



CH-3003 Berna

UFT; grd

POST CH AG

Invio per e-mail

Alle imprese di trasporto beneficiarie di indennità
secondo la LTV

Agli Uffici cantionali dei trasporti pubblici

Riferimento: BAV-313.11-8

Pratica:

Vs. riferimento:

Ittigen, 19 dicembre 2025

Procedura di ordinazione relativa al traffico regionale viaggiatori per gli anni d'orario 2027 e 2028

Gentili signore e signori,

in vista della presentazione delle offerte per il traffico regionale viaggiatori (TRV), con la presente desideriamo informarvi sulla procedura di ordinazione per gli anni d'orario 2027 e 2028. I Cantoni (Conferenza dei delegati cantionali dei trasporti pubblici [CDCTP]), l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e Alliance SwissPass (ASP) sono stati previamente consultati in merito.

1. Basi legali

1.1. Adeguamento delle basi legali

Il 1° gennaio 2025 sono intervenute modifiche rilevanti per la procedura di ordinazione nella cornice delle seguenti basi legali:

- legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1);
- ordinanza del 16 ottobre 2024 sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16 [revisione totale]);
- ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; 745.11);
- ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC [abrogazione]).

Nell'allegato sono riportate ulteriori informazioni in merito a tali modifiche.

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



1.2. Direttive UFT (Guidance)

Dall'ultima procedura di ordinazione, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha pubblicato sul suo sito Internet nuove direttive proprie (Guidance) e ne ha rielaborato di esistenti in seguito alla revisione totale dell'OITRV. Altre ancora sono in fase di elaborazione e saranno pubblicate prossimamente. A meno di menzione esplicita, le direttive sono state solo adeguate alle nuove basi giuridiche.

Nuove direttive

- Ammortamenti e durate di utilizzazione
- Acquisto e finanziamento di mezzi d'esercizio per il TRV (in sostituzione delle Istruzioni)
- Trasferimento di fondi

Direttive rielaborate

- Ricavi accessori / Attività accessorie
- Riserve latenti
- Prezzi di trasferimento per prestazioni interne al gruppo nei settori beneficiari di indennità (TRV e Infrastruttura)

In elaborazione

- Investimenti in impianti a fune (con integrazione del cap. Convenzione di finanziamento)
- Computabilità dei costi (diversi adeguamenti)
- Ordinazione TRV (diversi adeguamenti)
- Norme contabili
- Convenzioni del gestore dell'infrastruttura con terzi

www.bav.admin.ch/it ► **Diritto** ► **Altre basi giuridiche e prescrizioni** ► **Direttive** ► **Guidance: direttive per la concessione di sussidi (menù a tendina)**

1.3. Gestione del sistema secondo l'OCTSE

Secondo l'articolo 28 capoverso 3 LTV, la Confederazione assume integralmente l'onere dei costi non coperti, pianificati in quanto tali, delle offerte di trasporto d'importanza nazionale da essa ordinate. Ai sensi dell'ordinanza del 19 giugno 2024 concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (OCTSE; RS 520.16), le organizzazioni incaricate della gestione del sistema (gestori del sistema) sono FFS e AutoPostale. Le loro prestazioni sono gestite assieme alla procedura di ordinazione TRV, integrandovele, e sono finanziate per intero dalla Confederazione con mezzi TRV. Il presente scritto si applica pertanto anche a tali prestazioni.

2. Periodo d'offerta

2.1. Procedura di ordinazione

Secondo l'articolo 31b LTV la procedura di ordinazione è eseguita ogni due anni. L'UFT la armonizza con la pianificazione delle prestazioni e dell'offerta.

L'anno d'orario 2027 comincia il 13 dicembre 2026 e termina l'11 dicembre 2027; l'anno d'orario 2028 ha inizio il 12 dicembre 2027 e si conclude il 9 dicembre 2028. Come di consueto, le offerte devono riferirsi a 12 mesi esatti.

2.2. Offerta e documentazione 2027/2028

Con scritto del 19 agosto 2025 vi abbiamo già informato nel dettaglio in merito alle date e alle scadenze per la procedura di allestimento dell'orario e per l'assegnazione delle tracce 2027 così come per la procedura di ordinazione 2027/2028. Conformemente all'articolo 31 OITRV, le offerte vincolanti relative agli anni d'orario 2027 e 2028 devono giungere a tutti i committenti secondo i seguenti termini:

- entro il 14 dicembre 2025¹ comunicazione dei mezzi finanziari messi a disposizione per il TRV e degli adeguamenti delle offerte previsti dai Cantoni, fatta salva l'approvazione dei bilanci cantonali. Una comunicazione tempestiva è importante affinché la prima offerta possa essere calcolata in maniera affidabile e presentata nel rispetto della scadenza, entro fine aprile 2026;
- prima offerta (V1) entro il 30 aprile 2026;
- esame dell'offerta e trattative con decisione definitiva se possibile entro metà 2026 (ordinazione definitiva delle tracce entro il 17 agosto 2026);
- seconda offerta (V2; all'occorrenza) di norma entro fine settembre 2026, con la possibilità per committenti e imprese di trasporto (IT) di convenire altrimenti.

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

2.3. Inoltro delle offerte tramite l'applicazione «ORBIT»

A partire dalla procedura 2027/2028 è previsto un inoltro centralizzato di tutte le offerte tramite l'applicazione specializzata digitale ORBIT dell'UFT. Per maggiori informazioni in merito consultare la pagina Internet dell'Ufficio indicata di seguito.

www.bav.admin.ch ► Temi generali ► Traffico regionale viaggiatori ► ORBIT

2.4. Riconoscimento di nuove linee TRV

L'OITRV riporta, all'articolo 7, le condizioni da soddisfare affinché un'offerta del TRV possa essere indennizzata congiuntamente da Confederazione e Cantoni. L'UFT decide se le condizioni sono soddisfatte, dopo aver sentito i Cantoni.

Per le loro richieste di riconoscimento di nuove linee TRV **per gli anni d'orario 2027 e 2028** i Cantoni si servono di un modulo unico, disponibile sulla pagina Internet dell'UFT dedicata.

www.bav.admin.ch/it ► Temi generali ► Traffico regionale viaggiatori ► Offerta Traffico regionale viaggiatori ► 2027/2028 (menù a tendina)

Affinché i dati di base possano essere aggiornati nell'applicazione ORBIT prima dell'inoltro delle offerte, occorre inviare le richieste **se possibile entro fine febbraio 2026**, mentre vanno inoltrate **entro il termine perentorio del 31 agosto 2026** affinché le nuove linee TRV da rilevare possano essere integrate per tempo nella BADA-Q. Tutte le richieste pervenute dopo tale data non saranno accettate.

2.5. Adeguamenti d'offerta

Le prime offerte 2027 e 2028 vanno di principio elaborate sulla base dell'offerta prevista dall'orario, secondo le prescrizioni cantonali. In caso di potenziamento dell'offerta, oltre ai costi aggiuntivi devono essere presentati in modo trasparente anche i ricavi supplementari che ne derivano. Attualmente è difficile prevedere se sarà possibile un cofinanziamento completo della Confederazione. In caso negativo, la decisione definitiva riguardo all'ordinazione spetta ai Cantoni. I potenziamenti dell'offerta che non rientrano nelle prescrizioni cantonali possono essere proposti come opzioni (le cosiddette varianti d'impresa).

¹ A dicembre 2025 le decisioni dell'Assemblea federale sul credito d'impegno 2026–2028 e sul preventivo 2026 erano permeate di incertezza, di conseguenza si sono avuti ritardi nell'invio del presente scritto e quindi anche delle prescrizioni cantonali.

3. Condizioni quadro finanziarie della Confederazione

3.1. Credito d'impegno e piano finanziario

Per gli anni dal 2026 al 2028, il Parlamento ha approvato un credito d'impegno pari a 3534.7 milioni di franchi. Questo credito d'impegno non prevede riduzioni dei fondi nell'ambito del pacchetto di sgravio 2027 (EP 27).

Nel quadro della consultazione sul progetto EP 27, il Consiglio degli Stati ha rinunciato ad adeguare il piano finanziario per l'RPV nella sessione invernale 2025. Il Consiglio nazionale discuterà il progetto EP 27 nella sessione primaverile.

Il piano finanziario della Confederazione prevede i seguenti fondi per il TRV (con riserva delle decisioni budgetarie annuali); tali importi includono le riduzioni proposte dal Consiglio federale nell'ambito del EP 27:

Anno di credito in corso 2025	1134,4 milioni di franchi
Preventivo 2026	1139,4 milioni di franchi (+0,4 % rispetto al 2024)
Piano finanziario 2027	1101,9 milioni di franchi (-3,3 %)
Piano finanziario 2028	1123,1 milioni di franchi (+1,9 %)
Piano finanziario 2029	1145,7 milioni di franchi (+2,0 %)

3.2. Prescrizioni finanziarie

Come già accaduto per gli anni precedenti, la Confederazione rinuncia a prevedere proprie prescrizioni finanziarie applicabili in tutta la Svizzera per le IT. Secondo l'articolo 30 OITRV spetta ai Cantoni emanarne e la Confederazione si attende un coordinamento regionale. In base allo stesso articolo l'UFT deve essere consultato prima dell'invio delle prescrizioni cantonali.

3.3. Sulle conseguenze e sulla concreta attuazione della riduzione dei fondi vi informeremo separatamente all'inizio del 2026. Rischio e utili nel TRV

Constatiamo che, negli anni successivi alla pandemia di COVID-19, si sono registrate sempre più spesso differenze di rilievo tra i costi non coperti pianificati e quelli effettivi a favore delle IT, che in alcuni casi hanno generato utili molto elevati.

Considerato che attualmente Confederazione e Cantoni dispongono di mezzi finanziari limitati, ci aspettiamo che nell'allestire le offerte le IT siano disposte ad assumersi un rischio maggiore a favore dei committenti, in particolare nei casi che presentano incertezze (p. es. momento di entrata in servizio dei mezzi d'esercizio).

Nel caso di IT che hanno realizzato eccedenze anche nel 2025 pretendiamo un'adeguata riduzione delle indennità 2027/2028.

4. Condizioni quadro e prescrizioni per le offerte 2027/2028

4.1. Imposta sul valore aggiunto (IVA): deduzione forfettaria dell'imposta precedente

I sussidi e gli altri contributi di diritto pubblico, tra i quali rientra anche la rinuncia dei poteri pubblici a rimborsi (parziali) di mutui, così come la riduzione d'interesse su mutui dei poteri pubblici sono considerati contributi d'esercizio e generano, di principio, una riduzione della deduzione dell'imposta precedente.

La riduzione dovuta all'ottenimento di contributi d'esercizio è di regola calcolata dalle IT applicando il tasso forfettario fissato dall'Amministrazione federale delle contribuzioni, in collaborazione con l'UFT e

l'UTP, che attualmente ammonta al 3,8 per cento. Al momento non è ancora noto se vi saranno adeguamenti di tale tasso per gli anni d'orario 2027 e 2028. Dovessero esserci delle modifiche, soprattutto in relazione a un possibile aumento dell'IVA o alla prevista abolizione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali (v. n. 4.2), provvederemo immediatamente a informarvene.

4.2. Abolizione del rimborso del dazio sui carburanti

Nel pacchetto di sgravio 2027 è previsto di anticipare al 2027 l'abolizione del rimborso dell'imposta sugli oli minerali nel TRV (controfinanziamento per la promozione di sistemi di propulsione alternativi per autobus e battelli del TRV). Ciò significa che le prime offerte per gli anni d'orario 2027 e 2028 dovranno essere allestite senza rimborso del dazio sui carburanti. In caso di cambiamenti, vi informeremo immediatamente.

4.3. Promozione finanziaria di sistemi di propulsione alternativi per autobus e battelli (legge sul CO₂)

Sulla base della legge del 23 dicembre 2011 sul CO₂ (RS 641.71), la Confederazione promuove autobus e battelli elettrici anche per il periodo di ordinazione 2027/2028. Tuttavia, in seguito alle misure di risparmio della Confederazione, la promozione sarà circoscritta al comparto TRV ordinato congiuntamente.

Per l'acquisto di autobus elettrici nel TRV è ancora possibile far valere il 75 per cento dei costi aggiuntivi, per l'acquisto di battelli elettrici o la conversione il 30 per cento, a condizione che i mezzi a preventivo siano sufficienti. Nel caso di risorse a utilizzazione mista la promozione finanziaria avviene in misura proporzionale. Per i battelli elettrici si continuano a condurre esami caso per caso, per gli autobus elettrici vengono fissati importi forfettari aggiornati per tipo di veicolo.

Essendosi dimostrato e confermato che la promozione finanziaria della Confederazione non può essere contemporanea ai contributi KliK (contributi della Fondazione per la protezione del clima e la compensazione del CO₂) e non essendo noti altri programmi d'incentivazione nel TRV, gli importi forfettari non saranno più oggetto di detrazioni per altri programmi d'incentivazione.

I contributi di promozione futuri e quelli già disposti devono essere considerati nelle offerte mediante ammortamenti inferiori dei veicoli. I contributi di promozione a fondo perso comprendono la riduzione della deduzione dell'imposta precedente a essi connessa. Quest'ultima non può essere fatta valere separatamente nelle offerte.

Informazioni dettagliate, inclusi gli importi forfettari e la rispettiva direttiva, sono pubblicati alla nostra pagina Internet

www.bav.admin.ch/it ► **Temi generali** ► **Ambiente** ► **Promozione di sistemi di propulsione elettrica**

4.4. Prezzo di traccia

Nel 2027 e 2028 i prezzi delle tracce restano invariati.

Conformemente all'articolo 20 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), secondo cui il contributo di copertura per il traffico commissionato è fissato in anticipo dall'autorità di concessione, per il 2027 e il 2028 stabiliamo che il contributo di copertura relativo alle offerte ordinate nell'ambito del TRV resta invariato all'otto per cento.

Nel calcolo del prezzo di traccia per le offerte TRV il volume delle prestazioni deve obbligatoriamente basarsi su pianificazioni aggiornate. Eventuali divergenze con convenzioni sulle prestazioni in ambito infrastrutturale già concluse sono a carico o a favore del settore Infrastruttura.

4.5. Prezzo della corrente di trazione

Per gli anni 2027 e 2028, il prezzo dell'energia elettrica secondo l'articolo 3 capoverso 1 dell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4) resta invariato a 14 centesimi per chilowattora.

4.6. Prezzo diverso dell'energia elettrica

Prezzi dell'energia elettrica diversi per le ferrovie a corrente continua (art. 3 cpv. 2 OARF-UFT) devono essere sottoposti all'UFT per approvazione almeno un mese prima dell'inoltro delle prime offerte per gli anni d'orario 2027/2028.

Se vi sono differenze rilevanti tra le singole tratte di uno stesso gestore dell'infrastruttura (GI), dovranno essere fatti approvare prezzi diversi per tratta. Se una linea d'offerta concerne più tratte con prezzi differenti, per esempio di più GI, nel calcolo dell'offerta dovranno essere indicati separatamente.

I prezzi approvati dovranno essere utilizzati senza variazione alcuna per il calcolo del prezzo di traccia sia nelle offerte TRV sia, come effettivo prezzo di trasferimento tra i settori TRV e Infrastruttura, nel conto effettivo. Eventuali divergenze tra i prezzi dell'energia elettrica approvati e quelli effettivi sono a carico o a favore del settore Infrastruttura.

4.7. Prezzo diverso dell'energia elettrica di FFS Energia su tratte non interoperabili

Se un'IT si rifornisce di corrente di trazione da FFS Energia quale fornitore per le tratte non interoperabili, vi sono tre possibilità per stabilire il prezzo di tale corrente nelle offerte TRV:

- tenere conto del prezzo dell'energia elettrica secondo l'articolo 3 capoverso 1 OARF-UFT e della misurazione del consumo;
- tenere conto del prezzo dell'energia elettrica secondo l'articolo 3 capoverso 1 OARF-UFT con il consumo stabilito sulla base dei valori di riferimento forfettari secondo l'allegato 5 OARF-UFT (senza supplemento secondo l'art. 20a cpv. 4 OARF);
- tenere conto di un prezzo dell'energia elettrica diverso approvato dall'UFT in modo analogo alla procedura applicata per le ferrovie a corrente continua (v. n. 4.6).

5. Tariffe e ricavi

5.1. Misure tariffarie

Dal cambio d'orario di dicembre 2026 sarà probabilmente applicata una misura tariffaria generale, il cui importo definitivo all'invio del presente scritto non è ancora noto. Si può tuttavia partire dal presupposto che sarà definito entro l'inoltro della prima offerta, sia nel servizio diretto nazionale (SDN) che nelle comunità regionali.

Nelle offerte si dovranno considerare i ricavi supplementari. Nelle rispettive lettere di accompagnamento si dovrà indicare in maniera trasparente su quali ipotesi si basano le offerte.

5.2. Previsioni dei ricavi e dei costi

Devono essere impiegati sia la previsione, elaborata centralmente su mandato di ASP, dei ricavi generati da nove tipi di titolo di trasporto forfettari del SDN (abbonamento generale [AG] di 1^a e 2^a classe, abbonamento metà-prezzo, carte giornaliere di 1^a e 2^a classe, Swiss Travel Pass di 1^a e 2^a classe nonché l'ordine di marcia di 1^a e 2^a classe) sia lo strumento di previsione per il riparto dei costi conforme alle prescrizioni sul riparto dei costi, delle indennità e dei rimborsi comuni di ASP (V512).

Le previsioni 2027 e 2028 determinanti per le prime offerte (previsione delle somme da ripartire per ciascun titolo di trasporto forfettario) saranno presumibilmente disponibili a fine gennaio 2026. L'eventuale ricorso, in via eccezionale, a previsioni diverse riguardo alle somme da ripartire deve essere moti-

vato nelle offerte. Occorre inoltre tenere presente che oltre ai ricavi risultanti dallo strumento di previsione, vanno considerati tutti gli ulteriori ricavi derivanti da altri titoli di trasporto forfettari, dall'AG quale facilitazione di viaggio del personale (FVP) nonché dai biglietti singoli e dagli abbonamenti di percorso.

Considerata l'elevata somma da ripartire l'UFT si attende che anche i ricavi dagli AG FVP vengano integrati, al più tardi con le offerte 2029, nella previsione elaborata centralmente.

Se esistono previsioni delle comunità tariffarie, nelle offerte dovranno essere considerati proporzionalmente almeno i rispettivi ricavi. Anche in questo caso nelle offerte deve essere motivato l'eventuale ricorso, in via eccezionale, a previsioni diverse.

5.3. Ripartizione delle entrate dagli AG

Tutti i veicoli sono stati equipaggiati con «beacon» al fine di rilevare l'uso degli AG. Questo rilevamento più preciso porterà a cambiamenti nella ripartizione delle entrate tra i diversi settori e IT. Considerato che al momento della presentazione delle offerte per il periodo 2027/2028 le nuove chiavi di ripartizione non saranno ancora note, le offerte dovranno essere allestite come se, a dispetto del mutato rilevamento, nulla cambiasse nella ripartizione delle entrate degli AG.

5.4. myRIDE

Al momento l'introduzione di myRIDE, sostenuta dall'UFT, è prevista nel 2027 (*Go-Live*). Sulla scorta degli scenari attuali non sono attesi importanti cambiamenti nella ripartizione delle entrate tra le IT e i settori. Nella pianificazione dei ricavi, l'introduzione di myRIDE non costituisce pertanto un fattore rilevante e non deve quindi essere considerata.

Se, contrariamente alle attese, un'IT dovesse riscontrare comprovate difficoltà economiche a causa della sua introduzione, l'UFT valuterà con i Cantoni un sostegno finanziario.

5.5. Nuovo modello per l'indennizzo del livello dei prezzi delle comunità tariffarie

Con scritto del 16 novembre 2022 le IT, le comunità tariffarie e gli uffici cantonali dei trasporti pubblici sono stati informati dell'introduzione del modello «Indennizzo del livello dei prezzi delle comunità», per il quale dal 1° gennaio 2025 esiste una base legale, segnatamente l'articolo 48 capoverso 2 OITRV. Dal periodo d'orario 2027/2028 il modello si applica nel TRV, il che significa che nelle comunità il cui livello dei ricavi è inferiore all'80 per cento del livello dei ricavi standard del SDN è obbligatoria una rispettiva compensazione finanziaria di cui tener conto nelle offerte.

Le comunità tariffarie riceveranno a inizio 2026 la documentazione per determinare l'attuale livello tariffario.

In diverse comunità tariffarie sono state introdotte misure tariffarie importanti, senza però ottenere i risultati desiderati nel modello; di conseguenza l'UFT ha incaricato Rapp AG di analizzarlo entro la fine del primo semestre 2026. In caso di adattamenti rilevanti sarà possibile modificare le offerte.

6. Convenzioni sugli obiettivi, SRQ TRV e BMCH

6.1. Convenzioni sugli obiettivi TRV

Con l'anno d'orario 2027 entrano in vigore le disposizioni sulle convenzioni sugli obiettivi nel TRV di cui all'articolo 31a^{ter} LTV, che decreta l'integrazione obbligatoria delle convenzioni di obiettivi nella procedura di ordinazione quale strumento vincolante. Con tale integrazione si completa una tappa fondamentale verso la sicurezza di pianificazione, l'efficienza e la qualità nel TRV.

Obbligo di concludere una convenzione sugli obiettivi

Fatte salve le eccezioni di cui all'articolo 25 OITRV, tutte le IT che offrono prestazioni nel quadro della presente procedura di ordinazione sottostanno all'obbligo di concludere una convenzione sugli obiettivi con i competenti committenti.

Modelli di convenzione sugli obiettivi

A seconda della regione e della decisione dei competenti committenti, si applicano i seguenti tipi di convenzione sugli obiettivi:

- S (strategica): priorità alla collaborazione e alla strategia di sviluppo comune, senza requisiti in termini di volume;
- M (con parametri obiettivo quantitativi): completa gli elementi strategici stabilendo requisiti quantitativi in merito a costi e / o qualità nonché le conseguenze in caso di mancato raggiungimento;
- L (con costi fissi): riprende gli elementi del tipo M, tuttavia con la sostituzione dei parametri obiettivo mediante costi fissi o tassi di costo stabiliti in maniera vincolante.

Le IT hanno l'obbligo di definire le proprie offerte in base al modello deciso.

Requisiti dell'offerta

- Raggiungimento degli obiettivi di costo e qualità: rappresentare in che modo sono raggiunti gli obiettivi di costo, i costi fissi o gli obiettivi di qualità concordati, motivando in maniera trasparente eventuali divergenze.
- Adeguamenti: eventuali adattamenti (rincarare, modifiche dell'offerta, modifiche di legge, entrata in servizio di nuovi veicoli) devono essere chiaramente indicati nel fascicolo dell'offerta.

Verifica da parte dei committenti

I committenti verificano nel quadro della procedura di ordinazione se l'offerta corrisponde ai contenuti della convenzione sugli obiettivi e se sono stati rispettati gli obiettivi concordati. In caso di insufficiente collaborazione o di mancato raggiungimento degli obiettivi i committenti si riservano di ricorrere alle misure previste nella convenzione sugli obiettivi.

Requisiti particolari per le imprese rientranti nell'articolo 25 OITRV o con convenzioni sugli obiettivi dal 2029

Le imprese che secondo l'articolo 25 OITRV sono escluse dall'obbligo di concludere una convenzione sugli obiettivi o con le quali non ne è ancora stata conclusa una, devono preparare la propria offerta indicando (se pertinente):

- ricavi accessori / attività accessorie (secondo la Direttiva UFT [Guidance] Ricavi accessori / Attività accessorie);
- W-LAN sui veicoli (secondo il n. A2.4 della Direttiva UFT [Guidance] Computabilità dei costi);
- materiale rotabile storico (secondo il n. A2.5 della Direttiva UFT [Guidance] Computabilità dei costi);
- costi delle fermate di bus e autostazioni come pure degli impianti di approdo dei battelli (secondo il n. A3.2 della Direttiva UFT [Guidance] Computabilità dei costi);
- partenariati (secondo il n. A5.1 della Direttiva UFT [Guidance] Computabilità dei costi);
- servizi di catering (secondo il n. A5.5 della Direttiva UFT [Guidance] Computabilità dei costi).

6.2. Processo di controllo SRQ TRV e dati di base

Da metà febbraio 2026 saranno disponibili nella BADA.Q i rapporti Q 2025, da inoltrare con le offerte.

UFT e Cantoni analizzano i rapporti Q 2025 delle IT e all'occorrenza ne discutono con esse nell'ambito delle trattative sull'offerta 2027/2028. Qualora fosse necessario che l'IT rielabori il rapporto Q, lo dovrà inoltrare nuovamente con la seconda offerta.

Ai fini del processo di controllo SRQ TRV, per quanto riguarda i dati di base 2027 e 2028 è necessario che:

- i Cantoni inoltrino all'UFT i moduli di riconoscimento di nuove linee TRV per gli anni 2027 e 2028 entro e non oltre il 31 agosto 2026 (v. n. 2.4). Il modulo contiene le fermate determinanti

per la valutazione (punti di rilevamento), che dovranno essere approvate dalla Sezione Accesso al mercato;

- l'IT informi, nell'ambito della prima offerta 2027/2028, tutti i committenti servendosi del modello di modulo sulle modifiche di linee (p. es. prolungamento o adeguamento del tracciato). Se del caso, un aggiornamento può essere inviato entro fine settembre 2026. Il modello di modulo per l'offerta TRV 2027/2028 è disponibile sul sito Internet dell'UFT

www.bav.admin.ch/it ► **Temi generali** ► **Traffico regionale viaggiatori** ► **Offerta Traffico regionale viaggiatori** ► **2027/2028 (menù a tendina)**

6.3. Benchmarking nazionale nel TRV

Il benchmarking nazionale (BMCH) consente un confronto differenziato ed equo dei costi delle linee o delle combinazioni di linee, tenendo conto delle diverse condizioni di produzione (volumi di linee, efficienza dell'orario ufficiale ecc.). Offre una base di discussione oggettiva per definire se determinate linee possono essere ottimizzate.

A tal fine i Cantoni dispongono di un'applicazione basata su delle macro Excel (tool BMCH) per linee ferroviarie e di autobus.

Ricordiamo che il modello dei costi sviluppato si basa sugli indicatori forniti ai committenti dalle IT. La qualità del risultato dipende sostanzialmente da quella dei dati delle IT. Nei nostri esami di plausibilità periodici, rileviamo tuttora a più riprese errori in determinati dati; invitiamo pertanto le IT a condurre rilevamenti accurati.

È previsto un ulteriore sviluppo del BMCH al fine, in particolare, di integrare gli autobus elettrici.

Per ulteriori informazioni e documenti sul BMCH consultare la nostra pagina Internet

www.bav.admin.ch/it ► **Temi generali** ► **Traffico regionale viaggiatori** ► **Indici / Benchmarking TRV**

7. Altre informazioni e precisazioni

7.1. Chiusure di tratta

Per chiusure di tratta pianificabili, con limitazioni delle capacità, secondo l'articolo 11b capoverso 6 OARF i GI definiscono il servizio sostitutivo, dopo aver consultato le imprese di trasporto ferroviario (ITF) e gli altri ambienti interessati, in particolare i Cantoni. Per salvaguardare gli interessi dell'utenza dei trasporti pubblici è necessario un buon coordinamento tra gli attori coinvolti. Ci aspettiamo che anche le IT del TRV tutelino gli interessi della propria clientela e s'impegnino ad attuare chiusure di tratta e piani di sostituzione che riducano al minimo le ripercussioni negative su di essa.

7.2. Standard di settore Informazione alla clientela

Il 14 dicembre 2025 è entrata in vigore la versione definitiva dello standard di settore Informazione alla clientela (BS-KI), pubblicata su www.tp-info.ch² (cfr. anche n. 1.2 «Natura vincolante, entrata in vigore e periodo transitorio» del BS-KI). Il BS-KI è disponibile anche come tool online in modo che sia facile eseguire ricerche e applicare filtri. Secondo la matrice, il BS-KI è vincolante per tutti i trasporti definiti nel campo d'applicazione. Se si attuano contenuti raccomandati, anche le prescrizioni in merito ai contenuti sono vincolanti.

Tabella riepilogativa di pubblicazione, entrata in vigore e termine transitorio dello standard

Pubblicazione dello standard	Autunno / Inverno 2025
------------------------------	------------------------

² [Panoramica: Standard di settore Informazione alla clientela \(BS-KI\) | öv-info.ch](http://Panoramica: Standard di settore Informazione alla clientela (BS-KI) | öv-info.ch)

Entrata in vigore	14 dicembre 2025 (cambio d'orario)
Fine del termine transitorio per l'attuazione senza conseguenze in termini di costi	13 dicembre 2026 (cambio d'orario)
Fine del termine transitorio per l'attuazione con conseguenze esigue in termini di costi	Con il prossimo periodo d'offerta (2027/2028)
Fine del termine transitorio per l'attuazione con ripercussioni importanti in termini di costi	Per nuovi acquisti e risanamenti importanti (ammodernamento veicoli, trasformazione fermate, sistemi): al più tardi con il cambio d'orario 2035/2036 In caso di investimenti sproporzionati l'UFT può concedere eccezioni (in particolare per i veicoli).

Gli investimenti di grande portata devono essere concordati con i committenti e ripartiti tra gli anni.

7.3. Catalogo di requisiti per sistemi di gestione di dati in tempo reale

In Svizzera, il trasporto ordinato ha l'obbligo di trasmettere in maniera centralizzata i dati dell'orario ufficiale, inclusi quelli in tempo reale, ai sistemi nazionali di informazione alla clientela. Molte imprese forniscono i propri dati alla piattaforma nazionale che raccoglie i dati in tempo reale direttamente o mediante un'interfaccia. Le imprese più piccole spesso hanno difficoltà a comprendere i complessi requisiti, poiché non dispongono delle necessarie conoscenze tecniche. Ciò può causare ritardi negli acquisti e aumentare il rischio che vengano acquistati sistemi inadeguati. Per offrire assistenza, l'Attività di sistema Informazione alla clientela (SIC) ha redatto, in collaborazione con l'UFT, un documento³ contenente i requisiti minimi per un'informazione alla clientela di elevata qualità e per l'invio ai sistemi nazionali, che include anche sviluppi tecnici futuri e funge da ausilio per i bandi pubblici e gli aggiornamenti di sistema. Il documento è aggiornato ogni anno, affinché le informazioni sugli standard restino attuali.

7.4. Traffic Management System (TMS) / Standard TSI TAF/TAP (TTT)

Con la separazione più netta di tracce e treni tra le ITF e i GI secondo gli standard TTT e il connesso cambio di responsabilità per l'elaborazione e la fornitura dell'orario, secondo la decisione congiunta occorre sviluppare un adattatore Traffic Management System (TMS), che garantisca la fornitura alla SIC degli orari per le ferrovie a scartamento normale interoperabili nonché l'informazione alla clientela nella consueta qualità. L'adattatore TMS deve essere sviluppato entro l'avvio del TMS CM1 (ovvero negli anni 2025–2027) ed essere utilizzato fino a che la funzionalità è necessaria per le ferrovie a scartamento normale interoperabili. I costi per l'ulteriore sviluppo (CAPEX) e quelli d'esercizio (OPEX) sono finanziati con contributi comuni di ITF e GI.

Per le ITF sono previsti contributi di finanziamento per l'ulteriore sviluppo dell'adattatore TMS (costi CAPEX) nel 2027 e 2028 (per l'esercizio solo a partire dal 2031). La parte di tali costi sostenuta dalle ITF per il TRV è indennizzabile e può pertanto essere integrata nelle offerte 2027/2028.

7.5. Rilevanza di progetti di costruzione ferroviari per il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria (SIS)

Se è previsto un impianto necessario all'esercizio dei comparti del trasporto (p. es. officine), occorre esaminare la questione della rilevanza per il piano settoriale. A tal fine è possibile avvalersi della direttiva dell'UFT sulla rilevanza per il SIS.

www.bav.admin.ch/it ► Temi generali ► Coordinamento territoriale ► Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria (SIS)

³ [Catalogo dei requisiti per i sistemi di guida | tp-info.ch \(solo in ted. e fr.\)](#)

Gli impianti rilevanti devono essere notificati tempestivamente all'UFT e sottoposti a una procedura di valutazione. Nel caso, oppure in presenza di dubbi o domande, vi invitiamo a rivolgervi all'UFT.

7.6. Rielaborazione dei criteri per la determinazione della portata dell'offerta ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni

Attualmente, un gruppo di lavoro Confederazione-Cantoni rielabora i criteri per determinare la portata dell'offerta ordinata con la partecipazione della Confederazione. Per la procedura di ordinazione 2027/2028 non risultano ancora adattamenti nel calcolo delle cosiddette «offerte eccedenti»; si continua pertanto ad applicare il modello attuale. Una volta conclusi i lavori e il coinvolgimento degli ambienti interessati, i risultati saranno integrati nell'esistente Direttiva UFT (Guidance) «Ordinazione TRV» in vista di un'applicazione non prima della procedura di ordinazione 2029/2030. In merito a questo tema forniremo ulteriori informazioni in un secondo momento.

Per qualsiasi domanda, le interlocutrici e gli interlocutori della sezione Traffico viaggiatori sono a vostra completa disposizione. Vi ringraziamo per il vostro impegno a favore di un trasporto pubblico attraente e finanziariamente sostenibile.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Christa Hostettler
Direttrice

Martin von Känel
Direttore supplente

Allegato:

– Importanti modifiche di legge dal 1° gennaio 2025

Copia per e-mail a:

- CTP / CDCTP, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Berna 7 - mirjam.buetler@koev.ch / markus.sieber@koev.ch
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berna 6 - ueli.stueckelberger@voev.ch
- Alliance SwissPass, 3000 Berna 6 - helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch
- AFF, Bundesgasse 3, 3003 Berna - sandra.daguet@efv.admin.ch / samuel.wiese@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berna - nicolas.marty@efk.admin.ch

Copia interna tramite link a:

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

Allegato - Importanti modifiche di legge dal 1° gennaio 2025

Nel quadro della revisione LTV (riforma del TRV)⁴ sono stati modificati, tra gli altri, i seguenti atti normativi:

- la legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1);
- l'ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16⁵ [revisione totale]);
- l'ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11);
- l'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF; RS 742.120).
- L'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC) è stata abrogata e la maggior parte delle sue disposizioni sono state integrate nell'OITRV o, quelle concernenti in primo luogo il settore dell'infrastruttura, nell'OCPF.

Di seguito sono riportate le principali informazioni correlate alla procedura di ordinazione.

- **Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV)**

Articolo 28 capoverso 1^{ter} – Indennizzo dei costi non coperti dell'offerta ordinata (materiale rotabile storico)

Tra i costi non coperti d'ora in poi potranno essere considerati anche costi relativi al materiale rotabile storico. Disposizioni in merito sono sancite all'articolo 33 OITRV e nella Direttiva UFT (Guidance) «Computabilità dei costi». Il computo di costi non coperti per materiale rotabile storico deve essere regolamentato nelle convenzioni sugli obiettivi.

Articolo 31a^{bis} – Indici

È introdotta a livello di legge la possibilità per l'UFT di esigere dalle IT indici finanziari e qualitativi. Sulla base di un confronto sistematico di tali indici viene elaborato un benchmarking. A medio termine l'UFT prevede di rendere di principio pubblicamente accessibili gli indici finanziari delle singole offerte.

Articolo 31a^{ter} – Convenzione sugli obiettivi

In futuro oltre alle convenzioni biennali sull'offerta verranno stipulate con tutte le IT le convenzioni sugli obiettivi (v. n. 6.1). Eccezioni all'obbligo di stipula sono disciplinate all'articolo 25 OITRV.

Articolo 35a – Computabilità di costi e proventi

Si stabilisce a livello di legge che nei conti di previsione, utilizzati per determinare la portata delle indennità destinate alle linee che non sono messe a concorso, non possono essere incluse né remunerazioni del capitale proprio né maggiorazioni per utili e per rischi. Maggiori informazioni in merito sono disponibili nel messaggio concernente la modifica della LTV e nella direttiva UFT (Guidance) «Computabilità» dei costi.

Articolo 36 – Riserve

Va ora attribuita a una riserva speciale la metà (invece che i due terzi) dell'utile derivante dalle offerte ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni secondo l'articolo 28 capoverso 1 LTV, restando tuttavia possibile attribuirne più della metà. Viene precisato che a tal fine sono compresi i miglioramenti di dette offerte ordinati secondo l'articolo 28 capoverso 4. Inoltre, con il capoverso 2 viene creata una base esplicita per cui anche i Cantoni possono prevedere una riserva analoga per le offerte alla cui ordinazione la Confederazione non ha partecipato (segnatamente per il traffico locale).

⁴ [FF 2021 1485 - Messaggio concernente la modifica della legge federale sul trasporto di viaggiatori \(Riforma del traffico regionale viaggiatori e della presentazione dei conti\) | Fedlex](#)

⁵ [Revisione della legge sul trasporto di viaggiatori e di varie ordinanze](#)

- **Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV)**

Articolo 5 – Funzione di collegamento

La definizione di funzione di collegamento è stata rielaborata e ora figura esclusivamente nell'OTV. Una linea ha tale funzione se serve al collegamento generale o capillare di una località. A essere modificata è stata la definizione di località, che ora comprende anche aree d'insediamento in cui risiedono tutto l'anno almeno 100 abitanti in un raggio di massimo 1,5 chilometri, a prescindere che si tratti di un Comune indipendente, di un quartiere di un Comune o di un'altra parte della località.

Le linee che servono al collegamento generale sono quelle del TRV o del traffico a lunga distanza. Nel collegamento generale rientra la connessione di località tra loro, ovvero il classico TRV che di norma da una stazione conduce in altre località, al quale ora si aggiunge il collegamento, all'interno di una località, di parti contigue dell'insediamento (quartieri) in cui risiedono tutto l'anno almeno 100 abitanti e che non sono già collegate mediante altre linee del TRV.

Le linee che servono al collegamento capillare rientrano nel traffico locale.

Articolo 15 – Durata della concessione

La durata massima della concessione è stata aumentata da 10 a 12 anni per abbinarla alle convenzioni sugli obiettivi. Ora corrisponde dunque a due convenzioni di sei anni o a tre da quattro anni.

- **Ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV)**

Struttura dell'OITRV totalmente rivista

L'OITRV totalmente rivista è strutturata seguendo lo svolgimento della procedura di ordinazione TRV. Dai principi sull'ordinazione si passa alle disposizioni sulla messa a concorso e sulle convenzioni sugli obiettivi, che precedono l'effettiva procedura di ordinazione. A quest'ultima seguono le disposizioni sulle indennità per ulteriori offerte in virtù dell'articolo 28 capoversi 3 e 4 LTV nonché sugli aiuti finanziari (tra cui fidejussioni e contributi per innovazioni), quindi quelle sulla presentazione dei conti e sul conto annuale. Inoltre è aggiunto un allegato contenente la struttura di calcolo delle offerte e dei conti effettivi.

Direttive

Diversi articoli sanciscono la competenza dell'UFT di stabilire disposizioni esecutive all'interno di direttive. Alcune direttive esistevano già (p. es. Redditività minima) o sono state rielaborate nell'ambito del progetto «Guidance», altre vengono create partendo da guide o istruzioni esistenti (p. es. Approvazione dei mezzi d'esercizio). Tutte pubblicate sul sito Internet dell'UFT, vengono sviluppate e aggiornate all'occorrenza. Per maggiori informazioni vedere numero 1.2.

Articolo 7 – Condizioni (indennità)

Al capoverso 1 lettera a si precisa che, per poter essere indennizzate dalla Confederazione, le linee del TRV devono servire al collegamento generale secondo l'articolo 5 capoverso 3 OTV. La Confederazione continua pertanto, come previsto dall'articolo 28 capoverso 2 LTV, a non indennizzare il trasporto locale. Per quanto riguarda l'esercizio durante tutto l'anno si precisa, secondo la prassi esistente dell'UFT, che le offerte complementari a un collegamento esistente proposte solo stagionalmente o in singoli giorni della settimana (p. es. offerte notturne nel fine settimana) possono anche essere ordinate dalla Confederazione.

Nella nuova OITRV non è stata inserita alcuna condizione relativa al servizio multiplo. Se una linea, che serve esclusivamente località già collegate, presenta sufficienti redditività e domanda può essere indennizzata dalla Confederazione.

Articolo 8 – Portata dell’offerta ordinata

Al capoverso 2 è ora considerata la domanda sul tratto più frequentato della linea (piuttosto che quello meno frequentato com’era il caso finora), coincidendo con quella che è la prassi pluriennale dell’UFT.

Per determinare la portata dell’offerta ordinata (incl. eventuali «offerte eccedenti») al capoverso 4 si considera, oltre alla domanda, la situazione economica delle singole linee. È in questo contesto che si sta rielaborando il modello per la determinazione delle offerte eccedenti (v. in merito il n. 7.6).

Articolo 24 – Principi (convenzioni sugli obiettivi)

Nel rispetto del nuovo articolo 31^ater LTV, d’ora in poi saranno concluse convenzioni sugli obiettivi per un periodo dai quattro ai sei anni con tutte le IT. Durate superiori sono possibili, in particolare per convenzioni a seguito di una messa a concorso (cfr. art. 26 OITRV).

Articolo 25 – Eccezioni

In determinati casi è possibile rinunciare a una convenzione sugli obiettivi:

- impianti a fune e battelli;
- offerte transfrontaliere;
- IT con un importo annuale delle indennità inferiore a un milione di franchi;
- altri singoli casi motivati (p. es. anche eccezioni temporanee).

Articolo 31 – Inoltro delle offerte

L’UFT può prescrivere che le linee siano riunite o suddivise (cosiddette «linee d’offerta»). Al capoverso 3 è stato aggiornato l’elenco dei documenti e delle indicazioni da inoltrare.

Articolo 32 - Conto di previsione

La strutturazione minima di costi, ricavi e indennità, prima oggetto dell’OCIC, è ora disciplinata all’allegato 1 OITRV. Si applica sia al conto di previsione (valori pianificati) sia al conto economico per linea (valori effettivi) ed è vincolante per tutte le IT. La sua attuazione costituisce il fulcro del progetto «OR-BIT» (cfr. n. 2.3).

Articolo 35 – Ricavi accessori e attività accessorie

Informazioni dettagliate in merito sono riportate nella Direttiva UFT (Guidance) «Ricavi accessori / Attività accessorie».

Articolo 37 – Indici e comparazione sistematica delle offerte ordinate

L’UFT ha introdotto, conformemente al capoverso 2 di detto articolo, una comparazione sistematica delle offerte ordinate («benchmarking»). Maggiori informazioni in merito sono disponibili al numero 6.3.

Secondo il capoverso 3, l’UFT prevede inoltre di pubblicare gli indicatori, gli indici e i risultati del benchmarking.

Art. 45 – Offerte d’importanza nazionale

L’articolo costituisce una nuova base legale affinché la Confederazione, in virtù dell’articolo 28 capoverso 3 LTV, possa ordinare da sola (senza la partecipazione dei Cantoni) offerte d’importanza nazionale. Ne sono interessati soprattutto le prestazioni delle organizzazioni incaricate della gestione del sistema secondo la nuova ordinanza, del 19 giugno 2024, concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali (OCTSE; RS 520.16) e i compiti di coordinamento, per esempio nell’ambito della nuova legge sul CO₂ per gli autobus elettrici. L’ordinazione (temporanea) di offerte di trasporto da parte della sola Confederazione resta comunque un’eccezione.

Articolo 48 – Comunità tariffarie

Al capoverso 1 è stato precisato che per la ripartizione delle entrate nelle comunità tariffarie, oltre ai viaggiatori-chilometri e al numero di passeggeri, si deve tener conto della struttura dei titoli di trasporto.

Ciò vuol dire che in tutte le comunità tariffarie (e di trasporto) sarà obbligatorio condurre rilevamenti di detta struttura.

Al capoverso 2 è aggiunto il nuovo modello «Indennizzo del livello dei prezzi delle comunità tariffarie». Maggiori informazioni in merito sono disponibili al numero 5.5.

Articolo 57 – Innovazioni

D'ora in poi potranno essere sostenute finanziariamente innovazioni di tutti i trasporti pubblici e non solo quelle del settore TRV. Le condizioni e il processo di assegnazione sono stabiliti in una direttiva dell'UFT per il programma di promozione.

www.bav.admin.ch/it ► Temi generali ► Ricerca e innovazione ► Innovazione TPV ► Presentare dei progetti

Allegato 1 - Strutturazione del conto di previsione e del conto economico per linea

In merito al presente soggetto vedere in particolare le spiegazioni all'articolo 32 capoverso 2 e lo scritto separato dell'UFT del 26 maggio 2025 sull'introduzione della struttura di calcolo e dell'applicazione specialistica ORBIT. In seguito all'abolizione dell'OCIC, la strutturazione minima di costi e ricavi nonché del finanziamento dei costi non coperti (indennità) è ora disciplinata all'allegato 1 OITRV. La strutturazione minima è vincolante per tutte le IT e si applica sia al conto di previsione di cui all'articolo 32 (valori pianificati) sia al conto economico per linea secondo l'articolo 60 (valori effettivi).