



Berna, giugno 2024

Credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2026–2028

Rapporto esplicativo
concernente l'avvio
della procedura di consultazione



Sommario

Con il presente progetto, il Consiglio federale chiede un credito d'impegno di 3496 milioni di franchi per il finanziamento delle prestazioni del traffico regionale viaggiatori (TRV) per gli anni 2026–2028.

Premessa

Il TRV, ambito di competenza condiviso da Confederazione e Cantoni, è un elemento cruciale per il buon funzionamento della quotidianità svizzera: ogni giorno, infatti, oltre due milioni e mezzo di persone lo usano per andare al lavoro, fare la spesa o viaggiare nel tempo libero. Le reti del TRV collegano paesi e agglomerati tra di loro nonché i centri e le città di tutte le regioni svizzere.

Nell'ambito della procedura di ordinazione, Confederazione e Cantoni definiscono l'offerta del TRV che verrà ordinata congiuntamente per due anni e i relativi costi. Le prestazioni TRV sono indennizzate in base ai costi non coperti pianificati e finanziate per metà dalla Confederazione. Dal 2018, quest'ultima pianifica i fondi da destinare a questo settore mediante un credito d'impegno quadriennale. A seguito di una modifica dei periodi di ordinazione del TRV, volta ad armonizzarli con quelli delle convenzioni sulle prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria, il presente progetto intende stabilire i fondi da destinare al settore per un periodo di soli tre anni, ovvero dal 2026 al 2028.

Contenuto del progetto

Per l'offerta TRV che sarà ordinata per l'anno d'orario 2026 e il biennio 2027–2028 si propone lo stanziamento di 3496 milioni di franchi. L'importo consentirà di finanziare, oltre che le prestazioni esistenti, l'ampliamento dell'offerta di trasporto e i costi conseguenti agli investimenti giudicati necessari (nuovo materiale rotabile, rinnovo d'impianti di manutenzione, miglioramento dei sistemi d'informazione alla clientela o di supporto all'esercizio ecc.). Permetterà altresì di intraprendere e sostenere la transizione verso i veicoli elettrici e di perennizzare i fondi per il finanziamento di progetti d'innovazione a favore dei trasporti pubblici (TP). Le conseguenze della pandemia, che hanno avuto un notevole impatto sul credito d'impegno precedente (2022–2025), sono considerate terminate; l'importo proposto, con un moderato aumento rispetto al preventivo 2025 della Confederazione, dovrebbe consentire di perennizzare l'offerta di TP attrattivi nel rispetto dei vincoli finanziari della Confederazione. Le imprese dovranno tuttavia adoperarsi per raggiungere nuovamente almeno il livello di efficienza pre-pandemico e, eventualmente, definire un ordine di priorità per i progetti.

Indice

1	Situazione iniziale	4
1.1	Traffico regionale viaggiatori	4
1.2	Credito.....	15
1.3	Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare.....	16
1.4	Alternative esaminate e opzione scelta	17
1.5	Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale.....	17
1.6	Interventi parlamentari.....	17
2	Tenore del decreto di finanziamento	22
2.1	Proposta del Consiglio federale e motivazione.....	22
2.1.1	Motivazione: Valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2026–2028 (approccio ascendente).....	22
2.1.2	Valori indicativi per il periodo 2026–2028 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione	28
2.1.3	Proposta del Consiglio federale per il credito d'impegno 2026–2028.....	28
2.2	Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni.....	29
2.3	Stime concernenti il rincaro	30
3	Ripercussioni	30
3.1	Ripercussioni per la Confederazione.....	30
3.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.....	30
3.3	Ripercussioni sull'economia	30
3.4	Ripercussioni sulla sanità e sulla società	30
3.5	Ripercussioni sull'ambiente	30
4	Aspetti giuridici	31
4.1	Costituzionalità e legalità.....	31
4.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	31
4.3	Forma dell'atto.....	31
4.4	Subordinazione al freno alle spese	31
4.5	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	31
4.6	Conformità alla legge sui sussidi.....	32
4.6.1	Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli scopi perseguiti dalla Confederazione	32
4.6.2	Gestione materiale e finanziaria	33
4.6.3	Procedura di concessione dei contributi.....	34
	Abbreviazioni	35

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Traffico regionale viaggiatori

Il TRV come colonna portante del trasporto pubblico è da anni in crescita

Secondo l'articolo 4 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009¹ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), per traffico regionale viaggiatori (TRV) s'intende il traffico viaggiatori all'interno di una regione, compreso il collegamento di base tra località, nonché il traffico viaggiatori con le regioni vicine, anche estere.

Il TRV assicura collegamenti di trasporto pubblico sull'intero territorio nazionale. Completa le linee del traffico a lunga distanza, che sono gestite secondo principi commerciali dalle Ferrovie federali svizzere (FFS), dalla BLS AG o dalla Schweizerische Südostbahn AG (SOB), e garantisce una catena di trasporto ottimale in tutto il Paese. In molte regioni le linee del TRV sono la spina dorsale dell'offerta di trasporto pubblico. Quando sul tratto più frequentato di una linea la domanda media supera 500 persone al giorno, viene offerta una cadenza oraria continua (art. 7 cpv. 3 OITRV).

Ogni giorno il TRV viene utilizzato da 2,7 milioni di passeggeri. La maggior parte dei clienti si sposta in treno e in autobus, ma vengono utilizzati anche battelli, tram e impianti di trasporto a fune. Ogni anno i viaggiatori percorrono circa 9,8 miliardi di chilometri, una distanza equivalente a 245 000 giri del mondo.

Espressa in persone-chilometro (pkm), la domanda di trasporto nel TRV tra il 2012 e il 2023 è aumentata del 14 per cento, con una media dell'1,2 per cento annuo. Se si considera che nel periodo 2012–2019 la crescita annuale era mediamente dell'1,9 per cento, appare evidente che negli ultimi anni la pandemia l'ha frenata. Le imprese avevano previsto che per il 2023 la domanda non sarebbe ancora tornata del tutto al livello pre-pandemico, ma i primi risultati del 2023 e i dati provvisori del 2024 indicano che si è ristabilita, segnando la fine dei quattro anni di calo sul piano dei ricavi. La quota di domanda che concerne la ferrovia resta stabile e maggioritaria, con oscillazioni tra l'81 e l'83 per cento, a seconda degli anni.

¹ RS 745.16



Figura 1 - Evoluzione della domanda di trasporto regionale in pkm, valori scaturiti dalle offerte convenzionate del periodo 2012–2023 e dati provvisori 2024 (fonte: UFT)

Nota: Tutti i dati storici del presente capitolo (2012–2023) si riferiscono alle rispettive offerte convenzionate, ovvero ai consuntivi dell'anno interessato, utilizzati come base nel determinare le indennità. I dati del 2024 sono invece provvisori, considerato che alla conclusione della redazione del presente rapporto non tutte le convenzioni sull'offerta erano concluse.

L'offerta di trasporto del TRV, misurata in chilometri produttivi l'anno, non si è ridotta con la pandemia: tra il 2012 e il 2023 è cresciuta del 27 per cento, ovvero in media del 2,4 per cento l'anno.

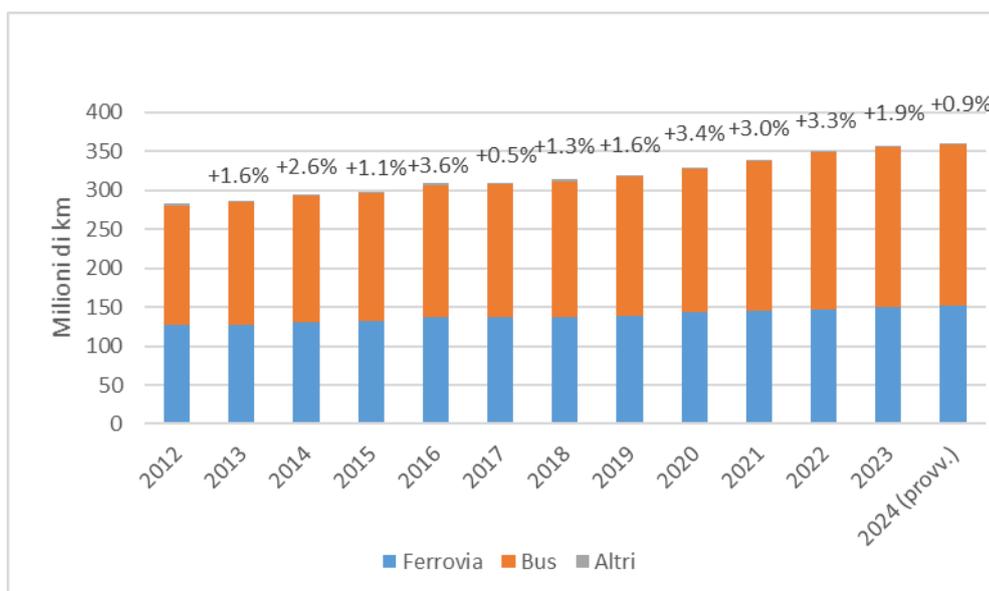


Figura 2 - Evoluzione dell'offerta di trasporto nel TRV in chilometri produttivi, valori scaturiti dalle offerte convenzionate del periodo 2012–2023 e dati provvisori 2024 (fonte: UFT)

L'attuale offerta del TRV presenta un livello di qualità globalmente elevato: è quanto emerso nel 2023² dal rapporto sul sistema di rilevamento della qualità del TRV (SRQ TRV) dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Gli autobus e i treni regionali mantengono un'alta qualità: i rilevamenti condotti nel 2023 dai clienti civetta indicano nuovi progressi, in particolare nella pulizia e nell'informazione alla clientela, ambiti con il maggior potenziale di miglioramento dal 2018. Riguardo alla puntualità nel 2023 quasi il 94,5 per cento dei treni regionali monitorati è arrivato a destinazione con meno di tre minuti di ritardo ed è pertanto considerato puntuale. Nel comparto bus tale percentuale è del 90 per cento. I risultati 2023 confermano che il SRQ TRV dà i suoi frutti e influisce positivamente sulle prestazioni delle imprese interessate. I committenti analizzano regolarmente i risultati dei rilevamenti e, se necessario, li possono usare per richiedere miglioramenti.

Il TRV, assieme al traffico a lunga distanza, rappresenta il pilastro del buon servizio di base dei TP per la popolazione ed è, per la Svizzera, una risorsa fondamentale.

Confederazione e Cantoni ordinano le prestazioni TRV congiuntamente

La Confederazione partecipa all'ordinazione e al finanziamento del TRV quando quest'ultimo svolge una funzione di collegamento, ovvero quando ad almeno un'estremità della linea si trova un punto di raccordo con la rete interregionale, nazionale o internazionale dei TP e all'altra estremità o tra le due estremità della linea una località. Inoltre, la località collegata deve avere almeno 100 abitanti. Il trasporto locale, quello a lunga distanza e il servizio turistico non fanno parte del TRV.

In quasi tutti i casi, i ricavi delle linee del TRV non coprono i relativi costi. Per garantire comunque l'offerta, Confederazione e Cantoni indennizzano le imprese di trasporto (IT) per le prestazioni ordinate congiuntamente secondo l'articolo 28 capoverso 1 della legge del 20 marzo 2009³ sul trasporto di viaggiatori (LTV).

Le indennità per il TRV ammontano a oltre 2 miliardi di franchi l'anno, di cui due terzi circa sono destinati all'offerta ferroviaria, un terzo alle autolinee e l'1 per cento agli impianti a fune e alla navigazione. La Confederazione finanzia la metà dei costi non coperti del TRV sull'intero territorio nazionale, per un totale di circa 1 miliardo di franchi l'anno. Nel 2023 si è trattato di 1,16 miliardi di franchi, che hanno consentito di indennizzare 1587 linee del TRV, ordinate a 111 IT in tutta la Svizzera.

La procedura di ordinazione, che permette di definire le indennità versate per ciascuna linea del TRV, interessa un determinato periodo d'orario biennale (periodo oggetto della procedura in corso: 2025/2026) e si articola nelle seguenti fasi:

² [Sistema di rilevamento della qualità \(admin.ch\)](#)

³ RS 745.1

- Confederazione e Cantoni (committenti) indicano alle IT gli elementi dell'offerta di trasporto auspicata (orario), tenuto conto delle risorse disponibili (a fine 2023 per il periodo 2025/2026);
- su tale base le IT redigono le offerte per ciascuna linea (presentazione dell'offerta per il 2025/2026: fine aprile 2024), nelle quali sono presentati i costi pianificati e i ricavi attesi dalla vendita dei titoli di trasporto. Il disavanzo residuo corrisponde ai cosiddetti «costi non coperti pianificati» che vengono indennizzati dai committenti;
- i committenti esaminano le offerte e le negoziano con le IT. Tramite il sistema di indici, l'UFT valuta l'efficienza delle prestazioni ordinate fornite dalle IT. Inoltre, dall'ordinazione 2025–2026, i committenti potranno usufruire, per la prima volta, dei dati del «benchmark TRV». Si tratta di uno strumento di analisi comparativa a livello nazionale che, tenendo conto delle differenti condizioni di produzione (orario, domanda, dimensioni dei veicoli ecc.) permette di confrontare in modo diversificato ed equo i costi delle combinazioni di linee o delle IT. Le offerte delle IT possono peraltro subire modifiche a causa della procedura di allestimento dell'orario;
- una volta rettificate le offerte, i committenti stipulano con le IT le convenzioni sull'offerta, nelle quali sono disciplinate le indennità e la loro ripartizione tra Confederazione e Cantoni. Nel caso delle linee intercantonali la partecipazione ai costi è suddivisa in modo proporzionale tra i Cantoni interessati;
- a partire dal cambiamento d'orario (a dicembre dell'anno precedente quello considerato, ovvero dicembre 2024 per l'anno d'orario 2025) le IT forniscono le prestazioni di trasporto convenute.

In base a tale procedura le indennità sono pertanto stabilite in anticipo. Alla fine dell'anno d'esercizio, nel redigere il conto annuale le IT devono presentare un conto separato per il TRV e attribuire a una riserva speciale (secondo l'art. 36 LTV) eventuali utili o perdite relativi a questo settore. Al momento è previsto che confluiscono nella riserva speciale almeno i 2/3 degli utili ma, in seguito alla modifica della LTV, a partire dai conti 2025 le IT dovranno destinarne solo la metà.

Conformemente all'articolo 37 LTV, l'UFT verifica ogni anno o in funzione delle esigenze il corretto impiego dei sussidi accordati così come il rispetto delle disposizioni dell'ordinanza del 18 gennaio 2011⁴ del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC). Dal 2019 l'UFT ha potenziato il proprio piano di vigilanza volto a controllare il rispetto delle disposizioni legali in materia di sussidi (v. n. 4.6.2).

⁴ RS 742.221

Le indennità compensano circa la metà dei costi del TRV

Nonostante la forte domanda, i ricavi non consentono di coprire i costi del TRV: in media i viaggiatori ne finanziano circa la metà, il resto è sovvenzionato dai committenti, ovvero da Confederazione e Cantoni, secondo l'articolo 28 capoverso 1 LTV. In alcuni casi è possibile che le imprese si assumano direttamente parte dei costi (se le indennità sono stabilite in modo specifico, p. es. nel quadro di un bando di concorso o di una convenzione sugli obiettivi) o che ricevano indennità da parte di terzi (secondo l'art. 28 cpv. 4 LTV). Nel grafico seguente, che presenta il modo in cui sono finanziati i costi previsti di tutte le linee del TRV nel 2023, tali costi sono rappresentati sotto «Altre indennità o contributi».

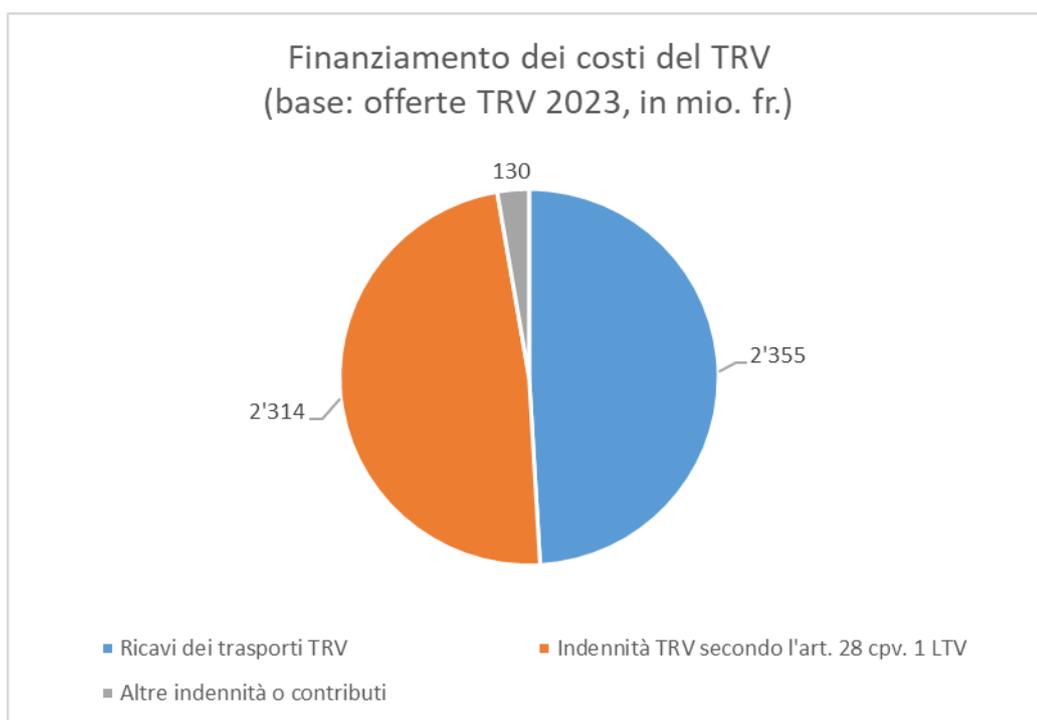


Figura 3 - Finanziamento dei costi del TRV sulla base delle offerte convenzionate per l'anno d'orario 2023 (fonte: UFT)

Fino all'arrivo della pandemia di COVID-19, il grado di copertura dei costi (GCC), che rappresenta la quota dei costi totali delle prestazioni TRV coperti dai ricavi del traffico, era in costante crescita. Considerato che le indennità sono determinate sulla base dei costi non coperti pianificati, il tasso nel grafico sottostante è calcolato sulla base dei costi e delle entrate pianificate (e non effettive): ciò spiega, da un lato, perché il GCC del 2020 e 2021 sia ancora elevato (essendo basato sugli importi che erano stati convenzionati prima della pandemia) e, dall'altro, perché ha iniziato a ridursi solo dal 2022 (sulla base delle offerte elaborate nel 2021).

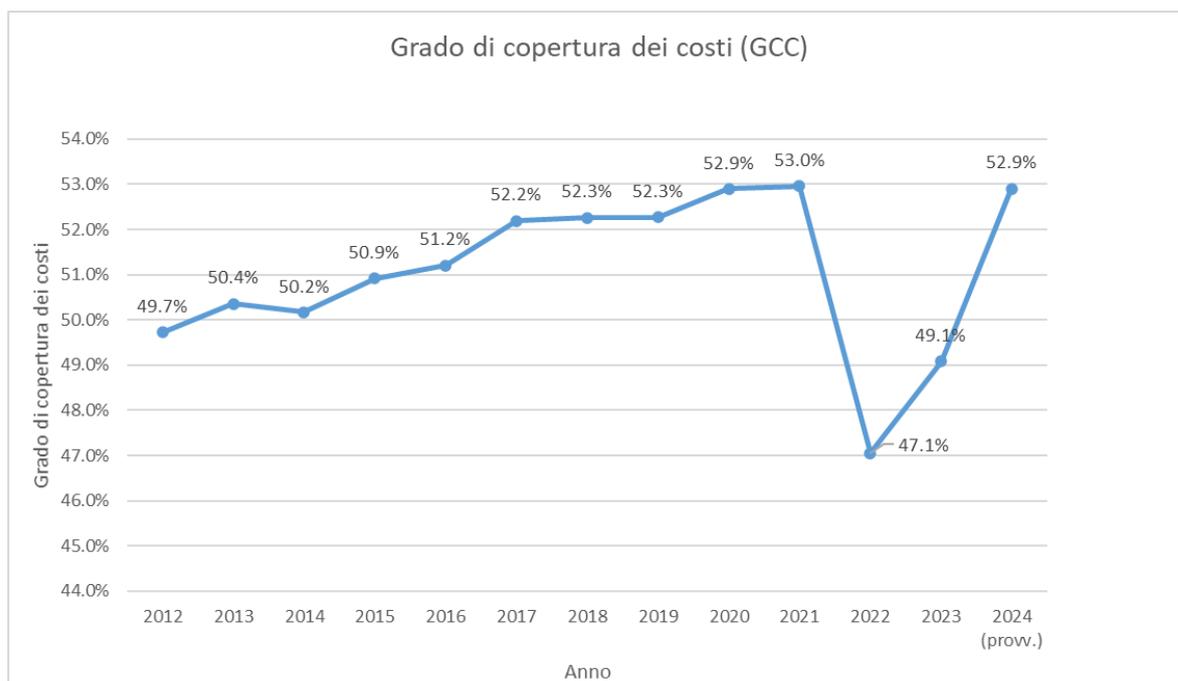


Figura 4 - Evoluzione del GCC del TRV mediante i ricavi del traffico, sulla base delle offerte convenzionate (fonte: UFT)

Nel 2023 il GCC continuava a essere inferiore a quello pre-pandemico (49,1 % contro il 53 % pianificato nel 2021) a causa di entrate ancora in calo e di un aumento significativo dei costi al momento di fissare le offerte (rincaro dei prezzi dell'energia, dei materiali, dei salari ecc.). Le offerte 2024, non ancora definitivamente concluse, lasciano invece supporre una ripresa incoraggiante del GCC e un ritorno alle cifre pre-pandemia (previsione: 52,9 %, stato aprile 2024).

I restanti costi del TRV sono finanziati mediante fondi pubblici: Confederazione e Cantoni si suddividono in media nella misura del 50 per cento i costi non coperti pianificati. I mezzi assegnati dai committenti sono da anni in crescita, in virtù dei seguenti fattori:

- l'importante sviluppo dell'offerta di trasporto, in parte legato alle fasi di ampliamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF);
- il finanziamento di nuovi mezzi d'esercizio, che si tratti di mezzi da rinnovare o ristrutturare o da acquistare per consentire la creazione di nuove offerte di trasporto. Tra questi si annoverano, per esempio, il materiale rotabile, gli impianti d'esercizio quali depositi/officine, i sistemi d'informazione, gli impianti a fune. Su alcune linee (quelle a scartamento ridotto, in particolare a cremagliera) le caratteristiche tecniche e i volumi ridotti possono comportare significativi aumenti dei costi;

- maggiori esigenze di qualità (in particolare riguardo alla puntualità), di accessibilità in virtù della legge del 13 dicembre 2002⁵ sui disabili (LDis) o di sicurezza (ulteriore sviluppo di norme o standard);
- l'invariabilità delle tariffe dal 2017 (nel grafico sottostante non è ancora considerato l'ultimo aumento deciso per il 2024).

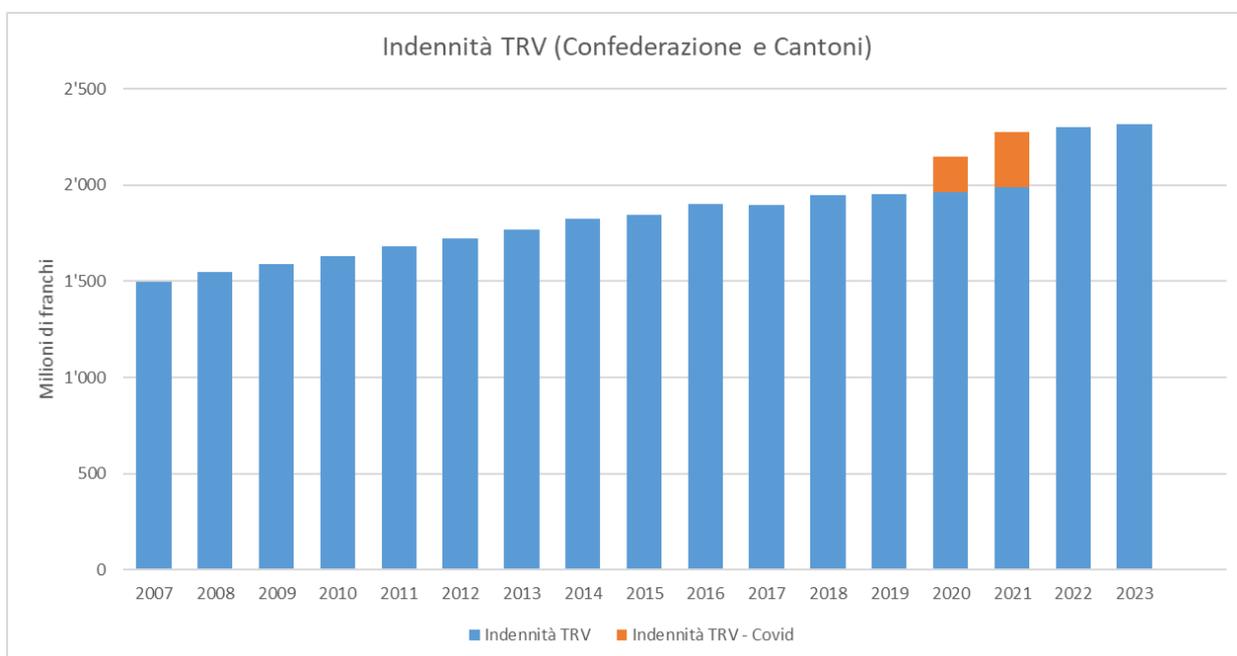


Figura 5 - Indennità versate per il TRV, dal 2007 al 2023 (fonte: UFT)

Allo scopo di sostenere le IT che, a causa della pandemia di COVID-19, hanno subito un calo di passeggeri e di ricavi, il Parlamento ha accordato fondi supplementari nel quadro dei crediti speciali COVID-19. Nel 2020 e 2021, i committenti hanno quindi eccezionalmente indennizzato le IT per le perdite effettivamente constatate, una volta esaurita la riserva speciale secondo l'articolo 36 LTV. Di questo sostegno temporaneo hanno beneficiato 30 IT nel 2020, per un importo di 180 milioni di franchi, e 32 nel 2021, per un totale di 286 milioni di franchi.

Dal 2022 le indennità sono state nuovamente determinate secondo il principio dei costi non coperti pianificati ma il loro livello resta relativamente alto, considerato che il numero di passeggeri è ancora inferiore a quello pre-pandemia.

Nel 2023, la Confederazione ha versato oltre un miliardo di franchi, e lo stesso hanno fatto i Cantoni, a titolo di indennità per i costi non coperti del trasporto regionale. A queste si aggiungono le indennità corrisposte da terzi, ossia quelle versate secondo l'articolo 28 capoverso 4 LTV da Cantoni e Comuni per finanziare per esempio coppie di corse supplementari (offerte «eccedenti» dalla prospettiva federale).

⁵ RS 151.3

La Confederazione distribuisce i mezzi tra i Cantoni in funzione della loro partecipazione definita secondo l'articolo 29b OITRV.

La partecipazione cantonale è determinata tenendo conto delle condizioni strutturali e aggiornata al massimo ogni quattro anni (art. 30 cpv. 2 LTV). Nella pratica, è calcolata mediante una formula basata sull'indice della densità demografica (cfr. all. 1 OITRV).

A titolo esemplificativo, nella tabella sono riportate le indennità TRV per l'anno d'orario 2023, pari a 2,3 miliardi di franchi, e la loro ripartizione.

Cantone	Totale Confederazione e Cantoni	Partecipazione cantonale	Quota cantonale	Quota federale
ZH	323.8	67%	217.0	106.9
BE	305.4	46%	140.5	164.9
LU	77.8	52%	40.4	37.3
UR	13.6	23%	3.1	10.5
SZ	52.6	46%	24.2	28.4
OW	15.0	27%	4.0	10.9
NW	13.4	45%	6.0	7.4
GL	9.8	27%	2.6	7.1
ZG	22.6	63%	14.3	8.4
FR	112.8	45%	50.8	62.0
SO	59.7	55%	32.9	26.9
BS	22.5	73%	16.4	6.1
BL	62.9	62%	39.0	23.9
SH	21.1	51%	10.8	10.3
AR	16.5	48%	7.9	8.6
AI	5.9	29%	1.7	4.2
SG	97.7	52%	50.8	46.9
GR	156.2	20%	31.2	125.0
AG	149.5	60%	89.7	59.8
TG	70.6	54%	38.1	32.5
TI	177.7	43%	76.4	101.3
VD	255.1	53%	135.2	119.9
VS	122.8	37%	45.4	77.4
NE	49.4	50%	24.7	24.7
GE	60.6	71%	43.0	17.6
JU	38.4	26%	10.0	28.4
Total	2313.5		1156.3	1157.2

Tabella 1 - Indennità TRV per l'anno d'orario 2023 (in mio. fr., fonte: UFT)

I contributi federali per Cantone saranno aggiornati nel 2024 per il periodo 2025–2028. Secondo il progetto messo in consultazione⁶, le partecipazioni cantonali previste per il periodo del credito d'impegno si attesteranno tra il 20 e il 73 per cento.

⁶ https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/55/cons_1

Partecipazioni cantonali in percentuale

Cantone	Partecipazione cantonale (in %)
	Anni d'orario 2025–2028
ZH	67
BE	46
LU	53
UR	23
SZ	47
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	46
SO	55
BS	73
BL	62
SH	51
AR	47
AI	29
SG	52
GR	20
AG	61
TG	54
TI	42
VD	53
VS	37
NE	49
GE	71
JU	26

Tabella 2 - Partecipazioni cantonali per il periodo 2025–2028

Il totale dei mezzi assegnati per le prestazioni ordinate congiuntamente nel TRV per un Cantone (parte federale e cantonale) costituisce la quota cantonale, corrispondente a un tetto annuale di sussidi per i servizi TRV ordinati, per Cantone, da Confederazione e Cantoni insieme. Se in un Cantone il totale delle ordinazioni TRV supera tale quota cantonale, di principio il Cantone deve farsi carico della parte in eccedenza.

L'efficienza del TRV è da anni tendenzialmente in miglioramento, ma si è affievolita dalla pandemia

Come indicatore dell'efficienza in questo settore si utilizza l'indennità versata per pkm, che è scesa da 20,6 centesimi/pkm nel 2012 a 20,3 per le offerte 2021 (stabilite prima della pandemia). Questo calo, che può sembrare modesto (-1,6 % in nove anni), va tuttavia contestualizzato considerato il notevole aumento dei costi nello stesso periodo, riconducibile al miglioramento dell'offerta e agli ingenti investimenti per rinnovare o incrementare il parco rotabili. La crescita della domanda e gli innalzamenti tariffari (nel 2013, 2015 e 2017) hanno tuttavia reso possibile mantenere stabile l'importo medio dell'indennità per pkm.

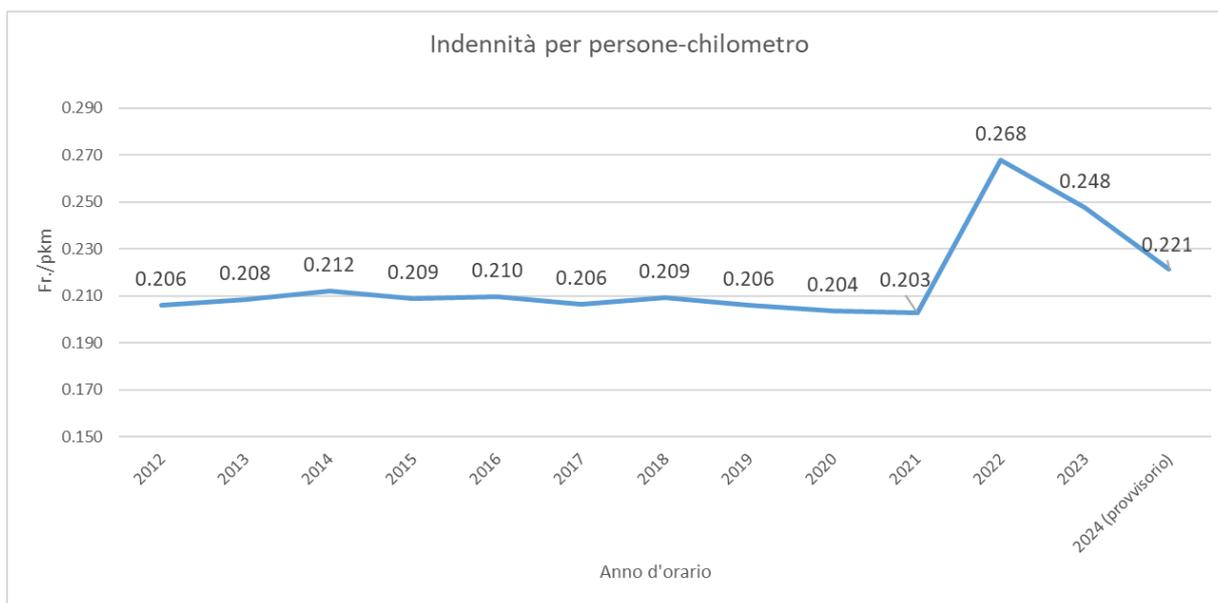


Figura 6 - Evoluzione delle indennità per pkm dal 2012 (fonte: UFT)

Nel 2022, considerate le previsioni di ricavi e numeri di passeggeri ancora alterate a seguito della pandemia, le indennità per pkm sono cresciute notevolmente. Nel 2023 l'efficienza ha riguadagnato terreno e, secondo i dati provvisori, continuerà a farlo nel 2024. Non giungerà tuttavia ancora al livello pre-pandemico (dato provvisorio: 0,221 fr. per pkm nel 2024, stato aprile 2024).

Confrontando i costi con l'offerta prodotta in numero di chilometri sul totale delle linee del TRV ne emerge un incremento relativamente controllato, nonostante gli ingenti investimenti degli ultimi anni (in particolare per il rinnovo o l'aumento dei mezzi d'esercizio). In 11 anni, ovvero dal 2012 al 2023, i costi per chilometro sono cresciuti del sette per cento, ossia in media dello 0,6 per cento l'anno.

In base ai costi pianificati per il 2023 sul totale delle linee TRV risulta un costo per chilometro di 13.40 franchi. Si tratta di un rialzo del 2,1 per cento rispetto al 2022, che riflette anche le incertezze e il contesto di rincaro al momento di stabilire le offerte di quell'anno. Secondo gli indici provvisori 2024 i costi per km continuano ad aumentare (13.80 fr./km, ovvero +2,5 % rispetto al 2023). Tenerli sotto controllo resta una sfida per l'intero settore, in un contesto caratterizzato da rincaro, sviluppo di norme e basi legali nonché importanti investimenti in corso o futuri (rinnovi del parco rotabili, decarbonizzazione nel comparto delle autolinee ecc.).

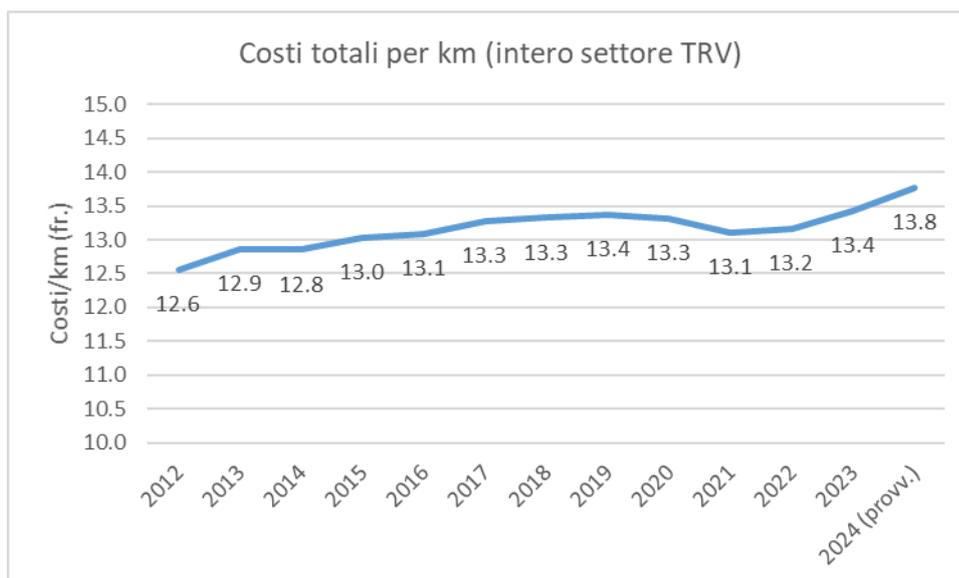


Figura 7 - Evoluzione dell'indicatore costo per chilometro, in franchi svizzeri, per l'intero settore TRV dal 2012 (fonte: UFT)

Dall'osservazione dell'evoluzione dei costi per modalità di trasporto emerge un aumento maggiore per le linee ferroviarie (senza distinzione tra scartamento normale e metrico, con/senza cremagliera) rispetto alle autolinee, con una crescita per chilometro dal 2012 di rispettivamente il 12,2 per cento (ovvero l'1,1 % nella media annua) e il 5,6 per cento (ovvero una media annua dello 0,5 %).

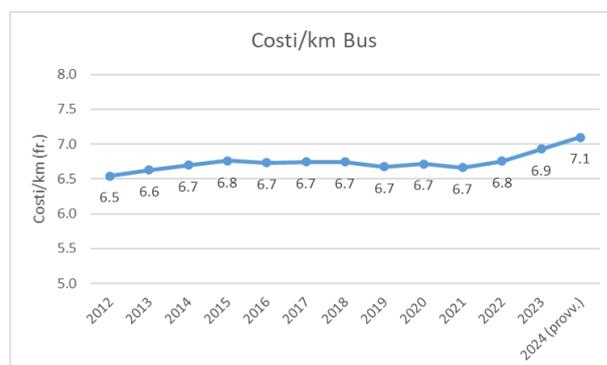


Figure 8a e 8b - Evoluzione dell'indice costo per chilometro, in franchi svizzeri, per le linee ferroviarie e le autolinee (fonte: UFT)

Il maggior rincaro nelle ferrovie è riconducibile innanzitutto all'evoluzione dei prezzi di traccia (in particolare nel 2013 e 2017), ai numerosi rinnovi di materiale rotabile condotti per renderli conformi alla LDis e all'acquisto di nuovi veicoli in vista di aumentare l'offerta. Le autolinee hanno sicuramente beneficiato di una certa stabilità dei costi dal 2012 che tuttavia, considerati gli investimenti futuri negli autobus elettrici e le incertezze connesse al prezzo dell'energia, nei prossimi anni potrebbero crescere.

1.2 Credito

Credito d'impegno eccezionalmente per tre anni invece che quattro

Secondo l'articolo 30a LTV i costi non coperti delle prestazioni di trasporto TRV oggetto di ordinazione sono indennizzati mediante un credito d'impegno di quattro anni.

Allo scopo di coordinare i periodi di ordinazione per il TRV con quelli delle convenzioni sulle prestazioni (nel settore dell'infrastruttura ferroviaria), nel 2022 è stato deciso di cambiare gli anni di ordinazione di quest'ultimo. Nel 2024, quindi, l'ordinazione è stata annuale e la cadenza biennale è ricominciata con le offerte TRV 2025/2026.

Affinché dunque anche il credito d'impegno per le prestazioni TRV coincida con i suoi periodi di ordinazione, viene eccezionalmente richiesto per tre anni invece che quattro, ovvero per il periodo 2026–2028.

Credito d'impegno TRV 2022–2025

Per il periodo 2022–2025, il 29 novembre 2021 l'Assemblea federale ha stanziato un credito d'impegno di 4352,2 milioni di franchi⁷ per finanziare le prestazioni del TRV, stabilendo l'importo sulla base del fabbisogno stimato riportato in tabella.

<i>In milioni di franchi</i>	2022	2023	2024	2025	Totale
Credito d'impegno TRV 2022–2025	1062.5	1080.0	1093.9	1115.8	4352.2
Variazione rispetto all'anno precedente	13.7	17.5	13.9	21.9	
Evoluzione rispetto all'anno precedente in %	1.3%	1.6%	1.3%	2.0%	

Tabella 3 - Credito d'impegno TRV iniziale 2022–2025 (stato novembre 2021)

Considerate le incertezze al momento di definire il credito, i relativi importi non tenevano conto delle ripercussioni finanziarie della pandemia di COVID-19 per il 2022 e 2023. In caso di necessità, le IT avrebbero potuto chiedere mezzi supplementari a sostegno del TRV nel quadro dell'aggiunta al preventivo (i crediti speciali COVID-19 erano infatti limitati al 2020 e 2021).

Il Parlamento ha effettivamente approvato delle aggiunte al preventivo, segnatamente di 97 milioni di franchi nel 2022 e di 87 milioni nel 2023. È opportuno precisare che, per il 2023, oltre al calo di passeggeri dovuto alla pandemia sono stati considerati altri effetti quali il notevole aumento dei prezzi dell'energia o della manutenzione dei veicoli ferroviari (rincarico della materia prima) e l'adeguamento salariale a seguito dell'inflazione.

⁷ <https://fedlex.data.admin.ch/eli/fga/2021/3006>

Nel quadro delle decisioni concernenti il preventivo 2024 della Confederazione, a dicembre 2023 il Parlamento ha approvato aumenti di 55 milioni di franchi dei fondi per il 2024 e di 110 milioni di franchi del credito d'impegno TRV 2022–2025. L'incremento nel TRV per il 2024 è stato mantenuto nel preventivo 2025 e ridotto a 40 milioni di franchi per gli anni 2026–2028 del piano finanziario. Durante la sua seduta del 14 febbraio 2024, il Consiglio federale ha effettuato la consueta valutazione della situazione politico-finanziaria e deciso di applicare tagli lineari dell'1,4 per cento, rispetto al piano finanziario 2025–2027, alle uscite scarsamente vincolate (fatta eccezione per quelle dell'esercito).

Se si considerano le cifre effettive del 2022 e 2023, i valori a preventivo per il 2024 e quelli pianificati per il 2025, i mezzi richiesti per il credito d'impegno TRV dovrebbero ammontare a 4575 milioni di franchi. Trattandosi di un importo superiore al credito disponibile, sarà necessario sollecitarne uno aggiuntivo di 112,5 milioni di franchi nel quadro del preventivo 2025 (stato febbraio 2024).

<i>In milioni di franchi (stato feb. 2024)</i>	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023	Preventivo 2024	Piano finanziario 2025	Totale credito d'impegno TRV 2022–2025
Mezzi finanziari TRV	1152.7	1160.7	1134.5	1126.8	4'574.7
Credito d'impegno TRV 2022–2025 (originariamente)					4'352.2
Credito d'impegno TRV 2022–2025 (dopo l'aumento)					4'462.2
Aggiunta presumibile					112.5

Tabella 4 - Previsione per il credito d'impegno TRV 2022–2025 (stato metà febbraio 2024)

1.3 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare

Il presente rapporto esplicativo illustra la necessità del credito concernente le risorse della Confederazione da assegnare per le prestazioni del TRV nel periodo 2026–2028.

Con l'ordinazione di offerte di trasporto per due anni, la Confederazione contrae impegni finanziari pluriennali per i quali, ai sensi dell'articolo 21 della legge federale del 7 ottobre 2005⁸ sulle finanze della Confederazione (LFC), è richiesto un credito d'impegno.

Il credito d'impegno consente una migliore pianificazione delle risorse federali destinate al TRV, a beneficio di tutti gli attori coinvolti (in particolare committenti cantonali e IT).

⁸ RS 611.0

I mezzi previsti per questo periodo, moderatamente superiori a quelli del precedente, permetteranno di perennizzare l'offerta attuale, di tener fede agli impegni pluriennali (costi conseguenti a investimenti quali l'acquisto di materiale rotabile), di cofinanziare ampliamenti di offerta e di riservare fondi a progetti d'innovazione nel TRV.

1.4 Alternative esaminate e opzione scelta

Come per i due crediti d'impegno precedenti, da un lato è stato stimato il fabbisogno d'indennità per gli anni 2026–2028 e dall'altro si è tenuto conto dei mezzi a disposizione secondo la pianificazione finanziaria della Confederazione.

Quest'approccio consente di prendere le decisioni del caso considerando sia l'evolversi della situazione nel settore TRV sia i vincoli della Confederazione in materia di preventivo.

1.5 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

I decreti finanziari pluriennali di portata rilevante sono coordinati con il piano finanziario di legislatura secondo l'articolo 5 capoverso 5 dell'ordinanza del 5 aprile 2006⁹ sulle finanze della Confederazione (OFC).

Il presente progetto è stato annunciato nel messaggio del 24 gennaio 2024¹⁰ sul programma di legislatura 2023–2027 (allegato A1, obiettivo 6).

1.6 Interventi parlamentari

Nell'ambito del presente rapporto esplicativo si intende fornire degli elementi per rispondere ai due interventi parlamentari qui di seguito.

2022 P 20.3328 Strategia nazionale volta a migliorare il servizio dei trasporti pubblici verso le regioni turistiche (N 17.03.2022, Clivaz)

Il postulato 20.3328¹¹ incarica il Consiglio federale di presentare un rapporto in cui si analizza l'opportunità di creare una strategia nazionale a favore del miglioramento del servizio dei TP verso le regioni turistiche, precisando obiettivi, misure, costi e ripartizione di competenze tra Confederazione e Cantoni per una sua eventuale attuazione.

⁹ RS 611.01

¹⁰ [Messaggio sul programma di legislatura 2023–2027, versione provvisoria \(1\).pdf](#)

¹¹ [20.3328 | Strategia nazionale volta a migliorare il servizio dei trasporti pubblici verso le regioni turistiche | Oggetto | Il Parlamento svizzero \(parlament.ch\)](#)

2022 M 22.3229 Il trasporto turistico è il parente povero dei trasporti pubblici? (S 06.12.2022, Maret N 03.05.2023)

La mozione 22.3229¹² «Il trasporto turistico è il parente povero dei trasporti pubblici?» incarica il Consiglio federale di conferire un mandato volto a creare un coordinamento per la promozione del trasporto turistico.

Questi due interventi parlamentari perseguono lo stesso obiettivo: sollecitare il Consiglio federale a interrogarsi sull'attuale situazione dei TP come fattore di sviluppo turistico del Paese e sulle misure da attuare per aumentarne l'attrattiva tra i turisti.

Il postulato Clivaz tratta l'argomento dal punto di vista dell'offerta di trasporto (strategia nazionale a favore del miglioramento del servizio dei TP), mentre la mozione Maret punta a migliorare il coordinamento tra i diversi attori della mobilità e dell'innovazione, per favorire idee innovatrici che consentano di aumentare l'attrattiva dei TP per i turisti.

Occorre innanzitutto ricordare che nella «Strategia del turismo della Confederazione»¹³, apparsa nel 2021, la rete di trasporto è oggi ritenuta espressamente un punto di forza («*La Svizzera dispone di infrastrutture di qualità, di una rete di trasporti pubblici ben sviluppata che consente di raggiungere facilmente le varie destinazioni*»).

L'intero settore, che si tratti di IT o di committenti del TRV o in generale dei TP, si adopera per assicurare l'offerta migliore possibile per tutti i viaggiatori, turisti inclusi, tenendo conto dei vincoli di natura finanziaria, legale o tecnica.

Eppure, nonostante l'efficacia dell'offerta, la maggior parte degli spostamenti per il tempo libero sono effettuati in trasporto individuale motorizzato. C'è dunque margine di miglioramento. Diverse strategie o misure a livello nazionale se ne stanno già occupando.

La strategia del turismo della Confederazione prevede misure di coordinamento tematiche, volte a favorire la collaborazione tra attori del turismo e della mobilità

La strategia del turismo della Confederazione, diretta dalla Segreteria di Stato dell'economia (SECO), costituisce una strategia nazionale globale. Considerato che include il collegamento delle regioni a vocazione turistica, nell'attuarla la SECO ha potenziato lo scambio e la collaborazione con gli uffici federali competenti per la mobilità e, laddove necessario, con altri attori. Sono state attuate o sono in fase di realizzazione diverse misure a livello federale volte a rafforzare il collegamento delle regioni turistiche mediante i TP. Di seguito se ne riportano alcune (cfr. in particolare l'attività 7 della strategia).

¹² [22.3229 | Il trasporto turistico è il parente povero dei trasporti pubblici? | Oggetto | Il Parlamento svizzero \(parlament.ch\)](#)

¹³ [Strategia del turismo della Confederazione \(admin.ch\)](#)

- Per assicurare, a lungo termine, uno sviluppo sostenibile del settore del turismo, occorre sfruttare meglio le sue interfacce con la mobilità. A tale scopo, due volte l'anno la Confederazione promuove, tramite l'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO), progetti di mobilità innovativi, anche nei settori degli spostamenti per il tempo libero e il turismo¹⁴.
- Attualmente l'UFT sta attuando, in collaborazione con altri uffici del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), un progetto di promozione di una mobilità efficiente e interconnessa che consenta, in particolare, la condivisione a livello nazionale di dati sulla mobilità nonché di un suo collegamento con gli ambiti del tempo libero e del turismo¹⁵. Mediante le piattaforme di dialogo esistenti, quali la rete Mobilità e territorio Svizzera, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) continuerà a incentivare il coinvolgimento degli attori del turismo nell'ambito della mobilità.
- Nel 2021, Confederazione (ovvero ARE), Cantoni, città e Comuni hanno lanciato il programma per le piattaforme di trasporto¹⁶ il cui scopo è collegare meglio le aree urbane e rurali e promuovere la mobilità combinata in piani su vasta scala nonché gli interventi attuativi. Per farlo va incentivata l'interconnessione di mezzi di trasporto mediante piattaforme dei trasporti efficaci. Il programma si basa sulla collaborazione ai diversi livelli statali e tra attori pubblici e privati, sulla considerazione del territorio nella sua globalità e sul coordinamento mirato dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti.

Altri lavori con lo stesso scopo

Oltre alla strategia del turismo della Confederazione vi sono altri lavori che mirano a tener maggiormente conto delle esigenze di mobilità connesse allo sviluppo turistico.

La rielaborata parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, intitolata «Mobilità e territorio 2050»¹⁷, è incentrata sullo sviluppo a lungo termine dell'intero sistema dei trasporti in Svizzera in totale armonia con lo sviluppo territoriale. Diretta dall'ARE, in collaborazione con i diversi enti interessati dal Piano settoriale dei trasporti, essa pone l'accento sul coordinamento tra la pianificazione del territorio e quella dei trasporti e mira a preservare quanto più possibile l'ambiente. Fa riferimento alle dodici aree d'intervento intercantonali secondo il Progetto territoriale Svizzera, presentando per ognuna di esse necessità d'intervento e orientamenti.

¹⁴ [Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile](#)

¹⁵ [Dati per un sistema di mobilità efficiente \(admin.ch\)](#)

¹⁶ [Piattaforme dei trasporti \(admin.ch\)](#)

¹⁷ [Mobilità e territorio 2050 – Parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti \(admin.ch\)](#)

Tra le strategie di sviluppo e i principi d'azione si può annoverare il fatto che in fase di esame dei piani direttori la Confederazione attribuisce particolare importanza all'ubicazione e al collegamento delle infrastrutture del tempo libero nonché allo sviluppo sostenibile delle regioni a vocazione turistica, affinché il servizio presso centri per il tempo libero, aree ricreative di prossimità e regioni turistiche sia adeguatamente assicurato da infrastrutture e offerte di trasporto sostenibili, che tengano conto delle esigenze degli spazi vitali e dei paesaggi, della protezione contro i pericoli naturali e degli aspetti legati al cambiamento climatico.

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti si sottolinea altresì che la quota modale dei TP, seppur molte regioni siano dotate di una buona offerta, resta bassa per gli spostamenti del tempo libero. Si potrebbe pertanto incentivare il rafforzamento dei servizi TP e il loro utilizzo durante l'alta stagione turistica.

È opportuno aggiungere che l'ARE è stato incaricato, nell'ambito del postulato 21.4452¹⁸, di proporre una definizione di traffico turistico in collaborazione con altri uffici federali e che sta altresì lavorando a una risposta al postulato 22.3640¹⁹, che chiedeva di indicare tramite quali adeguamenti legislativi e incentivi per i grandi generatori di traffico (tra i quali attività e installazioni turistiche) è possibile aumentare in maniera sensibile la quota dei TP in questo comparto.

Grazie a tutte le succitate misure la Confederazione fornisce già un contributo notevole a favore del traffico turistico sostenibile.

Le esigenze del turismo sono integrate al meglio nei progetti di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria o dell'offerta di trasporto, seppur la Confederazione non abbia competenza diretta nel trasporto turistico

Il miglioramento dell'offerta nel trasporto turistico non rientra tra le competenze dirette della Confederazione: non avendo funzione di collegamento, il trasporto puramente turistico non beneficia infatti di indennità federali.

Ciononostante, si constata che il TRV offre un servizio sempre migliore nelle località turistiche con funzione di collegamento, per esempio le stazioni di montagna di Leysin, Villars-sur-Ollon, Les Diablerets, Verbier, Crans-Montana, Saas-Fee, Zinal, Zermatt, Andermatt, Haldi, Gstaad, Lenk, Grindelwald, Mürren, Davos, Arosa, St. Moritz ecc. L'offerta di trasporto verso queste regioni è concepita in modo da rendere i TP più interessanti possibile, con adeguate coincidenze tra stazioni e fermate, e da poter essere integrata dove opportuno. Lo conferma, per esempio, l'inclusione nel 2022 della telecabina Le Châble-Verbier nel perimetro TRV e contemporaneamente nel sistema tariffario nazionale dei trasporti pubblici (trasporto diretto).

¹⁸ [21.4452 | Definizione di traffico turistico | Oggetto | Il Parlamento svizzero \(parlament.ch\)](#)

¹⁹ [22.3640 | Migliorare i requisiti in materia di pianificazione del territorio per gli impianti nei settori acquisti, tempo libero e turismo | Oggetto | Il Parlamento svizzero \(parlament.ch\)](#)

Tra l'altro si fa notare che già oggi vige la regola secondo la quale nel quadro delle linee TRV anche la Confederazione può ordinare prolungamenti di linea senza funzione di collegamento, i cui costi marginali sono coperti mediante ricavi marginali. Tali prolungamenti possono essere sia verso impianti di risalita (p. es. Stöckalp nel Cantone di Obvaldo) sia verso località escursionistiche (p. es. Balmberg nel Cantone di Soletta).

Un incentivo per il traffico turistico è rappresentato anche dalle disposizioni tariffarie, per le quali la Confederazione non svolge un ruolo decisionale, considerato che le tariffe sono di competenza delle IT (art. 15 LTV). Sembra infatti che grazie alle offerte combinate quali «Railway» o «Snow and Rail», prodotti del «Swiss Travel System», o alla possibilità di beneficiare di TP gratuiti prenotando una notte in determinate regioni turistiche (p. es. «Ticino ticket») oppure ancora ai biglietti risparmio, già oggi i viaggiatori scelgono di servirsi del trasporto pubblico piuttosto che di quello individuale.

Questo a parte, per sviluppare significativamente l'attrattività e l'utilizzo dei TP verso e nelle regioni turistiche, occorrerebbero misure volte alla riduzione dei tempi di viaggio o al potenziamento delle cadenze. Intervenire su questi fattori comporta però investimenti considerevoli in infrastrutture e materiale rotabile, che non sempre possono essere attuati in tempi rapidi.

Per quanto concerne il settore ferroviario, la fase di ampliamento PROSSIF 2035 comprende già diversi moduli di miglioramento del servizio, diversi dei quali con una chiara componente turistica: Lucerna – Engelberg, Täsch – Zermatt, Montreux - Les Avants, Aigle – Leysin, Aigle – Champéry, Coira – Davos, St. Moritz – Tirano o Berna – Frutigen.

Per quanto attiene a materiale rotabile e offerta di trasporto, da alcuni progetti citati qui di seguito (n. 2.1.1) emerge che per il periodo 2026–2028 sono pianificati dei miglioramenti volti all'aumento delle capacità dei TP nelle regioni turistiche (v. p. es. i progetti di BOB, RhB ecc.).

Infine è opportuno ricordare che i Cantoni svolgono un ruolo essenziale nella pianificazione dell'offerta di trasporto regionale, sia esso in qualità di committenti del TRV (art. 12 cpv. 3 OITRV) o di forza propositiva nel quadro delle fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Hanno pertanto la possibilità di definire le priorità di sviluppo dei TP sul proprio territorio, compreso quindi l'accesso alle regioni turistiche.

Ulteriori iniziative devono quindi essere ricercate all'interno dei settori non sovvenzionati, quale il traffico a lunga distanza delle FFS, o presso Cantoni/Comuni, senza partecipazione federale.

Nei limiti delle sue possibilità, la Confederazione adempierà al meglio le richieste dei due interventi parlamentari nel quadro della presente proposta di credito d'impegno 2026–2028.

2 Tenore del decreto di finanziamento

2.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

2.1.1 Motivazione: Valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2026–2028 (approccio ascendente)

Valutazione del fabbisogno d'indennità per progetti specifici

Per stabilire l'ammontare da destinare al TRV per il periodo 2026–2028, l'UFT ha analizzato dati raccolti presso IT e Cantoni, che hanno permesso di stimare il fabbisogno d'indennità.

Durante l'estate 2023 l'Ufficio ha condotto un sondaggio presso 34 imprese del TRV (principalmente ferroviarie), rappresentanti l'89 per cento delle indennità previste nel 2023: sono in programma circa 130 progetti, che comportano una considerevole evoluzione delle indennità rispetto alla situazione pianificata per il 2024. Per considerevole evoluzione s'intendono progetti che determinano una variazione (in positivo o in negativo) di oltre 500 000 franchi.

Mediante l'analisi dei dati raccolti, il fabbisogno d'indennità supplementari per i progetti annunciati è stato stimato a 294,8 milioni di franchi, rispetto alla situazione pianificata per il 2024 e fino al 2028 (importo totale delle indennità, ovvero delle quote sia della Confederazione sia dei Cantoni). Ipotizzando quindi una partecipazione federale media del 50 per cento, entro il 2028 la Confederazione dovrà coprire per questi progetti 147,4 milioni di franchi in più.

<i>In milioni di franchi</i>	2026	2027	2028
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2024 (Confederazione e Cantoni)	141.7	236.2	294.8
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2024 (Confederazione, ovvero 50 %)	70.9	118.1	147.4
<i>Indennità TRV supplementari rispetto all'anno precedente</i>	78.6	47.2	29.3

Tabella 5 - Indennità TRV supplementari per i progetti annunciati dalle imprese rispetto alla situazione pianificata per il 2024 (fonte: UFT)

I progetti riguardano investimenti in materiale rotabile (40 % dell'aumento delle indennità annunciato), ampliamenti dell'offerta di trasporto (25 % delle indennità supplementari) o la decarbonizzazione (8 %) oppure concernono l'ampliamento di impianti d'esercizio quali depositi/officine, sistemi d'informazione alla clientela o ancora di supporto all'esercizio.

<i>In milioni di franchi</i>	2026	2027	2028	
Materiale rotabile (nuovo, rinnovo, revisione)	29.3	50.4	58.8	40%
Modifica dell'offerta di trasporto	24.3	30.9	37.0	25%
Decarbonizzazione	4.2	8.9	11.3	8%
Altri	13.1	27.9	40.3	27%
Totale	70.9	118.1	147.4	

Tabella 6 - Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2024, quota della Confederazione (fonte: UFT)

A titolo illustrativo riportiamo alcuni dei quasi 130 progetti che le imprese hanno dichiarato di avere in programma per il periodo 2026–2028. Tra parentesi figurano le indennità supplementari, indicative, per il 2028 (situazione alla scadenza del credito) e rispetto alla situazione del 2024. Si tratta di indennità supplementari totali (ovvero le quote sia dei Cantoni sia della Confederazione).

- Aargau Verkehr AG (AVA): Rinnovo del parco rotabili, prima tappa del progetto per il nuovo deposito a Schöffland, numerosi investimenti per l'aggiornamento di diversi sistemi informatici e di telecomunicazione collegati all'esercizio (+11 mio. fr.)
- BLS AG: Costruzione di una nuova officina a Oberburg per la manutenzione di prossimità di tutti i treni impiegati dalla BLS che circolano sulle linee suburbane, Regio e RegioExpress nei Cantoni di Berna, Lucerna, Friburgo, Neuchâtel, Solletta, Vallese e Vaud (costi conseguenti per il TRV, incl. piani complementari a Böningen: +9,8 mio. fr.)
- Berner Oberland-Bahnen AG (BOB): Acquisto di nuovo materiale rotabile in vista di un aumento delle capacità durante l'alta stagione e necessario rinnovo dei veicoli ferroviari esistenti (+5 mio. fr.)
- Ferrovie federali svizzere (FFS): Cadenza quartoraria Liestal – Basilea (+3,9 mio. fr.), revisione di veicoli ferroviari a metà della loro vita utile (+4,3 mio. fr.), trasferimento di 9 convogli a due piani per il traffico a lunga percorrenza al TRV per poter assorbire alcuni picchi di domanda nelle ore di punta (+15,8 mio. fr.), primi rinnovi di veicoli della flotta Flirt (+5,3 mio. fr.)
- CGN SA (CGN): Messa in servizio di due nuovi battelli NaviExpress e aumento della cadenza tra Losanna e Thonon (+2,5 mio. fr.)
- Forchbahn AG (FB): Prime tappe del progetto per nuovi impianti di manutenzione e acquisto di veicoli ferroviari (+5,2 mio. fr.)
- Ferrovie Luganesi SA (FLP): Nuovo deposito per i tram-treni e nuovi uffici (+ 1,8 mio. fr.)
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB): Acquisto di 4 convogli supplementari per consentire, in un primo momento, il rinnovo a metà della vita utile delle automotrici esistenti e poi l'intensificazione delle corse

nelle ore di punta per una circolazione a unità triple con orizzonte 2026–2027 (3,1 mio. fr.)

- Matterhorn Gotthard Bahn (MGB): Rinnovo e acquisto di 25 veicoli ferroviari e aumento delle capacità e dell'offerta «Urseren/Surselva» (+10,5 mio. fr.)
- Regionalps SA (RA): Intensificazione della cadenza per le linee ferroviarie (+1,9 mio. fr.)
- Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS): Nuovo deposito a Bätterkinden in sostituzione e aumento delle capacità di quello attuale di Worblaufen (+ 9 mio. fr.), rinnovo del materiale rotabile RE (2,2 mio. fr.)
- Ferrovia retica SA (RhB): Miglioramenti dell'offerta quali nuovi treni diretti Landquart – Coira o lo «Shuttle Unterengadin Zernez – Scuol-Tarasp» (+3,2 mio. fr.), rinnovo e acquisto di rotabili (+11 mio. fr.), modifiche alle officine di Landquart (+2,8 mio. fr.)
- SBB GmbH (SBB-D): Messa in servizio dell'«Hochrhein–Bodensee-Express» (+6 mio. fr.)
- Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG: Acquisto di 8 veicoli ferroviari per la linea S4 (+7,5 mio. fr.)
- Thurbo: Quota svizzera dell'ampliamento dell'offerta transfrontaliera verso il Vorarlberg in Austria (+3,1 mio. fr.), rinnovo del materiale rotabile (+3,4 mio. fr.), tappe 2–4 del piano TP del Cantone di Turgovia (+6,1 mio. fr.)
- Transports publics du Chablais SA (TPC): Rinnovo di veicoli per le linee a scartamento ridotto Aigle – Leysin e Bex – Villars – Bretaye (+7,7 mio. fr.)
- Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA: Sostituzione degli autobus diesel con autobus elettrici per le linee del TRV (+7,8 mio. fr.)
- zb Zentralbahn AG: Cadenza semioraria a Engelberg (+6 mio. fr.)

Per quanto concerne la decarbonizzazione, è opportuno ricordare che si tratta dei progetti delle imprese intervistate, ovvero di imprese ferroviarie che gestiscono anche reti di autolinee (p. es. asm, BOS, BLT, MBC, TPF, RBS). I progetti di sostituzione di autobus diesel con elettrici per le altre imprese sono considerati in una seconda tappa (v. qui di seguito).

Altri elementi considerati per la valutazione tramite l'approccio ascendente

Evoluzione del fabbisogno d'indennità per le altre imprese intervistate, nonché altri temi non noti a questo stadio

Per tener conto delle esigenze delle imprese non intervistate (in particolare autolinee) e di altri fattori che potrebbero influire nel periodo 2026–2028, l’UFT ha ipotizzato un aumento medio delle indennità pari all’1 per cento l’anno (ovvero ca. 10 mio. fr. l’anno solo per la Confederazione), esattamente come aveva fatto per i periodi precedenti.

Partendo da questa ipotesi generale, l’UFT ritiene di poter coprire degli effetti oggi difficilmente quantificabili, come le conseguenze concrete della conversione agli autobus elettrici.

Al momento della redazione del presente rapporto esplicativo, infatti, le misure di accompagnamento per l’incentivazione delle tecnologie di propulsione elettrica negli anni 2025–2030 non sono definitive (revisione della legge sul CO₂). Sicuramente è possibile considerare che, ipotizzando una presa a carico massima del 75 per cento dei costi d’investimento supplementari per i veicoli a propulsione elettrica rispetto a quelli diesel, la Confederazione consentirà di ridurre notevolmente i costi conseguenti della procedura di ordinazione ordinaria. Tuttavia, a oggi permangono incertezze in merito a quando sarà attuata la soppressione delle agevolazioni fiscali per gli autobus diesel dei TP, ovvero se nel 2026 o 2030, e quindi in merito al suo impatto finanziario su tutte le linee del TRV interessate (ripercussioni finanziarie che dipendono dal numero di veicoli diesel ancora in servizio nel periodo 2026–2028). In ogni caso resterà un impatto economico dovuto agli investimenti nelle stazioni di ricarica fisse, che a loro volta dipendono da un lato dalle dimensioni della flotta e dall’altro dalla configurazione della rete e dei depositi, nonché dalla tecnologia scelta.

Un altro esempio riguarda le conseguenze della decisione parlamentare, presa con l’adozione della modifica LTV di dicembre 2022, di consentire l’indennizzo dei costi non coperti del materiale rotabile storico (cfr. art. 28 cpv. 1^{ter} della futura LTV²⁰).

Si potrebbe altresì citare l’effetto delle modifiche di basi legali che si ripercuotono direttamente sui costi previsti: cambio dei prezzi di traccia per le offerte ferroviarie, nuovi requisiti concernenti l’infrastruttura ferroviaria (p. es. nuove tratte con segnalazione ERTMS L2 per le quali è necessario equipaggiare il veicolo), modifica delle aliquote d’imposta (in particolare il rimborso della riduzione dell’imposta precedente).

Per tutti questi motivi, non sembra eccessivo considerare, per il periodo 2026–2028, un aumento delle indennità dell’1 per cento.

Finanziamento di un centro di coordinamento delle forme di propulsione elettrica nei TP

Nell’ambito della legge sul CO₂ è previsto che la Confederazione sostenga lo sviluppo di veicoli a propulsione alternativa. A tale scopo, a partire dal 2025 l’UFT finanzia la creazione di un servizio di coordinamento in seno all’Unione dei trasporti pubblici (UTP). UFT e UTP hanno concepito un piano, secondo il quale a partire dal 2025 e fino

²⁰ [FF 2022 3210 - Legge sul trasporto di viaggiatori... | Fedlex \(admin.ch\)](#)

al 2030 è opportuno prevedere indennità supplementari. Si tratta di costi pianificati pari a 0,5 milioni di franchi nel 2025 (considerati nel preventivo 2025), a 1 milione di franchi nel 2026 e a 1,3 milioni a partire dal 2027. La Confederazione se ne farà carico, senza partecipazione cantonale.

Finanziamento di progetti d'innovazione nel TRV

I cambiamenti sociali, la digitalizzazione, le nuove tecnologie e la crescente domanda di mobilità costituiscono importanti sfide per il TRV. Tuttavia, spesso le IT non dispongono delle risorse finanziarie necessarie per sviluppare e testare nuove soluzioni. Per tale motivo, ogni anno la Confederazione mette a disposizione 5 milioni di franchi, mediante un programma di sostegno delle innovazioni nei TP. Quest'importo, che dal 2020 rientra nel budget a disposizione del TRV, sarà mantenuto per gli anni 2026–2028. La Confederazione se ne fa carico, senza partecipazione cantonale.

Sul sito Internet dell'UFT²¹ sono consultabili in tutta trasparenza le informazioni riguardanti il programma con relative priorità, rapporti d'attività, modalità.

Livello tariffario

Per questioni di armonizzazione, alle imprese intervistate era stato chiesto di fornire le proprie risposte senza tener conto degli effetti di rincaro e considerando un livello tariffario stabile rispetto a quello del 2024.

In merito si ricorda che le tariffe rientrano tra le competenze delle IT.

A prescindere da come si presenterà in futuro, la situazione tariffale non costituisce un motivo per modificare l'importo del credito a questo stadio. Nel caso di aumento delle tariffe, le indennità saranno riviste al ribasso, consentendo di ridurre il fabbisogno d'indennizzo oppure di finanziare offerte supplementari; nel caso di una loro riduzione, le rispettive perdite di ricavi dovranno essere compensate dai committenti che ordinano le riduzioni, senza conseguenze sul livello di indennità per il TRV.

Valutazione del fabbisogno totale di indennità per il periodo interessato

L'UFT ha valutato il fabbisogno d'indennità partendo dai seguenti presupposti:

- base di riferimento: preventivo 2025, ritenendo che consentirà di finanziare tutte le offerte pianificate;
- risultato del sondaggio sui progetti previsti dalle imprese (tab. 5);
- quota della Confederazione sulla base del 50 per cento delle indennità totali;

²¹ www.bav.admin.ch / Temi generali / Ricerca e innovazione / Programmi di sostegno Innovazione TRV

- aumento medio dell'1 per cento delle indennità per tener conto delle esigenze delle altre imprese e di altri sviluppi non ancora pianificati;
- finanziamento di un centro di coordinamento delle forme di propulsione elettrica.

Per il rincaro, l'UFT si è avvalso delle stesse ipotesi applicate nel quadro del piano finanziario della Confederazione, ovvero +1,5 per cento nel 2024, +1,1 per cento nel 2025 e +1 per cento l'anno per gli anni 2026–2028 (stato marzo 2024).

In base alla valutazione dell'UFT, per il credito d'impegno TRV 2026–2028 il fabbisogno totale d'indennità federali è pari a 3849,9 milioni di franchi (3813,0 mio. fr. senza rincaro), come illustrato nella tabella seguente.

<i>Indennità TRV, quota Confederazione in milioni di franchi</i>	Preventivo 2024	PiaFi 2025	Credito d'impegno TRV 2026–2028			Totale 2026–2028
			2026	2027	2028	
Indennità TRV pianificate (Credito d'impegno TRV 2022–2025)	1134.5	1126.8				
Indennità supplementari per i progetti TRV rispetto all'anno precedente (sondaggio UFT)			78.6	47.2	29.3	
Evoluzione generale delle indennità TRV, al di fuori dei progetti (+1%/anno)			11.3	12.2	12.8	
Mandato di coordinamento mobilità elettrica (UTP) Indennità supplementari rispetto all'anno precedente			0.5	0.3	0.0	
Valutazione del fabbisogno d'indennità per il credito d'impegno TRV 2026–2028			1217.2	1276.9	1318.9	3813.0
Stime di rincaro (stato dicembre 2023)			1.0%	1.0%	1.0%	
Valutazione del fabbisogno totale d'indennità per il credito d'impegno TRV 2026–2028, rincaro incluso			1228.5	1289.2	1331.8	3849.4
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in mio. fr.)</i>		-7.7	101.7	60.7	42.7	
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in %)</i>		-0.7%	9.0%	5.0%	3.3%	

Tabella 7 - Valutazione del fabbisogno totale d'indennità TRV per il periodo 2026–2028, secondo l'approccio ascendente (fonte: UFT)

2.1.2 Valori indicativi per il periodo 2026–2028 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione

I primi indirizzi per il preventivo, definiti a fine gennaio 2024 nell'ambito del preventivo 2025 con piano integrato dei compiti e delle finanze (PICF) 2026–2028, considerano un aumento di 40 milioni di franchi l'anno rispetto al piano precedente e una riduzione lineare dell'1,4 per cento (v. n. 1.2), prevedendo per il credito d'impegno TRV i valori riportati in tabella.

<i>In milioni di franchi</i>	Preventivo 2025	Piano finanziario 2026	Piano finanziario 2027	Piano finanziario 2028	Totale credito d'impegno TRV 2026–2028
Mezzi federali destinati al TRV	1126.8	1143.1	1165.1	1187.6	3495.9
Variazione rispetto all'anno precedente	-7.7	16.3	22.1	22.5	
<i>Evoluzione rispetto all'anno precedente (in%)</i>	-0.7%	1.4%	1.9%	1.9%	

Tabella 8 - Valori indicativi per i decreti finanziari pluriennali relativi al TRV (fonte: Amministrazione federale delle finanze [AFF], stato febbraio 2024)

Tali valori tengono conto delle succitate ipotesi di rincaro considerate per la pianificazione finanziaria (stato marzo 2024). Fino all'approvazione del messaggio sul preventivo 2025 con PICF 2026–2028, ad agosto 2024, possono però subire ancora modifiche.

Non si può inoltre escludere che i valori illustrati siano modificati a seguito di sviluppi futuri del preventivo.

2.1.3 Proposta del Consiglio federale per il credito d'impegno 2026–2028

Il Consiglio federale propone di stanziare 3496 milioni di franchi per il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del TRV negli anni 2026–2028.

<i>In milioni di franchi</i>	2026	2027	2028	Totale credito d'impegno TRV 2026–2028
Credito d'impegno TRV proposto per le indennità	1143	1165	1188	3496
Variazione rispetto all'anno precedente	16	22	23	
<i>Evoluzione rispetto all'anno precedente (in%)</i>	1.4%	1.9%	1.9%	

Tabella 9 - Proposta per il credito d'impegno TRV 2026–2028

I fondi richiesti dal Consiglio federale per il credito d'impegno TRV 2026–2028 saranno stanziati conformemente al preventivo 2025 con PICF 2026–2028, che sarà approvato dallo stesso Consiglio federale ad agosto 2024.

La proposta risulta inferiore del 9 per cento rispetto alla valutazione scaturita dalle esigenze delle imprese (3849 mio. fr.). La differenza sembra elevata, ma va relativizzata considerando i fattori illustrati di seguito.

- Il sondaggio tra le imprese, condotto nell'estate 2023, richiedeva di effettuare una stima per gli anni 2026–2028. L'esperienza insegna che spesso tali stime sono prudenti, in considerazione del livello d'incertezza. D'altro canto, il numero di progetti e le relative previsioni finanziarie mostrano un chiaro aumento del fabbisogno di indennità nel TRV rispetto agli anni precedenti, che la Confederazione difficilmente potrà finanziare. I Cantoni e le IT dovrebbero pertanto dare priorità ai progetti assolutamente necessari.
- L'esperienza del credito d'impegno TRV 2022–2025 è stata molto particolare per via della pandemia. Nel 2022 e 2023 le indennità e i crediti sono stati aumentati sulla scorta delle previsioni delle IT, che hanno motivato un maggior fabbisogno di indennità con le incertezze legate sia ai ricavi sia al rincaro. Ciononostante l'UFT constata che, alla fine, tali mezzi supplementari hanno consentito a numerose imprese di generare utili (tendenza ancora da confermare con i risultati 2023). Il Parlamento per il 2024 ha nuovamente aumentato il credito TRV, nonostante il parere contrario del Consiglio federale, ma è ancora troppo presto per dire se e quante IT trarranno beneficio o meno dal livello di indennità fissato.
- Nei prossimi anni la situazione finanziaria della Confederazione resterà critica, con conseguenze sulla pianificazione finanziaria di diversi settori. Lo scorso 8 marzo, il Consiglio federale ha peraltro chiesto a un gruppo di esperti di formulare delle proposte di sgravio volte al risanamento delle finanze federali (riesame completo dei compiti e dei sussidi). Il Consiglio federale ritiene pertanto che a partire dal 2025 sarà necessario un aumento moderato delle indennità, che dovrebbe indurre sia le imprese sia i committenti a dare la precedenza ai progetti di maggiore efficacia. D'altro canto, le IT sono invitate a mantenere il proprio impegno nell'ottimizzare i costi e, parallelamente, nell'accrescere i ricavi dei trasporti mediante, per esempio, aumenti delle tariffe.

2.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni

Decreto federale che stanziava un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori negli anni 2026–2028

Il decreto stabilisce l'importo totale dei fondi federali destinati al credito d'impegno TRV, ovvero 3496 milioni di franchi per gli anni 2026–2028.

Gli elementi sulla base dei quali è stato stabilito tale importo sono presentati ai numeri [2.1.1–2.1.3](#).

2.3 Stime concernenti il rincaro

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito quadro sono riportate nel decreto federale (art. 2). Le stime si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del dicembre 2023 (106,2 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti a preventivo annuali sono adeguati alle stime concernenti il rincaro.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

Se adottato come proposto, il credito d'impegno permetterà di aumentare i fondi destinati al TRV nel periodo considerato, fermo restando i vincoli finanziari della Confederazione.

Il progetto non ha ripercussioni sull'effettivo del personale della Confederazione.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Il credito d'impegno per il TRV offre ai Cantoni un quadro più chiaro delle risorse federali destinate al TRV per un triennio e permette loro di pianificare meglio il fabbisogno finanziario cantonale in funzione dei progetti che intendono confermare.

3.3 Ripercussioni sull'economia

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2026–2028 permetterà di perennizzare l'offerta attuale e di concretizzare determinati miglioramenti dell'offerta e della qualità dei trasporti regionali. L'attrattiva dei TP risulterà migliorata così come il servizio su tutto il territorio nazionale, il che rappresenta un vantaggio per l'economia svizzera.

3.4 Ripercussioni sulla sanità e sulla società

Tra gli investimenti presentati nella motivazione si cita la sostituzione degli autobus diesel con quelli elettrici (progetti di decarbonizzazione). Lo sviluppo di questa tecnologia e la contemporanea concessione di ingenti mezzi a favore di TP sempre più efficienti consentono di favorire il settore e di ridurre le emissioni inquinanti.

3.5 Ripercussioni sull'ambiente

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2026–2028 permetterà, da un lato, di realizzare determinati potenziamenti dell'offerta e, dall'altro, di finanziare i costi conseguenti di investimenti volti a migliorare l'attrattiva del trasporto pubblico rispetto al trasporto individuale. Inoltre si prevede di sostenere dei progetti volti ad aumentare

l'efficienza energetica dei veicoli e degli impianti del TRV, in linea con gli obiettivi della Strategia energetica 2050 della Confederazione.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per questa decisione in materia di crediti deriva dall'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.²²).

Il decreto federale che stanziava un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori si fonda sull'articolo 30a LTV, secondo cui l'Assemblea federale decide ogni quattro anni un credito d'impegno.

I sussidi interessati sono concessi in virtù dell'articolo 28 LTV, in base al quale la Confederazione indennizza i costi non coperti delle prestazioni del TRV.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il presente progetto, il cui obiettivo è stabilire l'importo dei fondi federali da destinare al TRV per il periodo 2026–2028, non è vincolato a impegni internazionali.

4.3 Forma dell'atto

Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoverso 2 della legge federale del 13 dicembre 2002²³ sul Parlamento, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice non sottoposto a referendum.

4.4 Subordinazione al freno alle spese

In virtù dell'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. il decreto federale che stanziava un credito d'impegno destinato a indennizzare le prestazioni TRV richiede il consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere poiché comporta nuove spese ricorrenti di oltre due milioni di franchi.

4.5 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale

Secondo l'articolo 81a Cost. Confederazione e Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di TP su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese. Generalmente le IT che operano nel TRV non riescono a coprire le spese legate

²² RS 101

²³ RS 171.10

alle offerte ordinate dai poteri pubblici, di conseguenza Confederazione e Cantoni contribuiscono a finanziare i relativi costi non coperti. Il TRV resta un compito congiunto di Confederazione e Cantoni, poiché è utilizzato da viaggiatori provenienti da tutti i Cantoni e dall'estero e la rispettiva offerta di prestazioni deve essere coordinata sul piano nazionale nonché armonizzata con lo sviluppo dell'infrastruttura.

Il principio di sussidiarietà è rispettato. I Cantoni si assumono già oggi la responsabilità delle ordinazioni e il presente progetto non modifica tale stato di fatto; la Confederazione è attiva principalmente nell'ambito del coordinamento.

L'equivalenza fiscale nel senso di bilanciamento tra assunzione dei costi, finanziamento e benefici del progetto è data. Un cofinanziamento da parte della Confederazione è giustificato dalla natura intercantonale del progetto e dalla grande importanza economica del TRV a livello nazionale.

4.6 Conformità alla legge sui sussidi

Dal 2008 tutti i messaggi relativi alle decisioni in materia di crediti e ai limiti di spesa devono menzionare il rispetto dei principi fissati nella legge federale del 5 ottobre 1990²⁴ sui sussidi (LSu).

4.6.1 Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli scopi perseguiti dalla Confederazione

Secondo l'articolo 81a Cost. Confederazione e Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di TP su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese.

In virtù dell'articolo 28 capoverso 1 LTV l'offerta di trasporto nell'ambito del TRV è ordinata congiuntamente da Confederazione e Cantoni. Poiché, come menzionato al numero 1.1, la quasi totalità delle linee di trasporto regionale genera ricavi che non coprono i propri costi, le IT sono indennizzate per i costi non coperti previsti nella pianificazione finanziaria. Senza le indennità versate da Confederazione e Cantoni le imprese non potrebbero fornire prestazioni di trasporto regionale e non si potrebbe garantire un'offerta di trasporto in tutte le regioni come previsto dall'articolo 81a Cost.

In caso di riduzione consistente delle indennità federali, è poco probabile che i Cantoni accettino di farsi carico della parte delle indennità non coperte dalla Confederazione. Di conseguenza, un calo sostanziale dei mezzi finanziari a disposizione delle imprese comporterebbe una riduzione dell'offerta di trasporto regionale, che a sua volta probabilmente provocherebbe uno spostamento verso modalità del trasporto individuale motorizzato, con ripercussioni negative sull'economia e sull'ambiente.

²⁴ RS 616.1

4.6.2 Gestione materiale e finanziaria

L'UFT ripartisce i mezzi finanziari stanziati dal Parlamento e destinati al TRV per Cantone in funzione delle prestazioni federali versate nel periodo precedente e, nel limite del possibile, in funzione dei bisogni effettivi (definizione delle quote cantonali).

Come indicato al numero 1.1, la procedura di ordinazione permette di definire le indennità versate per ciascuna linea di trasporto per un periodo d'orario biennale. Una volta negoziate e rettificata le offerte, i committenti e le IT firmano le convenzioni d'offerta, nelle quali sono disciplinate le indennità e la loro ripartizione tra Confederazione e Cantoni per un biennio. Se l'importo totale delle ordinazioni TRV di un Cantone supera la quota cantonale attribuita, il Cantone è tenuto a finanziare autonomamente tale sorpasso.

A seguito di diverse constatazioni fatte nel 2018 e 2019 durante le verifiche della sua Sezione Revisione, nella primavera 2019 l'UFT ha deciso di adattare il proprio sistema di vigilanza sui sussidi nei TP, attuando varie misure volte a migliorare la garanzia di un corretto impiego dei sussidi da parte delle IT.

L'UFT ha innanzitutto deciso di non esprimersi più sulle bozze dei conti annuali delle imprese indennizzate, come faceva fino al 2019. In tal modo è più chiaro che è responsabilità delle imprese stilare e presentare conti corretti. In compenso, nel 2020 ha sviluppato un nuovo sistema di controllo esteso per il TRV sovvenzionato, il cui obiettivo è controllare più meticolosamente la correttezza degli importi e l'impiego dei sussidi sia nelle offerte presentate dalle imprese (conti di previsione) sia nei conti annuali. Se del caso, le differenze tra preventivo e consuntivo sono ora analizzate più dettagliatamente al fine di valutare la plausibilità degli importi.

Tra l'altro, l'UFT procede a verifiche supplementari approfondite, a campione e in funzione del rischio, condotte a campione dalla sua Sezione Revisione.

Dall'inizio del 2023, inoltre, ha pubblicato numerose direttive volte a chiarire le prescrizioni e a fornire spiegazioni per un'interpretazione corretta delle disposizioni legali, in particolare nel TRV (*Guidance*²⁵).

Infine, mediante una modifica dell'OCIC, in vigore dal 1° gennaio 2020, l'UFT ha introdotto tre nuove misure che riguardano più da vicino le imprese:

- le imprese che ricevono indennità per oltre 10 milioni di franchi per i settori del TRV e dell'infrastruttura dovranno eseguire tassativamente una revisione ordinaria;
- le imprese che ricevono sussidi per oltre 1 milione di franchi l'anno devono commissionare una verifica annuale speciale sotto il profilo dell'impiego dei sussidi a una società di revisione che adempie i rispettivi requisiti per l'abilitazione dell'Autorità federale di sorveglianza dei revisori (ASR). L'UFT ha elaborato, con la partecipazione dei

²⁵ [Guidance: direttive per la concessione di sussidi \(admin.ch\)](#)

Cantoni, delle imprese, dell'Amministrazione federale e dell'associazione svizzera di esperti contabili, fiscali e fiduciari EXPERTsuisse, una direttiva per l'esecuzione di tali verifiche. Queste sono obbligatorie dal 1° gennaio 2021, ovvero hanno dovuto essere condotte per la prima volta sui conti 2020;

- dal 1° gennaio 2021 le imprese devono presentare una «dichiarazione relativa al rispetto dei principi per l'impiego dei sussidi».

4.6.3 Procedura di concessione dei contributi

I committenti (Cantoni e Confederazione) esaminano le offerte presentate dalle IT per ciascuna linea. Le offerte documentano i costi non coperti pianificati, che corrispondono alle indennità versate dai committenti. L'esame dei committenti concerne gli aspetti finanziari e il rispetto dei criteri definiti dalla legge (art. 29 LTV e art. 6 OITRV). Le convenzioni precisano i mezzi stanziati per committente e linea. Questo garantisce la trasparenza nello stanziamento delle risorse finanziarie.

Con la mozione 13.3663 il Parlamento ha chiesto al Consiglio federale alcune proposte di riforma per migliorare la certezza dei finanziamenti e della pianificazione, nonché per semplificare e armonizzare la procedura di ordinazione. A giugno 2021, il Consiglio federale ha approvato il messaggio²⁶ concernente la modifica della legge federale sul trasporto di viaggiatori nel quadro della Riforma del traffico regionale viaggiatori e della presentazione dei conti. Il Parlamento ha adottato la modifica della LTV nel dicembre 2022; i lavori di adattamento delle relative ordinanze sono in corso e dovrebbero concludersi entro l'autunno 2024, in previsione di un'entrata in vigore il 1° dicembre 2025.

La modifica della LTV prevede un impiego generalizzato delle convenzioni sugli obiettivi pluriennali che, stipulate tra committenti e IT, consentono di aumentare la certezza della pianificazione e l'obbligatorietà. Al fine di aumentare la trasparenza e l'efficienza è inoltre previsto di introdurre un'analisi comparativa nazionale nonché di semplificare e armonizzare la procedura di ordinazione mediante una nuova piattaforma digitale. Si tratta di tre progetti in corso, guidati dall'UFT, il cui obiettivo è un miglioramento complessivo delle procedure di concessione dei sussidi nell'ambito del TRV.

²⁶ <https://fedlex.data.admin.ch/eli/fga/2021/1485>

Abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
asm	Aare Seeland mobil AG
ASR	Autorità federale di sorveglianza dei revisori
AVA	Aargau Verkehr AG
BLT	Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BOS	BUS Ostschweiz AG
COMO	Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile
Cost.	Costituzione federale
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FLP	Ferrovie Luganesi SA
GCC	Grado di copertura dei costi
IT	Impresa di trasporto
LDis	Legge sui disabili (RS 151.3)
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LFC	Legge federale sulle finanze della Confederazione (RS 611.0)
LSu	Legge sui sussidi (RS 616.1)
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1)
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA

MGB	Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
OCIC	Ordinanza sulla contabilità delle imprese concessionarie (RS 742.221)
OFC	Ordinanza sulle finanze della Confederazione (RS 611.01)
OITRV	Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (RS 745.16)
PICF	Piano integrato dei compiti e delle finanze
pkm	Persone-chilometro
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RER	Rete celere regionale
RhB	Ferrovia retica
SECO	Segreteria di Stato dell'economia
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SRQ TRV	Sistema nazionale di rilevamento della qualità del TRV
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
TPC	Transports publics du Chablais
TPF	Transports publics fribourgeois
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti
zb	zb Zentralbahn AG