



---

# Direttiva UFT (Guidance): Computabilità dei costi

---

N. registrazione/dossier: BAV-313.00-17/4

## Nota editoriale

Editore:	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Autore:	Divisione Finanziamento dell'UFT
Diffusione:	Pubblicazione sul sito Internet dell'UFT
Lingue:	Tedesco (originale) Francese Italiano
Versione:	1.0 del 16 marzo 2023



## Indice

<b>1</b>	<b>Obiettivo, campo d'applicazione e destinatari .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Basi legali.....</b>	<b>3</b>
2.1	Leggi e ordinanze rilevanti.....	3
2.2	Inquadramento della legge sui sussidi (LSu) rispetto alla legislazione speciale (LTV / Lferr) .....	3
<b>3</b>	<b>Principi della valutazione dei costi computabili .....</b>	<b>4</b>
3.1	Concetto di costi.....	4
3.2	Principi della valutazione.....	5
<b>4</b>	<b>Esempi di computabilità di costi .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Entrata in vigore .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Elenco delle abbreviazioni .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Indice delle figure .....</b>	<b>9</b>
	<b>Allegato - Esempi di computabilità dei costi .....</b>	<b>10</b>
<b>A1</b>	<b>Costi per il personale .....</b>	<b>10</b>
A1.1	Facilitazioni di viaggio del personale (FVP).....	10
A1.2	Casse pensioni.....	10
<b>A2</b>	<b>Veicoli e mezzi d'esercizio .....</b>	<b>10</b>
A2.1	Modelli di livellamento .....	10
A2.2	Bus elettrici, filobus e battelli (tecnologie di propulsione alternative, ecologiche)....	11
A2.3	Copertura mobile a bordo.....	11
A2.4	W-LAN a bordo.....	12
<b>A3</b>	<b>Esercizio e produzione .....</b>	<b>12</b>
A3.1	Costi di inizializzazione di nuove linee, di offerte notevolmente modificate e di offerte di IT neofite nel TRV .....	12
A3.2	Costi degli impianti fotovoltaici nel TRV.....	12
A3.3	Costi delle fermate di bus e autostazioni .....	13
<b>A4</b>	<b>Distribuzione/vendita .....</b>	<b>14</b>
A4.1	Imputazione dei costi trasporti/infrastruttura relativi ai punti di vendita .....	14
A4.2	Indennizzi per i diritti dei passeggeri.....	14
<b>A5</b>	<b>Marketing e comunicazione nonché altri costi amministrativi.....</b>	<b>14</b>
A5.1	Sponsorizzazione.....	14
A5.2	Lobbismo .....	14
A5.3	Cattedra.....	14
A5.4	Diverse attività di marketing .....	15
<b>A6</b>	<b>Altri costi .....</b>	<b>15</b>
A6.1	Imposte di settori non necessariamente in relazione con l'attività concessionaria (attività accessorie).....	15
A6.2	Ricerca e innovazione .....	15
A6.3	Chiusure di tratta e cantieri.....	15

## **1 Obiettivo, campo d'applicazione e destinatari**

La presente direttiva illustra i principi e le prescrizioni legali su cui devono basarsi le decisioni di integrazione dei costi nel settore del traffico regionale viaggiatori (TRV) sia nelle offerte (conto di previsione) sia nei conti economici delle singole linee (conto effettivo). A tal fine è fondamentale l'inquadramento della legge sui sussidi (LSu; RS 616.1) rispetto alla legge speciale (legge sul trasporto di viaggiatori [LTV; RS 745.1]) (n. 2). La direttiva spiega inoltre il concetto di costi e presenta, in via teorica, i principi da considerare di volta in volta nella valutazione della computabilità dei costi (n. 3). I principi si applicano per analogia anche al settore dell'infrastruttura e agli altri settori sovvenzionati.

Nell'allegato della direttiva è stabilita, laddove possibile, la computabilità di costi specifici del TRV al fine di semplificare la presa di decisione e garantire il pari trattamento delle imprese di trasporto (IT). Così facendo si attuano quelle questioni per le quali la loro volontà è già stata espressa in modo esplicito.

Resta da definire come regolamentare ulteriori questioni concrete del settore dell'infrastruttura. In un secondo momento la presente direttiva sarà pertanto corredata delle integrazioni del caso. Chiarire la computabilità di altre prestazioni non ordinate anche dalla Confederazione, in particolare nel traffico locale, è invece compito dei rispettivi committenti, quali Cantoni e/o Comuni. Tuttavia, se auspicato, questi ultimi possono servirsi delle presenti disposizioni per analogia.

Con la presente non si intende né sarebbe opportuno stilare un elenco esaustivo delle possibili questioni. L'obiettivo è piuttosto determinare i principi fondamentali e riportare singole fattispecie concrete nell'allegato, che sarà periodicamente aggiornato.

La presente direttiva si rivolge in primo luogo alle IT e ai Cantoni che partecipano all'ordinazione del TRV, ma anche agli uffici di revisione previsti dalla legge, ai mandatari delle verifiche speciali sui sussidi nonché agli organi di vigilanza finanziaria di Confederazione e Cantoni.

## **2 Basi legali**

### **2.1 Leggi e ordinanze rilevanti**

*Legge sugli aiuti finanziari e le indennità (legge sui sussidi, [LSu; RS 616.1](#))*

*Legge sul trasporto di viaggiatori ([LTV; RS 745.1](#))*

*Ordinanza sul trasporto di viaggiatori ([OTV; RS 745.11](#))*

*Legge sulle ferrovie ([Lferr; RS 742.101](#)) Codice delle obbligazioni ([CO; RS 220](#))*

*Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori ([OITRV; RS 745.16](#))*

*Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria ([OCPF; RS 742.120](#))*

*Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria ([OARF; RS 742.122](#))*

*Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria ([OARF-UFT; RS 742.122.4](#))*

*Ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie ([OCIC; RS 742.221](#))*

### **2.2 Inquadramento della legge sui sussidi (LSu) rispetto alla legislazione speciale (LTV / Lferr)**

La LSu è applicabile a tutti gli aiuti finanziari e indennità, di conseguenza anche alle indennità nel TRV. Per la presente direttiva, ovvero ai fini della determinazione della computabilità dei costi, è particolarmente importante l'articolo 14 capoverso 1 LSu, in base al quale sono computabili

soltanto le spese effettivamente sopportate e assolutamente necessarie per l'adempimento appropriato del compito. Si tratta, tuttavia, di un articolo dalla valenza sussidiaria, ovvero che è applicabile solo salvo disposizioni speciali contrarie (art. 2 cpv. 2 LSU). Per il TRV sono disposizioni speciali, in particolare gli articoli 28 e 31a LTV, secondo cui le indennità in questo settore sono convenute anticipatamente sulla base dei costi e dei ricavi previsti dalle IT e i committenti (Confederazione e Cantoni) versano importi corrispondenti ai costi non coperti pianificati.

Altri articoli della LSU di cui tener conto nella valutazione della computabilità dei costi secondo la legge speciale sono, in particolare:

- l'articolo 1 capoverso 1 lettera b, secondo il quale le indennità possono essere concesse solo se conseguono lo scopo in modo economico ed efficace;
- l'articolo 10 capoverso 1, che sancisce che il compito deve poter essere adempiuto appropriatamente con un minimo di oneri finanziari e amministrativi.

### **2.2.1 Le spese sono state effettivamente sopportate?**

Secondo la LSU (art. 14 cpv. 1) sono computabili solo le spese effettivamente sopportate. La legge speciale (art. 28. cpv. 1 LTV) sancisce però l'indennizzo per i costi non coperti pianificati dell'offerta di trasporto ordinata. La LTV, ovvero la legge speciale, si scosta pertanto dall'articolo 14 LSU sancendo che a essere indennizzati sono i costi non coperti pianificati, e non quelli effettivamente sopportati. Il che comporta, tra le altre cose, che anche qualora non vengano effettivamente sostenuti tutti i costi pianificati l'indennità non viene adeguata. Ciò non significa, tuttavia, che il richiedente è libero di decidere quali costi inserire nel conto di previsione. Sono piuttosto i committenti a indicare l'entità dei compiti secondo il numero 2.2.2, in considerazione dei principi di cui all'articolo 31a capoverso 3 LTV. In tale contesto è rilevante l'interpretazione del concetto di costi secondo la presente direttiva.

### **2.2.2 Le spese sono assolutamente necessarie per l'adempimento dei compiti?**

Secondo la LSU (art. 14 cpv. 1) sono computabili soltanto le spese assolutamente necessarie per l'adempimento appropriato del compito.

Il fatto che una spesa sia assolutamente necessaria per l'adempimento appropriato di un compito dipende dall'oggetto di quest'ultimo: se il compito «trasporto di viaggiatori» viene definito come trasporto da A a B, i posti a sedere, la prima classe o l'aria condizionata non sono imprescindibili. Lo saranno invece se la definizione è «trasporto interessante, confortevole e il più conforme possibile alle aspettative della clientela».

Nonostante dunque la valenza sussidiaria della LSU, anche nel quadro della LTV i committenti non sono liberi di riconoscere le spese non necessarie per l'adempimento appropriato del compito. Se una voce di costo non consente di adempiere meglio o più appropriatamente il compito statale o se non è interessato l'adempimento di disposizioni legali o politiche, la voce non dà diritto a indennità. Determinante è pertanto stabilire se l'eliminazione di una voce di costo comporterebbe un adempimento lacunoso del compito (ad es. riguardo al comfort, alla protezione dell'ambiente, al numero di passeggeri). Decisiva è inoltre sempre l'esatta portata del compito pubblico da indennizzare, ossia la sua definizione a livello di legge e ordinanza e la sua concretizzazione da parte dei committenti.

## **3 Principi della valutazione dei costi computabili**

### **3.1 Concetto di costi**

Sotto il profilo economico-aziendale della contabilità analitica, per «costi» s'intende generalmente il consumo effettivo di fattori di produzione valutato in unità monetaria ovvero la spesa valutata in beni e servizi (diminuzione di valore/consumi materiali) di un determinato periodo, che comportano le prestazioni fornite dall'impresa.

I conti di previsione (offerte) e quelli economici delle singole linee (conto effettivo) si basano sulla contabilità analitica delle IT. Base per la valutazione della computabilità dei costi è il concetto economico-aziendale degli stessi. Vanno considerati i costi effettivamente sopportati (conto effettivo) ovvero quelli che si prevede che scaturiranno (offerte). Inoltre per le offerte si devono effettuare le migliori stime possibili di costi e ricavi, senza tener conto di margini di sicurezza.

Non rientrano tra i costi computabili, in particolare:

- i supplementi di rischio, i margini di guadagno o simili;
- i costi di calcolo, in particolare la remunerazione del capitale proprio, a meno di consenso esplicito dei committenti.

È tuttavia consentita una remunerazione di impianti finanziati con fondi propri, che forniscono prestazioni per i settori beneficiari di indennità, alle seguenti circostanze e condizioni, da adempiere cumulativamente:

- esplicito consenso scritto dei committenti;
- prova che i fondi propri non provengono da aiuti finanziari, indennità o apporti di capitale proprio di Confederazione e Cantoni e non sono stati ottenuti nel quadro di attività sovvenzionate (bensì, ad es., da attività accessorie o società del gruppo);
- trasparenza, tracciabilità, coerenza e conformità dei principi di determinazione del tasso d'interesse alle regole dell'economia di mercato.

Il concetto di costi ovvero il prezzo di trasferimento rilevante come costo per le imputazioni tra settori e società di gruppo è disciplinato nella «Direttiva UFT (Guidance) Prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo nei settori beneficiari di indennità (TRV e Infrastruttura)».

### **3.2 Principi della valutazione**

I costi per la fornitura di prestazioni sono computabili se, sulla base di quanto prescritto, è possibile rispondere affermativamente (sì) a tutti i seguenti criteri, nel qual caso i principi sulla computabilità dei costi sono adempiuti.

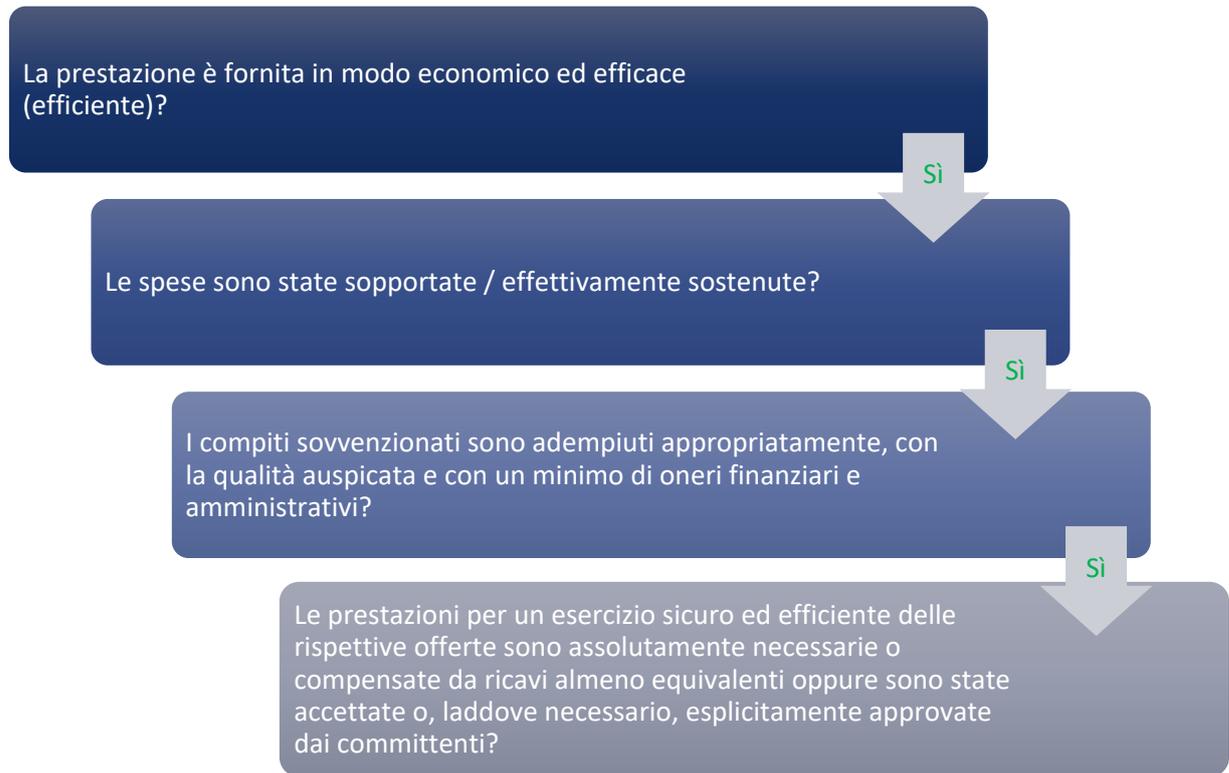


Figura 1 - principi della valutazione

Non sempre è possibile una valutazione oggettiva della computabilità di singoli costi; di conseguenza, quest'ultima sottostà talvolta a valutazioni soggettive. La valutazione deve essere condotta dall'IT in maniera indipendente, tenendo conto delle libertà imprenditoriali e dei criteri definiti alla figura 1. Nel caso di una valutazione soggettiva, è importante che l'IT esamini e documenti approfonditamente la decisione sulla computabilità e definisca, a tal fine, anche processi e controlli. Incertezze e valutazioni soggettive devono essere descritte nelle offerte e, se implicano costi rilevanti, chiarite per quanto possibile preventivamente con i committenti.

In linea di principio, ogni emissione dovrebbe rispettare i principi in base alle domande di controllo della figura 1, in particolare in caso di operazioni rilevanti e tenendo conto delle definizioni riportate nella tabella seguente.

Accettato dai committenti	Dichiarazione di volontà specifica o per analogia del committente, ossia direttamente o indirettamente necessaria per la fornitura della prestazione, che l'IT deve procurarsi in caso di incertezza.
Appropriato	Adeguito, utile nel dato contesto, ovvero l'obiettivo non può essere raggiunto in maniera più semplice.
Assolutamente necessarie	Vedi numero 2.2.2
Con la qualità auspicata	La prestazione fornita alla clientela e ai committenti soddisfa le aspettative di questi ultimi in materia di qualità.
Consenso esplicito	Determinati costi possono essere computati nel TRV solo se esplicitamente approvati dai committenti.
Conveniente	Con il minimo di costi possibile o necessarie.

Effettivamente sopportate	Vedi numero 2.2.1
Economico	Gestione razionale e conveniente delle risorse (ad es. sussidi) con l'obiettivo di ottenere il ricavo/beneficio previsto con un impiego minimo di mezzi finanziari e altre risorse (principio di minimizzazione) o di ottenere il ricavo/beneficio massimo con un determinato onere finanziario (principio di massimizzazione).
Efficace	Le risorse disponibili sono utilizzate in modo tale da ottenere l'effetto desiderato o la prestazione desiderata.
Oneri amministrativi minimi	L'organizzazione e i processi amministrativi devono essere definiti nella maniera più efficiente possibile, riducendo eventuali eccedenze di capacità.

#### **4 Esempi di computabilità di costi**

L'allegato 1 riporta in primo luogo esempi di computabilità dei costi nel settore del TRV, chiariti a seguito di richieste o constatazioni. L'elenco non è né completo né conclusivo e sarà integrato o adeguato periodicamente in caso di nuove, importanti questioni da trattare.

N. registrazione/dossier: BAV-313.00-17/4

## **5 Entrata in vigore**

La versione 1.0 entra in vigore il 16 marzo 2023 ed è applicabile a partire dai conti annuali con termine 31 dicembre 2025 o successivo nonché per la procedura di ordinazione 2025.

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler  
Direttore

Pierre André Meyrat  
Direttore supplente

## 6 Elenco delle abbreviazioni

Abbreviazione	Designazione
AG	Abbonamento generale
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Elettrobus	Bus elettrico
FVP	Facilitazioni di viaggio del personale
GI	Gestore dell'infrastruttura
Impianti FV	Impianti fotovoltaici
IT	Impresa di trasporto
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
LCC	Life Cycle Cost (costi del ciclo di vita)
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
TP	Trasporti pubblici
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UTP	Unione dei trasporti pubblici

## 7 Indice delle figure

Figura 1 - principi della valutazione .....	6
---	---

## **Allegato - Esempi di computabilità dei costi**

### **A1 Costi per il personale**

#### **A1.1 Facilitazioni di viaggio del personale (FVP)**

Alla computabilità dei costi per il rilascio di facilitazioni di viaggio per i dipendenti e loro familiari nonché per i pensionati o terzi si applicano le norme riportate di seguito.

#### **AG FVP**

I costi per il rilascio gratuito o scontato di AG FVP di seconda classe ai collaboratori attivi sono computabili e possono essere contabilizzati come costi per il personale; del rilascio di AG FVP di prima classe decide l'IT stessa, tuttavia ci si aspetta moderazione. Al posto dell'AG FVP ai collaboratori attivi è possibile rilasciare anche carte di libera circolazione sulla propria rete.

#### **Agevolazioni per i famigliari dei dipendenti, in pensione o per terzi**

I costi per il rilascio gratuito o scontato di articoli FVP per i famigliari dei dipendenti, pensionati o terzi non sono computabili.

I controvalori reali delle carte gratuite o scontate rilasciate per la propria rete ai loro familiari dei dipendenti, pensionati o terzi sono da contabilizzare nelle offerte come pure nei conti effettivi tra i ricavi del rispettivo comparto. Non è invece possibile computare i rispettivi costi nel TRV. Per tratte all'interno di comunità tariffali è necessario il consenso allo sconto delle comunità interessate (dumping delle tariffe).

#### **A1.2 Casse pensioni**

##### **Piani di risanamento**

I costi per il risanamento di uno scoperto legale delle casse pensioni sono in linea di principio computabili, poiché le imprese hanno l'obbligo, sancito per legge, di risanare eventuali scoperti entro un termine utile. I piani di risanamento devono essere concordati tempestivamente con i committenti. Considerata la diversità delle situazioni di partenza, sarà necessario valutare caso per caso, garantendo un pari trattamento delle IT e comparando i piani delle prestazioni degli istituti di previdenza. Di massima, devono essere applicate possibilmente soluzioni paritetiche, ovvero che tengano conto di possibili contributi di proprietari, committenti e dipendenti.

### **A2 Veicoli e mezzi d'esercizio**

#### **A2.1 Modelli di livellamento**

I modelli di livellamento mirano a contenere la volatilità dei costi, al fine di evitare che l'importo delle indennità subisca forti variazioni, causando problemi in particolare in caso di trasferimenti di materiale rotabile ad altre linee. Durante la durata dei modelli di livellamento gli oneri fatti valere devono corrispondere ai costi effettivi.

I modelli di livellamento danno diritto a indennità solo se esplicitamente approvati dai committenti. I modelli approvati devono essere documentati. Nei trasporti pubblici (TP) tali modelli sono da applicare innanzitutto per il livellamento di elevati costi per la grande manutenzione del materiale rotabile. Ecco i punti da osservare e seguire.

- I modelli di livellamento sono da prendere in considerazione solo se è palese che i loro benefici superano i rischi di, ad esempio, indennità troppo elevate.
- I modelli di livellamento devono essere strutturati in maniera semplice e comprensibile, considerato che più complicati sono, maggiori sono le possibilità di errori.

- Il modello di livellamento e le relative ipotesi devono essere riesaminati periodicamente e, se del caso, adeguati. Se si intendono apportare adeguamenti concettuali i committenti devono essere coinvolti, prima della presentazione delle offerte TRV, nel processo decisionale.
- Gli accantonamenti o altre voci (ad es. impegni) raffigurati nel bilancio in relazione con i modelli di livellamento devono essere monitorati continuamente ed efficacemente. Devono inoltre essere presentati ai committenti in maniera trasparente nel rapporto sul conto annuale (incl. il loro utilizzo e costituzione nell'anno interessato).
- Allo scioglimento dell'accantonamento eventuali perdite o utili devono essere rispettivamente addebitate o accreditati al TRV (o ai comparti interessati).

### **Integrazioni per i costi della grande manutenzione del materiale rotabile**

In caso di modelli di livellamento per i costi della grande manutenzione devono inoltre essere adempite le seguenti condizioni.

- I modelli di livellamento si devono basare sull'intera durata di vita prevista dei veicoli ed essere raffigurati nel bilancio, generalmente come voce per gli accantonamenti. Sono possibili raffigurazioni nel bilancio derogatorie sulla scorta di considerazioni specifiche per la presentazione dei conti (ad es. impegni). La procedura scelta non deve generare differenze tra la contabilità finanziaria e analitica.
- Gli accantonamenti devono essere costituiti almeno per ogni serie o tipo di veicoli ed essere documentati separatamente nel conto annuale.
- Gli accantonamenti per i servizi esterni possono essere effettuati solo se sono associati a un'uscita di liquidità immediata e stimabili. Gli accantonamenti per i servizi interni possono essere effettuati solo se possono essere chiaramente identificati e dimostrati. Gli accantonamenti sono costituiti esclusivamente per costi di revisione non iscrivibili all'attivo dei veicoli / grande manutenzione.
- In caso di vendita di veicoli, gli accantonamenti devono essere conteggiati nel relativo prezzo e quindi trasferiti all'acquirente: in caso di saldo passivo degli accantonamenti questo viene dedotto dal prezzo di vendita.

### **A2.2 Bus elettrici, filobus e battelli (tecnologie di propulsione alternative, ecologiche)**

Negli ultimi tempi l'elettrificazione dei TP su strada ha conosciuto una notevole accelerazione. Diversi Cantoni e IT hanno elaborato apposite strategie e proposte di attuazione.

L'UFT sostiene di massima la sostituzione ordinaria di veicoli a combustibile fossile per il TRV con veicoli a propulsione ecologica. Cofinanziandola nei limiti dei fondi disponibili nell'ambito della procedura di ordinazione. La Confederazione non partecipa invece al finanziamento di una sostituzione anticipata, ossia di un ammortamento eccezionale, di veicoli esistenti.

È possibile computare nelle offerte TRV i costi aggiuntivi per tecnologie di propulsione alternative, punti di ricarica fissi inclusi, nonché i costi infrastrutturali dei filobus (linee aeree di contatto), tenendo conto di altri incentivi finanziari eventualmente previsti in futuro. Il cofinanziamento di questi costi da parte della Confederazione è subordinato alla sua approvazione esplicita secondo l'articolo 19 OITRV, nell'ambito della quale vengono altresì definite le modalità con cui gli incentivi devono essere documentati nelle offerte.

I succitati principi per i veicoli stradali si applicano per analogia anche ai battelli.

### **A2.3 Copertura mobile a bordo**

I committenti auspicano una buona copertura di rete mobile sui veicoli. In linea di principio i costi per interventi sui veicoli volti a migliorare la ricezione sono pertanto computabili.

Vi rientrano, ad esempio, i costi per l'installazione di vetri permeabili alle radiazioni, più efficienti dei ripetitori. L'impiego di questi vetri nei TP è inoltre previsto dalla Strategia energetica 2050, considerato che rispetto ai ripetitori durante l'esercizio non consumano energia supplementare. I ripetitori sono

indennizzati solo in casi eccezionali e con consenso esplicito nel quadro di una domanda di mezzi d'esercizio (art. 19 OITRV).

Sulla scorta di considerazioni costi-benefici, l'UFT respinge la sostituzione sistematica, sui veicoli esistenti, di vetri ancora utilizzabili con vetri permeabili alle radiazioni.

#### **A2.4 W-LAN a bordo**

L'UFT è in linea di massima d'accordo con un'offerta W-LAN sui veicoli del TRV, ma non intende parteciparvi finanziariamente nel quadro delle offerte. Una sua partecipazione finanziaria è possibile solo per offerte a carattere prevalentemente turistico (treni panoramici indennizzati, in particolare il Bernina-Express, il Goldenpass-Express o il Luzern-Interlaken-Express), che presentano standard diversi da quelli delle normali offerte del TRV e per le quali esame e approvazione si svolgono nel quadro dell'approvazione OITRV del materiale rotabile interessato.

### **A3 Esercizio e produzione**

#### **A3.1 Costi di inizializzazione di nuove linee, di offerte notevolmente modificate e di offerte di IT neofite nel TRV**

Per nuove offerte TRV vi sono cosiddetti costi di inizializzazione già prima dell'effettiva entrata in servizio. Questi comprendono, ad esempio, la pianificazione, l'acquisto del materiale rotabile (ferroviario e stradale) e l'esercizio di prova. Le IT già attive di solito li distribuiscono sulle offerte delle linee TRV esistenti; d'intesa con i committenti è anche possibile, in caso di notevoli modifiche dell'offerta (ad es. nuovo programma d'offerta), presentare un'unica offerta per questi costi.

Le IT nuove, non ancora operanti nel TRV ordinato, possono invece inoltrare un'offerta per tali costi di inizializzazione già per l'anno precedente l'avvio dell'esercizio e ricevere le rispettive indennità. Eventuali costi precedenti a tale periodo devono invece essere sostenuti dall'IT stessa o possono essere iscritti all'attivo, a condizione che vengano rispettate le disposizioni di attivazione (ad es. i costi d'interesse per l'acquisto del materiale rotabile). Se si sceglie tale opzione i costi sono assegnati ai conti delle singole linee attraverso gli ammortamenti.

Alla base di ogni ordinazione TRV vi è una concessione, che l'IT deve già possedere per poter inoltrare un'offerta per il computo dei costi di inizializzazione. A tale scopo la concessione può essere rilasciata a un'IT già un anno prima dell'avvio del servizio. Per un anno dunque l'IT è già in possesso di una concessione valida, ma è esonerata dall'obbligo di esercizio fino al momento dell'effettiva messa in servizio. In tal caso i consueti 10 anni di durata della concessione decorrono dal rilascio della stessa, ovvero un anno prima dell'effettiva messa in esercizio.

#### **A3.2 Costi degli impianti fotovoltaici nel TRV**

L'elettricità degli impianti fotovoltaici (impianti FV) di cui sono dotati gli edifici del settore del TRV (depositi, officine, edifici amministrativi, ecc.) può essere impiegata dal proprietario dell'immobile per il proprio fabbisogno. Con il consenso dei committenti, i costi, in particolare gli ammortamenti degli impianti, possono essere integrati nelle offerte TRV come costi computabili secondo l'articolo 28 LTV, anche se l'elettricità costa di più rispetto a quella acquistata esternamente. Infatti, con la produzione e l'utilizzo di energia solare si favoriscono la sostenibilità e la compatibilità ambientale dei TP. L'elettricità eccedente deve essere venduta o immagazzinata e va contabilizzata come ricavo nel settore del TRV. Le regole per il settore dell'infrastruttura si differenziano leggermente da quelle per il settore del TRV. Non è invece consentito utilizzare sussidi per la costruzione di impianti FV esterni ai TP, ovvero su edifici non necessari all'esercizio.

Ulteriori informazioni sono disponibili nella guida in tedesco «Photovoltaik und Eigenverbrauch im öffentlichen Verkehr – EsöV 2050» (Fotovoltaico e consumo proprio nei trasporti pubblici – SETraP 2050; dicembre 2022, versione riveduta).<sup>1</sup>

### **A3.3 Costi delle fermate di bus e autostazioni**

Per il finanziamento delle autostazioni nel TRV non esiste una base legale esplicita. Di conseguenza, non sussiste alcun diritto al finanziamento di autostazioni attraverso le indennità per il TRV.

L'UFT considera pertanto tali stazioni come fermate di bus e i principi riportati di seguito si applicano quindi, per analogia, anche alle autostazioni.

La costruzione e la manutenzione delle fermate degli autobus nel TRV sono di competenza del Cantone o del Comune sul cui suolo pubblico è situata la fermata. Eccezionalmente si può trattare di terreni di terzi. Mettere a disposizione le fermate necessarie per garantire alla popolazione il servizio sul territorio è nell'interesse di Cantoni e Comuni. I costi per le fermate sono pertanto a carico di questi ultimi e non influiscono sulle offerte del TRV. Tale pratica consente una chiara delimitazione delle responsabilità ed evita l'uso indebito delle indennità TRV, pensate per il finanziamento di prestazioni di trasporto e non di infrastrutture.

Resta tuttavia la possibilità di richiedere sussidi federali per progetti delle piattaforme dei trasporti nel quadro dei programmi d'agglomerato, di competenza dell'Ufficio federale della pianificazione del territorio (ARE).

Nelle offerte nel TRV per quanto riguarda autostazioni e fermate di bus possono però essere fatti valere in particolare i costi sostenuti per:

- l'informazione alla clientela (orari esposti ed eventualmente la necessaria colonna, annunci dinamici);
- i distributori automatici di biglietti;
- in presenza di una convenzione tra committenti e IT (in particolare in caso di finanziamenti sulla base del previgente art. 56 Lferr), i costi convenuti.

Altri costi connessi all'esercizio di autostazioni e fermate di bus (misure architettoniche, sgombero della neve, pensiline, marciapiedi, marcature, infrastrutture stradali, spazi verdi, installazioni per le due ruote, parcheggi di interscambio, ecc.) non sono riconosciuti nelle offerte del TRV.

### **Disposizioni complementari per fermate di bus e autostazioni sul terreno delle ferrovie**

L'articolo 35 Lferr sancisce che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI) sono tenuti a consentire il raccordo delle autolinee alla rete ferroviaria. Non sono tuttavia tenuti a farlo a proprie spese né hanno l'obbligo di costruire o finanziare essi stessi le fermate di bus o autostazioni raccordate. Ciò significa che generalmente l'investimento relativo ai costi delle fermate e stazioni di autobus è a carico del Cantone o del Comune, anche se queste si situano all'interno del perimetro ferroviario. Tale punto deve essere regolamentato in una convenzione con l'IT, osservando l'articolo 26 OCPF

In casi eccezionali l'investimento può essere sostenuto dal GI. Ai sensi delle prescrizioni legali (art. 64 cpv. 2 Lferr), in tal caso il GI deve assicurarsi che gli venga restituito l'intero importo investito: oltre ai costi per la manutenzione e l'esercizio può far valere anche un interesse figurativo (costi di locazione), pari almeno ai costi di ammortamento. Altrimenti, al posto degli interessi figurativi vanno imputati gli ammortamenti. Nel caso in cui i costi di ammortamento siano superiori a 5 franchi per metro quadrato, al posto dei 5 franchi e dei costi di pagamento si computa una pigione commisurata ai costi (costi effettivi). In questo caso viene a cadere il pagamento degli interessi per il terreno. L'IT può far valere tali costi nelle offerte per il TRV.

<sup>1</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Temi generali → Temi specialistici → Istruzioni → Guide

## **A4 Distribuzione/vendita**

### **A4.1 Imputazione dei costi trasporti/infrastruttura relativi ai punti di vendita**

Se le installazioni o i punti di vendita appartengono all'infrastruttura, secondo l'articolo 64 capoverso 2 Lferr i loro costi devono essere fatturati integralmente (cfr. anche la «Direttiva UFT (Guidance) Prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo nei settori beneficiari di indennità (TRV e Infrastruttura)»): oltre ai costi per la manutenzione e l'esercizio l'IT può far valere anche un interesse figurativo (costi di locazione), pari almeno ai costi di ammortamento. Altrimenti, al posto degli interessi figurativi vanno imputati gli ammortamenti. Nel caso in cui i costi di ammortamento siano superiori a 5 franchi per metro quadrato, al posto dei 5 franchi e dei costi di pagamento si computa una pigione commisurata ai costi (costi effettivi). In questo caso viene a cadere il pagamento degli interessi per il terreno. L'IT può far valere tali costi nelle offerte per il TRV.

Non sono comunque mai rilevanti le condizioni del mercato nel settore immobiliare, dato che i punti di vendita dei titoli di trasporto per i TP sono tuttora installazioni indispensabili.

Se la sala con gli sportelli è usata anche come sala d'attesa per i viaggiatori, il settore dei trasporti deve finanziare solo la parte dello spazio riservata agli sportelli e al rispettivo personale di vendita, mentre la zona dedicata ai viaggiatori è a carico dell'infrastruttura (superficie di circolazione impianto destinato al pubblico).

### **A4.2 Indennizzi per i diritti dei passeggeri**

I diritti dei passeggeri in caso di ritardi nei settori ferroviario e degli autobus internazionali dal 1° gennaio 2021 sono stati rafforzati, avvicinandoli alle norme europee. A seconda della situazione i viaggiatori potranno avvalersi del diritto a proseguire il viaggio senza spese supplementari, al rimborso del prezzo del biglietto o a un indennizzo in base agli articoli 21 e seguenti LTV e OTV. In certi casi l'IT potrà essere obbligata ad assumersi le spese di vitto o alloggio. Le IT possono computare tali indennizzi e i relativi costi di gestione concernenti il TRV nelle offerte. Gli indennizzi andranno registrati come minori entrate, mentre il dispendio per la gestione sotto i costi. I costi per indennizzi che esulano dalla regolamentazione nazionale non sono computabili.

## **A5 Marketing e comunicazione nonché altri costi amministrativi**

### **A5.1 Sponsorizzazione**

Per sponsorizzazione s'intende il sostegno di individui, gruppi di persone, organizzazioni o manifestazioni mediante denaro, servizi e prestazioni in natura aspettandosi di ricevere in contropartita prestazioni a sostegno dei propri obiettivi di marketing e comunicazione.

I costi per la sponsorizzazione in linea di principio non sono computabili. In caso di manifestazioni o simili sono invece possibili partenariati sulla mobilità.

### **A5.2 Lobbismo**

Il lobbismo politico per i TP è compito delle organizzazioni di settore (UTP, LITRA). Le quote di partecipazione delle IT a tali organizzazioni possono essere fatte valere nelle offerte. Ulteriori attività lobbistiche sono svolte innanzitutto nell'interesse delle imprese, di conseguenza non sono adempiuti i presupposti per la computabilità dei loro costi. Sono invece computabili i costi di lavori in seno a organismi del settore (in particolare di UTP e ASP) e per progetti del settore.

### **A5.3 Cattedra**

I costi per una cattedra presso istituti di ricerca (ad es. università, scuole universitarie professionali) non danno diritto alle indennità. La computabilità di costi di progetti di ricerca e innovazione è tematizzata al numero AA6.2.

## **A5.4 Diverse attività di marketing**

Le attività di marketing comprendono anche le spese per il personale, i costi di agenzia, diverse spese per la pubblicità (ad es. annunci, spot, presenza su Internet, poster, stampati e altro materiale pubblicitario), conferenze/fiere, iniziative di vendita, ricerche di mercato e altre misure a protezione o rafforzamento del marchio. Tenendo conto del diagramma decisionale di cui al numero 3.2 tali costi devono essere valutati in maniera particolarmente critica in quanto a computabilità nell'offerta e devono essere proporzionali alle restanti spese e alla cifra d'affari.

## **A6 Altri costi**

### **A6.1 Imposte di settori non necessariamente in relazione con l'attività concessionaria (attività accessorie)**

Le imposte di settori che non hanno un nesso necessario con l'attività concessionaria non possono essere imputate ai comparti aventi diritto alle indennità neanche sotto forma di quote.

### **A6.2 Ricerca e innovazione**

Attraverso la promozione della ricerca e dell'innovazione ci si prefigge di acquisire conoscenze per ottimizzare i costi o i ricavi (incl. valore aggiunto per i clienti) e per migliorare la sicurezza, l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale.

La **ricerca** genera nuove conoscenze attraverso l'applicazione di metodi scientifici. La sua promozione è un compito importante che spetta allo Stato.

L'**innovazione** consiste nello sviluppo di nuovi prodotti, procedure, processi e servizi per l'economia e la società. L'innovazione è principalmente un compito dell'economia e deve essere incentivata dallo Stato solo in modo mirato, in settori predefiniti (definizioni di ricerca e innovazione di cui alla pagina Internet dell'UFT<sup>2</sup>).

Ricerca e sviluppo sono promossi dall'UFT nel quadro della ricerca su mandato mediante mezzi finanziari separati, gli investimenti nell'innovazione invece, in linea di principio, possono essere fatti valere come costi TRV beneficiari di indennità.

Resta da determinare, nei singoli casi, se nel TRV si può ricorrere a un finanziamento separato attraverso il programma di promozione dell'innovazione nel TRV. Altrimenti, nell'ambito della procedura di ordinazione va chiarito con i committenti se finanziano i relativi costi, nel qual caso questi potranno essere integrati nelle offerte e nei conti effettivi.

### **A6.3 Chiusure di tratta e cantieri**

#### **A6.3.1 Chiusure di tratte (ferroviarie)**

Le chiusure di tratta sono disciplinate dall'articolo 11b OARF così come nell'OARF-UFT. Sia per le tratte a scartamento normale sia per quelle a scartamento ridotto, il prezzo della traccia si basa sulle prestazioni effettivamente fornite.

#### **Chiusure di tratte a scartamento normale**

Sulla rete a scartamento normale il GI si assume i costi propri e quelli per il servizio sostitutivo, mentre le ITF fanno fronte ai propri costi di pianificazione e di produzione (gestione dei flussi di passeggeri, traffico ferroviario sul resto della rete, ecc.). Anche se le ITF operanti su questa rete non avranno la garanzia di non dover più far fronte in nessun caso a costi supplementari, secondo le stime dell'UFT sull'insieme dei casi e su un arco di tempo pluriennale questi dovrebbero compensarsi. Per disporre di un quadro più esatto della situazione, nelle offerte per il TRV andrebbero previamente calcolati i costi per ogni chiusura di tratta, il che in molti casi non è possibile poiché al momento di presentare un'offerta spesso non si sa ancora quali tratte verranno chiuse e con quali modalità. Per semplicità le

<sup>2</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → A - Z → Ricerca e innovazione

offerte vanno pertanto inoltrate presumendo che non ci sarà alcuna chiusura di tratta: la differenza tra indennità concesse e costi effettivi sarà accreditata o addebitata all'IT e assegnata alla riserva di cui all'articolo 36 LTV nei termini previsti per l'utilizzazione degli utili.

### **Chiusure di tratte a scartamento ridotto**

Nel rimanente traffico concessionario (scartamento ridotto) il GI indennizza le ITF per i costi supplementari delle prestazioni chilometriche connesse con la deviazione, che possono comprendere anche i costi del trasporto su strada (servizio sostitutivo). L'UFT disciplina il calcolo dell'indennizzo.

#### **A6.3.2 Chiusure di strade (autobus)**

Nel caso di costi aggiuntivi generati dalla chiusura di strade e, in primo luogo, dalle deviazioni, in linea di principio l'IT deve fare tutto il possibile per contenere i propri costi ed elaborare con il Cantone una soluzione il più possibile ottimale e conveniente come orario d'emergenza (ad es. semaforo sul cantiere con diritto di precedenza per i TP). Se l'orario elaborato provoca tuttavia un aumento dei costi, questi andranno a carico di chi causa la perturbazione. Se ciò non fosse possibile, vale quanto segue.

- **Chiusure previste:** i costi aggiuntivi possono essere integrati nelle offerte e finanziati dai committenti (inserimento dei costi nelle linee già ordinate oppure offerta separata per costi aggiuntivi causati dal cantiere). Se è già nota una chiusura ma non lo sono le sue conseguenze finanziarie, è possibile inserire un passo nella convenzione sull'offerta, nel quale i committenti dichiarano la propria disponibilità a finanziare i costi aggiuntivi dovuti al cantiere nel quadro di un'aggiunta non appena saranno più concreti/chiarì i termini di realizzazione e le limitazioni ovvero le prestazioni supplementari.
- **Chiusure improvvise di minor portata:** in linea di principio l'IT deve coprire i costi direttamente. Se i ricavi e le indennità di Confederazione e Cantoni non sono sufficienti per coprire l'effettivo importo totale, l'IT deve rispondere della parte mancante, ossia contabilizzarla mediante la riserva di cui all'articolo 36 LTV.
- **Chiusure improvvise con notevoli conseguenze:** in alcuni casi si deve valutare la conclusione di un'aggiunta alla convenzione sull'offerta (inserimento dei costi nelle linee già ordinate oppure offerta separata per costi aggiuntivi causati dal cantiere).

Si potrebbe altresì ipotizzare un computo delle indennità per i costi aggiuntivi causati dal cantiere sulla scorta delle spese effettive. A tal fine andrebbe inserita nella convenzione sull'offerta una riserva secondo l'articolo 22 OITRV. Per procedure di questo tipo generalmente non è prevista una partecipazione della Confederazione, del finanziamento si occupa il Cantone.