto deposito Midi	*CHF*		*14'200*		*14'200*		*14'200*		*14'200*		*14'200*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*15'300*		*15'453*		*15'608*		*15'764*		*15'921*
Spese veicoli computate Midi	**CHF**	**2.9%**	**535'700**	**2.9%**	**536'505**	**2.9%**	**537'318**	**2.8%**	**538'139**	**2.8%**	**538'969**
Consumo al km Maxi	litri		0.3500		0.3500		0.3500		0.3500		0.3500
Percentuale prestazione-km Maxi	%		60.00%		60.00%		60.00%		60.00%		60.00%
Prestazione-km Maxi	Km		9'000'000		9'000'000		9'000'000		9'000'000		9'000'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		3'780'000		3'786'300		3'792'663		3'799'090		3'805'581
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*3'150'000*		*3'150'000*		*3'150'000*		*3'150'000*		*3'150'000*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*630'000*		*636'300*		*642'663*		*649'090*		*655'581*
Spese veicoli computate fisse	CHF		294'000		296'350		298'724		301'121		303'542
- di cui affitto deposito Maxi	*CHF*		*59'000*		*59'000*		*59'000*		*59'000*		*59'000*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*235'000*		*237'350*		*239'724*		*242'121*		*244'542*
Spese veicoli computate Maxi	**CHF**	**21.9%**	**4'074'000**	**21.8%**	**4'082'650**	**21.8%**	**4'091'387**	**21.7%**	**4'100'210**	**21.6%**	**4'109'122**
Consumo al km Mega	litri		0.5000		0.5000		0.5000		0.5000		0.5000
Percentuale prestazione-km Mega	%		25.00%		25.00%		25.00%		25.00%		25.00%
Prestazione-km Mega	Km		3'750'000		3'750'000		3'750'000		3'750'000		3'750'000
Spese veicoli computate variabili	CHF		2'119'000		2'121'440		2'123'904		2'126'393		2'128'907
- di cui totale costi di carburante	*CHF*		*1'875'000*		*1'875'000*		*1'875'000*		*1'875'000*		*1'875'000*
- di cui costi restanti variabili	*CHF*		*244'000*		*246'440*		*248'904*		*251'393*		*253'907*
Spese veicoli computate fisse	CHF		140'000		141'200		142'412		143'636		144'872
- di cui affitto deposito Mega	*CHF*		*20'000*		*20'000*		*20'000*		*20'000*		*20'000*
- di cui costi restanti fissi	*CHF*		*120'000*		*121'200*		*122'412*		*123'636*		*124'872*
Spese veicoli computate Mega	**CHF**	**12.2%**	**2'259'000**	**12.1%**	**2'262'640**	**12.1%**	**2'266'316**	**12.0%**	**2'270'030**	**12.0%**	**2'273'780**
Spese veicoli rimorchi computate	**CHF**	**0.0%**	**3'200**	**0.0%**	**3'200**	**0.0%**	**3'200**	**0.0%**	**3'200**	**0.0%**	**3'200**
Ammortamenti veicoli computati	**CHF**	**5.4%**	**1'000'000**	**5.3%**	**1'000'000**	**5.3%**	**1'000'000**	**5.3%**	**1'000'000**	**5.3%**	**1'000'000**
Interessi veicoli computati	**CHF**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**
Spese d'esercizio computate	**CHF**	**16.1%**	**3'000'000**	**16.2%**	**3'030'000**	**16.3%**	**3'060'300**	**16.4%**	**3'090'903**	**16.4%**	**3'121'812**
Spese di distribuz. computate	**CHF**	**1.7%**	**320'000**	**1.7%**	**323'200**	**1.7%**	**326'432**	**1.7%**	**329'696**	**1.8%**	**332'993**
Spese di gestione computate	*CHF*		*650'000*		*656'500*		*663'065*		*669'696*		*676'393*
Spese di marketing computate	*CHF*		*85'000*		*85'850*		*86'709*		*87'576*		*88'451*
Spese di marketing/gestione computate	**CHF**	**4.0%**	**735'000**	**4.0%**	**742'350**	**4.0%**	**749'774**	**4.0%**	**757'271**	**4.0%**	**764'844**
Riduzione deduzione imposta precedente	**CHF**	**3.0%**	**615'000**	**3.3%**	**616'090**	**3.3%**	**617'139**	**3.3%**	**616'486**	**3.3%**	**621'081**

Totale costi completi		**100.0%**	**18'631'000**	**100.0%**	**18'718'040**	**100.0%**	**18'805'756**	**100.0%**	**18'892'494**	**100.0%**	**18'985'210**
Plausibilizzazioni											
Prestazione-km			100.00%		100.00%		100.00%		100.00%		100.00%
% riduzione imposta precedente			3.8%		3.8%		3.8%		3.8%		3.8%

2 b) – Inserire i valori obiettivo negli anni successivi (ricavi)

Calcolo dei ricavi

	Unità	% 2017	Offerta 2017	% adeguamento 2017 > 2018	Offerta 2018	% adeguamento 2018 > 2019	Offerta 2019	% adeguamento 2019 > 2020	Offerta 2020	% adeguamento 2020 > 2021	Offerta 2021
611200 Abbonamenti generali	CHF	20.5%	500'000	2.00%	510'000	2.50%	522'750	2.60%	536'342	2.40%	549'214
611210 Abbonamenti generali FVP	CHF	2.5%	60'000	2.00%	61'200	2.50%	62'730	2.60%	64'361	2.40%	65'906
612300 Carte giornaliere	CHF	2.0%	50'000	2.00%	51'000	2.50%	52'275	2.60%	53'634	2.40%	54'921
612310 Carte giornaliere FVP	CHF	0.1%	2'000	2.00%	2'040	2.50%	2'091	2.60%	2'145	2.40%	2'197
Titoli di trasp. forfettari senza CT	**CHF**	**25.1%**	**612'000**	**2.00%**	**624'240**	**2.50%**	**639'846**	**2.60%**	**656'482**	**2.40%**	**672'238**
611100 Traffico abb. traffico diretto	CHF	1.8%	45'000	2.00%	45'900	2.50%	47'048	2.50%	48'224	2.30%	49'333
612000 Traffico viaggi singoli	CHF	1.0%	25'000	2.00%	25'500	2.50%	26'138	2.50%	26'791	2.30%	27'407
612100 Traffico viaggi singoli traff. diretto	CHF	3.0%	72'000	2.00%	73'440	2.50%	75'276	2.50%	77'158	2.30%	78'933
612200 Abbonamenti metà prezzo	CHF	0.4%	10'000	2.00%	10'200	2.00%	10'404	2.00%	10'612	2.00%	10'824
Titoli di trasporto singoli e abbonamenti per tratte senza CT	**CHF**	**6.2%**	**152'000**	**2.00%**	**155'040**	**2.47%**	**158'865**	**2.47%**	**162'785**	**2.28%**	**166'497**
611835 Abbonamento CT Libero	CHF	0.6%	14'000	2.00%	14'280	2.50%	14'637	2.40%	14'988	2.30%	15'333
611935 Indennità ente pubblico CT Libero	CHF	0.1%	3'000	2.00%	3'060	2.50%	3'137	2.40%	3'212	2.30%	3'286
612835 Viaggi singoli CT Libero	CHF	0.5%	11'000	2.00%	11'220	2.50%	11'501	2.40%	11'777	2.30%	12'047
Titoli di trasporto CT Libero	**CHF**	**1.1%**	**28'000**	**2.00%**	**28'560**	**2.50%**	**29'274**	**2.40%**	**29'977**	**2.30%**	**30'666**
611838 Abbonamenti CT A-Welle	CHF	2.5%	60'000	2.50%	61'500	2.30%	62'915	2.50%	64'487	2.00%	65'777
612838 Viaggi singoli CT A-Welle	CHF	2.2%	54'000	2.50%	55'350	2.30%	56'623	2.50%	58'039	2.00%	59'199
Titoli di trasporto CT A-Welle	**CHF**	**4.7%**	**114'000**	**2.50%**	**116'850**	**2.30%**	**119'538**	**2.50%**	**122'526**	**2.00%**	**124'977**
611840 Abbonamenti CT Passepartout	CHF	6.1%	150'000	2.00%	153'000	2.00%	156'060	2.50%	159'962	2.00%	163'161
612840 Viaggi singoli CT Passepartout	CHF	41.0%	1'000'000	2.00%	1'020'000	2.00%	1'040'400	2.50%	1'066'410	2.00%	1'087'738
Titoli di trasporto CT Passepartout	**CHF**	**47.1%**	**1'150'000**	**2.00%**	**1'173'000**	**2.00%**	**1'196'460**	**2.50%**	**1'226'372**	**2.00%**	**1'250'899**
611847 Abbonamenti CT Zug	CHF	0.7%	16'300	2.50%	16'708	2.50%	17'125	2.00%	17'468	2.50%	17'904
Titoli di trasporto CT TV Zug	**CHF**	**0.7%**	**16'300**	**2.50%**	**16'708**	**2.50%**	**17'125**	**2.00%**	**17'468**	**2.50%**	**17'904**
610399 Commissioni a terzi	CHF	-4.1%	-100'000	2.50%	-02'500	2.00%	-104'550	2.00%	-106'641	2.30%	-109'094
610499 Commissioni uffici postali	CHF	-0.3%	-7'000	2.50%	-'175	2.00%	-7'319	2.00%	-7'465	2.30%	-7'637
613000 Traffico speciale	CHF	0.0%	550	2.50%	564	2.00%	575	2.00%	587	2.30%	600
613100 Traffico speciale traffico diretto	CHF	2.0%	50'000	2.50%	51'250	2.00%	52'275	2.00%	53'321	2.30%	54'547
613110 Traffico militare	CHF	0.1%	3'000	2.50%	3'075	2.00%	3'137	2.00%	3'199	2.30%	3'273
613120 STS	CHF	0.4%	9'000	2.50%	9'225	2.00%	9'410	2.00%	9'598	2.30%	9'818
614000 Trasporto bagagli CH	CHF	0.0%	70	2.50%	72	2.00%	73	2.00%	75	2.30%	76
614010 Trasporto bagagli IP	CHF	0.0%	520	2.50%	533	2.00%	544	2.00%	555	2.30%	567
614020 Trasporto bagagli Fly	CHF	0.0%	40	2.50%	41	2.00%	42	2.00%	43	2.30%	44
614100 Carico in proprio di bici traff. diretto	CHF	0.2%	6'000	2.50%	6'150	2.00%	6'273	2.00%	6'398	2.30%	6'546
Altri ricavi di trasporti	**CHF**	**-1.5%**	**-37'820**	**2.50%**	**-8'766**	**2.00%**	**-39'541**	**2.00%**	**-40'332**	**2.30%**	**-41'259**
624000 Diversi ricavi	CHF	0.0%	600	0.00%	600	0.00%	600	0.00%	600	0.00%	600
625000 Risarcimento danni viaggiatori senza titolo di trasporto	CHF	0.0%	900	0.00%	900	0.00%	900	0.00%	900	0.00%	900
635000 Entrate da commissioni vendita titoli di trasporto	CHF	0.6%	15'000	2.50%	15'375	2.50%	15'759	2.00%	16'075	2.30%	16'444
652000 Commercializ. superfici pubblicitarie	CHF	1.5%	36'000	2.50%	36'900	2.50%	37'823	2.00%	38'579	2.30%	39'466
691000 Ricavi da locazione	CHF	0.1%	2'000	0.00%	2'000	0.00%	2'000	0.00%	2'000	0.00%	2'000
Ricavi accessori	**CHF**	**2.2%**	**54'500**	**2.34%**	**55'775**	**2.34%**	**57'082**	**1.88%**	**58'154**	**2.16%**	**59'411**
Indennità di trasporto	**CHF**	**14.3%**	**350'000**	**0.00%**	**350'000**	**0.00%**	**350'000**	**0.00%**	**350'000**	**0.00%**	**350'000**

Ricavi traffico merci	**CHF**	**0.1%**	**1'250**	**0.00%**	**1'250**	**0.00%**	**1'250**	**0.00%**	**1'250**	**0.00%**	**1'250**
Totale ricavi	**CHF**	**100.0%**	**2'440'230**	**1.74%**	**2'482'657**	**1.90%**	**2'529'899**	**2.17%**	**2'584'680**	**1.85%**	**2'632'582**

3 – Calcolare i nuovi valori obiettivo per totale chilometri, grado di copertura dei costi

Nella tabella 1 «Panoramica» si riprendono le seguenti cifre della tabella «Calcolo dei costi».

Calcolo dei costi

	Unità	% 2017	Offerta 2017	% 2018	Offerta 2018	% 2019	Offerta 2019	% 2020	Offerta 2020	% 2021	Offerta 2021
Interessi veicoli computati	**CHF**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**	**0.5%**	**100'000**
Spese d'esercizio computate	**CHF**	**16.1%**	**3'000'000**	**16.2%**	**3'030'000**	**16.3%**	**3'060'300**	**16.4%**	**3'090'903**	**16.4%**	**3'121'812**
Spese di distribuzione computate	**CHF**	**1.7%**	**320'000**	**1.7%**	**323'200**	**1.7%**	**326'432**	**1.7%**	**329'696**	**1.8%**	**332'993**
Spese di gestione computate	*CHF*		*650'000*		*656'500*		*663'065*		*669'696*		*676'393*
Spese di marketing computate	*CHF*		*85'000*		*85'850*		*86'709*		*87'576*		*88'451*
Spese di marketing/gestione computate	**CHF**	**4.0%**	**735'000**	**4.0%**	**742'350**	**4.0%**	**749'774**	**4.0%**	**757'271**	**4.0%**	**764'844**
Riduzione deduzione imp. prec.	**CHF**	**3.0%**	**565'000**	**3.3%**	**616'090**	**3.3%**	**617'139**	**3.3%**	**616'486**	**3.3%**	**621'081**
Totale costi completi		**100.0%**	**18'581'000**	**100.0%**	**18'718'040**	**100.0%**	**18'805'756**	**100.0%**	**18'892'494**	**100.0%**	**18'985'210**

Tabella 1 «Panoramica»
Periodo della convenzione sugli obiettivi 2018-2021
Base: offerta 2017 (convenzione n. 1 + 2)

Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per totale km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV	Totale indennità art. 28 cpv. 1 LTV	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per totale km	Grado di copertura dei costi
2017	15'000'000	18'581'000	1.24	2'440'230	0.16	75'000	16'065'770	1.07	13.1%
2018	15'000'000	18'718'040	1.25	2'482'657	0.17	75'000	16'134'829	1.08	13.3%
2019	15'000'000	18'805'756	1.25	2'529'899	0.17	75'000	16'162'357	1.08	13.5%
2020	15'000'000	18'892'494	1.25	2'584'680	0.17	75'000	16'145'110	1.08	13.7%

2021	15'000'000	18'985'210	1.27	2'651'882	0.18	75'000	16'265'956	1.08	14.0%

La stessa procedura va adottata per i ricavi e le indennità ai sensi dell’articolo 28 capoverso 4 LTV.

4 – Adeguare le prestazioni in base all'offerta attuale

Se nell'offerta 1 occorre adeguare le prestazioni, ciò va effettuato nella tabella 2: il totale km, il totale costi completi, il totale ricavi e le indennità sono moltiplicati per le nuove prestazioni-km. Nella tabella 2 bisogna eventualmente correggere anche le indennità ai sensi dell'articolo 28 capoverso 4 LTV.

Tabella 1 «Panoramica»
Periodo della convenzione sugli obiettivi 2018-2021
Base: offerta 2017 (convenzione n. 1 + 2)

Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per totale km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV	Totale indennità art. 28 cpv. 1 LTV	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per totale km	Grado di copertura dei costi
2017	15'000'000	18'581'000	1.24	2'440'230	0.16	75'000	16'065'770	1.07	13.1%
2018	15'000'000	18'718'040	1.25	2'482'657	0.17	75'000	16'134'829	1.08	13.3%
2019	15'000'000	18'805'756	1.25	2'529'899	0.17	75'000	16'162'357	1.08	13.5%
2020	15'000'000	18'892'494	1.25	2'584'680	0.17	75'000	16'145'110	1.08	13.7%
2021	15'000'000	18'985'210	1.27	2'651'882	0.18	75'000	16'265'956	1.08	14.0%

finora

Tabella 2
Convenzione sugli obiettivi in base all'adeguamento delle prestazioni dell'offerta 2018

Calcolo
Totale costi completi: totale km (dopo adeguamento prestazioni) x costi completi per totale km
Totale ricavi: totale km (dopo adeguamento prestazioni) x ricavi per totale km
Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV: costi effettivi conform. offerta; anni successivi calcolo come da convenzione
Totale indennità art. 28 cpv. 1 LTV: totale costi completi – totale ricavi – totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV

Esempio per il 2018
15'500'000 km x CHF 1.25 = CHF 19'315'569
15'500'000 km x CHF 0.17 = CHF 2'565'412

CHF 19'315'569 - CHF 2'565'412 - CHF 71'000 = CHF 16'679'157

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Anno	Totale km	Totale costi completi	Costi completi per totale km	Totale ricavi	Ricavi per totale km	Totale indennità art. 28 cpv. 4 LTV	Totale indennità art. 28 cpv. 1 LTV	Indennità art. 28 cpv. 1 LTV per totale km	Grado di copertura dei costi
		1x3	Conf. convenzione sugli obiettivi tabella 1	1x5	Conf. convenzione sugli obiettivi tabella 1		2-4-6	7/1	4/2
2018	15'500'000	19'315'569	1.25	2'565'412	0.17	78'000	16'672'157	1.08	13.3%
2019	15'500'000	19'392'831	1.25	2'614'229	0.17	78'000	16'700'602	1.08	13.5%
2020	15'500'000	19'431'617	1.25	2'670'836	0.17	78'000	16'682'781	1.08	13.7%
2021	15'500'000	19'625'933	1.27	2'740'278	0.18	78'000	16'807'655	1.08	14.0%
	nuovo	**nuovo**		**nuovo**		**nuovo**	**nuovo**	**nuovo**	

5 – Rilevare i costi aggiuntivi/inferiori e i ricavi aggiuntivi/inferiori accettati

Nella tabella 3 si indicano i costi aggiuntivi/inferiori e i ricavi aggiuntivi/inferiori accettati dal committente.

Tabella 3
Costi aggiuntivi e ricavi inferiori accettati

Anno	Costi aggiuntivi	Ricavi inferiori	Motivazione
2018	150'000		Progetto parziale «Ripetizione sistema per le informazioni ai passeggeri»
2019	15'000		Costi introduzione
2019	20'000		Costi aggiuntivi su linea 000.001
2020	25'000		Costi aggiuntivi su linea 000.002
2021	150'000		Costi aggiuntivi su linea 000.001
2021	100'000		Costi aggiuntivi su linea 000.002

6 – Calcolare i nuovi valori obiettivo

Nella tabella 4 i costi aggiuntivi/inferiori e i ricavi aggiuntivi/inferiori sono computati nel totale complessivo dei costi e dei ricavi.

Tabella 4
Convenzione sugli obiettivi incl. i costi aggiuntivi e i ricavi inferiori accettati

Calcolo	Esempio per 2018
Totale costi completi: totale costi completi (tabella 2) + totale costi aggiuntivi accettati (tabella 3)	CHF 19'315'569 + CHF 150‘000 = CHF 19'465'569
Totale ricavi: ricavi (tabella 2) + totale ricavi inferiori accettati (tabella 3)	CHF 2'565'412 + CHF 0 = CHF 2'565'412

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Anno	**Totale-km**	**Totale costi completi**	**Costi com-pleti per totale km**	**Totale ricavi**	**Ricavi per totale km**	**Totale in-dennità art. 28 cpv. 4**	**Totale in-dennità art. 28 cpv. 1**	**Indennità art. 28 cpv. 1 per totale km**	**Grado di copertura dei costi**
			2/1		**4/1**	**Conf. offerta attuale**	**2-4-6**	**7/1**	**4/2**
2018	15'500'000	19'465'569	1.25	2'565'412	0.17	78'000	16'822'157	1.09	13.2%
2019	15'500'000	19'427'831	1.25	2'614'229	0.17	78'000	16'735'602	1.08	13.5%
2020	15'500'000	19'456'617	1.25	2'670'836	0.17	78'000	16'707'781	1.08	13.7%
2021	15'500'000	19'875'933	1.27	2'740'278	0.18	78'000	17'057'655	1.10	13.8%
		nuovo							

7 – Confrontare con l'offerta attuale

In sede di confronto la tolleranza per ogni posizione è del 2%. Il confronto deve essere accettato da tutte le parti (Cantone, UFT e IT). Possono essere necessarie delle trattative.

Confronto convenzione sugli obiettivi - offerta 1/2017-2018 – pianificazione a media scadenza 2018-2019
Tolleranza raggiungimento degli obiettivi 2 %

	Secondo adeguamento convenz. sugli obiettivi	**Secondo offerta attuale e a media scadenza**				
	Obiettivo 2018	**Offerta 2018**	**Diff.**	**Diff. %**	**Stato di raggiungimento dell'obiettivo**	**Motivazione**
Costi completi	19'465'569	19'300'000	165'569	- 0.85	Raggiunto	
Ricavi	2'565'412	2'455'000	110'412	- 4.30	Non raggiunto	Ricavi non realizzabili a causa del ritardo nell'adeguamento della chiave di ripartizione
Indennità terzi	78'000	78'000	0	0	Raggiunto	
Indennità	**16'822'157**	**16'300'000**	**522'157**	**- 3.10**	**Non raggiunto**	
Grado di cop. dei costi	13.2%	13.2%	0.0%	0	Raggiunto	
Totale km	15'500'000	15'250'000	250'000	- 1.61	Raggiunto	
Costi completi per km	1.25	1.25	0.00	0	Raggiunto	
Ricavi per km	0.17	0.165	0.005	- 2.94	Non raggiunto	
Indennità per km	**1.09**	**1.08**	**0.01**	**- 0.49**	**Raggiunto**	

Offerta 2018

Tipi di costo	**Piano / 2018**
Totale costi completi	19'300'000
Totale ricavi	2'455'000
Totale indennità art. 28	78'000

cpv. 4 LTV	

8 – Approvare l’offerta

Il committente approva l’offerta e in seguito si procede alla stesura della convenzione.

Asse temporale

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mesi successivi				Anno d‘offerta	Apr offerta anno +1
1 Riprendere l’offerta approvata nella convenzione sugli obiettivi										
2 Stilare l’offerta 1										
3 Adeguare le spese nella convenzione sugli obiettivi										
4 Confrontare l’offerta 1 con la convenzione sugli obiettivi										
5 Stilare l’offerta 2 e seguenti										
6 Adeguare le spese nella convenzione sugli obiettivi sulla base dell’offerta 2 e seguenti										
7 Confrontare l’offerta 2 e seguenti con la convenzione sugli obiettivi										
8 Approvare l’offerta										
9 Completare il confronto dell’offerta approvata con i valori effettivi										