



Rapporto esplicativo concernente il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025

Progetto per la consultazione

Compendio

Il Consiglio federale chiede, mediante decreto federale, un credito d'impegno di 4398 milioni di franchi per il finanziamento delle prestazioni di trasporto regionale viaggiatori per gli anni 2022–2025.

Premessa

Il traffico regionale viaggiatori (TRV), ambito di competenza condiviso da Confederazione e Cantoni, è un pilastro portante per il buon funzionamento della quotidianità svizzera: ogni giorno, infatti, 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, la Confederazione e i Cantoni definiscono l'offerta del TRV che verrà ordinata congiuntamente per due anni con 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 giugno 2017, il Parlamento aveva approvato un preventivo di 4104 milioni di franchi per il periodo 2018–2021. Con il presente decreto s'intende stabilire i fondi da assegnare per gli anni 2022–2025.

Contenuto del progetto

Per indennizzare le prestazioni TRV che verranno ordinate nei periodi d'orario 2022–2023 e 2024–2025, il Consiglio federale propone di stanziare un credito pari a 4398 milioni di franchi. Quest'importo consentirà di finanziare la crescita dell'offerta di trasporto programmata e i costi conseguenti agli investimenti giudicati necessari, di rendere permanente la disponibilità di fondi per il finanziamento di progetti d'innovazione nel settore del TRV e di farsi carico, entro un certo limite, delle conseguenze di decisioni che potrebbero ancora imporsi a breve termine.

Le ripercussioni finanziarie della pandemia da coronavirus sul TRV sono trattate in separata sede (messaggio sulla legge federale urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi COVID-19¹) e non rientrano nella presente proposta.

¹ FF 2020 5907

Indice

Compendio	2
1 Punti essenziali del progetto	4
1.1 Situazione iniziale	4
1.1.1 Traffico regionale viaggiatori	4
1.1.2 Necessità del credito	12
1.2 Necessità del credito	15
1.3 Importanza del progetto da finanziare	15
1.4 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	16
1.5 Interventi parlamentari	16
2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione	16
3 Tenore del decreto finanziario	16
3.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione	16
3.1.1 Proposta del Consiglio federale	16
3.1.2 Motivazione: valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2022–2025 (sulla base degli importi dichiarati dalle imprese)	16
3.1.3 Valori indicativi per il periodo 2022–2025 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione	21
3.1.4 Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025	22
3.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni	23
3.3 Stime concernenti il rincaro	23
4 Ripercussioni	23
4.1 Ripercussioni per la Confederazione	23
4.1.1 Ripercussioni finanziarie	23
4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	23
4.2 Ripercussioni per i Cantoni	23
4.3 Ripercussioni sull'economia	24
4.4 Ripercussioni per la sanità e la società	24
4.5 Ripercussioni per l'ambiente	24
5 Aspetti giuridici	24
5.1 Costituzionalità e legalità	24
5.2 Forma dell'atto	24
5.3 Subordinazione al freno alle spese	25
5.4 Conformità alla legge sui sussidi	25
Abbreviazioni	27

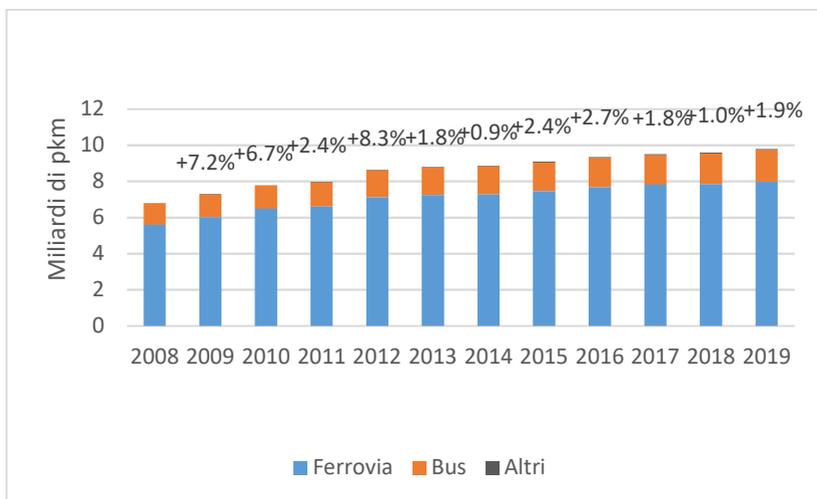


Grafico 1: evoluzione della domanda di trasporto regionale in pkm, valori scaturiti dalle offerte convenzionate (fonte: UFT)

Secondo le attuali prospettive di traffico, sviluppate dalla Confederazione nel 2016, questa tendenza è destinata a proseguire. Si prevede infatti che fino al 2040 la domanda legata al trasporto pubblico di viaggiatori aumenterà del 51 per cento (rispetto al 2010), e che in alcune regioni come Zurigo–Winterthur o l’Arco lemanico si potrebbe assistere persino a un raddoppiamento.

L’offerta di trasporto del TRV risulta in costante aumento anche dal calcolo in chilometri produttivi l’anno. Tra il 2007 e il 2019 l’incremento annuo è stato in media del 2,7 per cento.

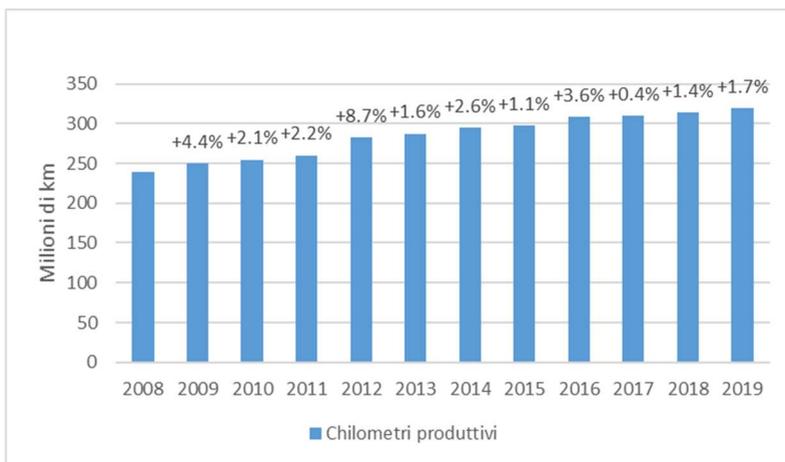


Grafico 2: evoluzione dell'offerta di trasporto nel TRV in chilometri produttivi, valori scaturiti dalle offerte convenzionate (fonte: UFT)

L'attuale offerta del TRV presenta un livello di qualità globalmente elevato: è quanto emerso nel 2019 dal rapporto sul sistema di rilevamento della qualità del traffico regionale viaggiatori (SRQ TRV) dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT)³. Nella grande maggioranza dei casi, nel 2019 i passeggeri hanno viaggiato in bus e treni che erano in ordine: rifiuti e giornali abbandonati a bordo sono stati l'eccezione, gli elementi dell'arredo e le dotazioni erano in buono stato e funzionanti. È quanto registrato in tutte le regioni svizzere e a prescindere dalle dimensioni dell'impresa di trasporto. Rispetto all'anno precedente si sono rilevati miglioramenti nell'ambito dell'informazione alla clientela e della pulizia, ma è proprio qui che si trova ancora il maggior potenziale di sviluppo.

Il TRV così come il traffico a lunga distanza rappresentano, insieme, i pilastri del buon servizio di base dei trasporti pubblici per la popolazione. Essi sono, per la Svizzera, una risorsa fondamentale.

La Confederazione e i Cantoni ordinano le prestazioni TRV congiuntamente

In quasi tutti i casi, i ricavi delle linee del traffico regionale non coprono i relativi costi. Per garantire comunque l'offerta, la Confederazione e i Cantoni indennizzano congiuntamente le imprese di trasporto (IT). Le indennità per il TRV ammontano a quasi 2 miliardi di franchi l'anno, di cui due terzi circa sono destinati all'offerta ferroviaria, un terzo alle linee di autobus e l'1 per cento agli impianti a fune e alla navigazione (base: offerte TRV 2018). La Confederazione finanzia la metà dei costi non coperti del TRV sull'intero territorio nazionale, per un totale di quasi 1 miliardo di franchi l'anno. Questi fondi federali consentono di indennizzare 1460 linee del TRV, ordinate a 116 IT in tutta la Svizzera. La quota della Confederazione è ripartita

³ www.bav.admin.ch > L'UFT > Compiti > Finanziamento > Finanziamento dei trasporti > Traffico viaggiatori > Traffico regionale viaggiatori (TRV) con funzione di collegamento > Sistema di rilevamento della qualità

tra i Cantoni in funzione della densità demografica (secondo l'art. 29b OITRV). La partecipazione cantonale è costituita dal totale dei fondi concessi da ogni Cantone (quota della Confederazione e del Cantone) per le prestazioni ordinate congiuntamente.

La procedura di ordinazione, che permette di definire le indennità versate per ciascuna linea del TRV, viene eseguita per un periodo d'orario (periodo d'orario attuale: 2020/2021) e si articola nelle seguenti fasi:

- la Confederazione e i Cantoni (committenti) indicano alle IT gli elementi dell'offerta di trasporto auspicata (orario), tenuto conto delle risorse disponibili (a fine 2018 per il periodo 2020/2021);
- su tale base le IT allestiscono le offerte per ciascuna linea (presentazione dell'offerta per il 2020/2021: fine aprile 2019), 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. Le offerte possono subire modifiche a causa della procedura di allestimento dell'orario;
- una volta rettificata le offerte, i committenti stipulano con le IT le convenzioni d'offerta, nelle quali sono disciplinate le indennità e la loro ripartizione tra Confederazione e Cantoni. Nel caso delle linee intercantionali 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 2019 per l'anno d'orario 2020) le IT forniscono le prestazioni di trasporto convenute.

Le IT sono tenute a presentare nella loro contabilità un conto separato per il settore del TRV e ad attribuire eventuali utili o perdite relativi a questo settore a una riserva speciale (art. 36 della legge federale del 20 marzo 2009⁴ sul trasporto di viaggiatori, LTV). Conformemente all'articolo 37 LTV, l'UFT verifica periodicamente o in funzione delle esigenze il corretto impiego dei sussidi accordati così come il rispetto delle disposizioni dell'ordinanza del 18 gennaio 2011⁵ del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC). In seguito al caso AutoPostale l'UFT ha ridefinito il proprio piano di vigilanza volto a controllare il rispetto delle disposizioni legali in materia di sussidi.

Misure attuate per potenziare il controllo dei sussidi

Diverse constatazioni fatte nel 2018 e 2019 hanno spinto l'UFT ad adattare il proprio sistema di vigilanza dei sussidi nei trasporti pubblici. L'adattamento, in corso, ha lo scopo di garantire meglio un uso corretto degli stessi da parte delle IT.

Con il nuovo approccio, l'UFT non si esprimerà più sulle bozze dei conti annuali delle imprese indennizzate e sarà così più chiaro che la responsabilità di stilare e presentare

⁴ RS 745.1

⁵ RS 742.221

dei conti corretti spetta a queste. In compenso, l'UFT sta preparando 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. In particolare, sono previste un'analisi più approfondita delle differenze di bilancio e rendicontazione e una valutazione della plausibilità degli importi sulla base di un'analisi comparativa (benchmark TRV).

Tra l'altro, l'UFT procederà a verifiche supplementari approfondite e orientate al rischio, condotte a campione dalla sua Sezione Revisione.

L'Ufficio prevede inoltre di collaborare con il settore al fine di chiarire le prescrizioni e fornire spiegazioni per un'interpretazione corretta delle disposizioni legali, in particolare nel TRV.

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 soddisfa i rispettivi requisiti per l'abilitazione dell'Autorità federale di sorveglianza dei revisori (ASR). L'UFT ha elaborato, con la partecipazione dei Cantoni, delle imprese, dell'Amministrazione federale e dell'associazione svizzera di esperti contabili, fiscali e fiduciari EXPERTsuisse, una bozza di direttiva per l'esecuzione di tali verifiche. 11 imprese sono state selezionate per la conduzione di verifiche pilota nel primo semestre 2020, con l'obiettivo di concludere i lavori alla direttiva entro la fine dell'anno. Le verifiche saranno richieste a partire dal 1° gennaio 2021, ovvero per i conti 2020;
- le imprese dovranno presentare una «dichiarazione relativa al rispetto dei principi per l'impiego dei sussidi» a partire dal 1° gennaio 2021.

Le indennità compensano circa la metà dei costi non coperti del TRV

Nonostante la forte domanda, i ricavi nei trasporti non consentono di coprire i costi del TRV. In genere a essere finanziata dai viaggiatori è circa la metà, per tale motivo la Confederazione e i Cantoni si fanno carico di quelli non coperti.

Nel 2019, il grado di copertura dei costi (che rappresenta la quota dei costi totali delle prestazioni TRV coperti dai ricavi del traffico) era del 52,1 per cento. Il tasso è da anni in costante aumento (crescita media dell'1,1 % dal 2008).

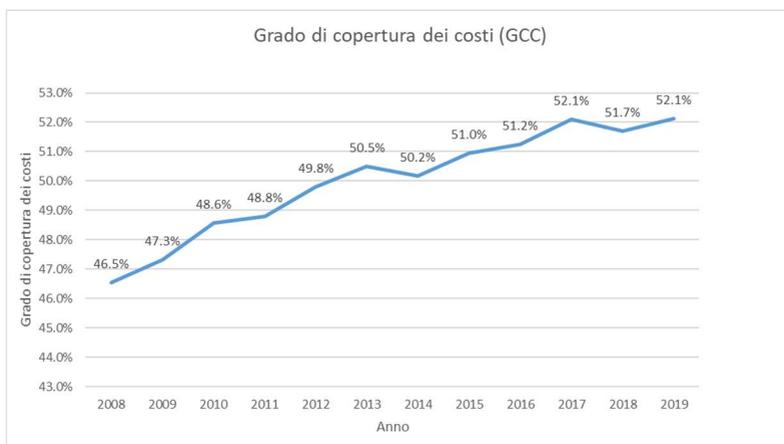


Gráfico 3: *evoluzione del grado di copertura dei costi del TRV mediante i ricavi del traffico, sulla base delle offerte convenzionate (fonte: UFT)*

L'altra metà dei costi del TRV è indennizzata mediante fondi pubblici: la Confederazione e i Cantoni se la suddividono in media nella misura del 50 per cento, con una percentuale federale variabile tra il 27 e l'80 a seconda del Cantone. In conformità all'articolo 30 capoverso 2 LTV, la partecipazione federale viene aggiornata almeno ogni 4 anni in funzione delle condizioni strutturali dei Cantoni. In concreto, secondo l'articolo 29b e l'allegato 1 OITRV la ripartizione è determinata in base alla densità demografica.

L'ultimo aggiornamento dei contributi federali per Cantone è stato attuato in relazione agli anni 2020–2023. Con la nuova ripartizione la Confederazione si fa carico di 7,5 milioni di franchi in più rispetto al 2019, con corrispondente sgravio per i Cantoni. In tabella sono riportate le partecipazioni cantonali attualmente vigenti.

Cantone	Partecipazione cantonale (in %)
	Anni di orario 2020–2023
ZH	67
BE	46
LU	52
UR	23
SZ	46
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	45
SO	55
BS	73

Cantone	Partecipazione cantonale (in %)
	Anni di orario 2020–2023
BL	62
SH	51
AR	48
AI	29
SG	52
GR	20
AG	60
TG	54
TI	43
VD	53
VS	37
NE	50
GE	71
JU	26

Nel 2019 la Confederazione ha versato circa un miliardo di franchi, e lo stesso hanno fatto i Cantoni, a titolo di indennità per i costi non coperti del traffico regionale. A queste si aggiungono le indennità corrisposte da Cantoni e Comuni a terzi, ossia quelle previste dall'articolo 28 capoverso 4 LTV per finanziare ad esempio coppie di corse supplementari (offerte «eccedenti» dal punto di vista della Confederazione).



Gráfico 4: evoluzione delle indennità del TRV dal 2007 (fonte: UFT)

Nel periodo 2007–2019, la crescita annuale media delle indennità è stata del 2,2 per cento.

In generale, l'aumento delle indennità pubbliche richieste nel TRV è imputabile a vari fattori, tra cui:

- la volontà politica di soddisfare la domanda di trasporto e di migliorare la quota modale del trasporto pubblico;
- il forte aumento dell'offerta grazie in particolare allo sviluppo delle reti celeri (S-Bahn) in varie regioni;
- le estensioni di offerte di trasporto, rese possibili tra l'altro dal miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto, in particolare, del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF);
- il finanziamento di nuovi mezzi d'esercizio, che si tratti di mezzi da rinnovare, ristrutturare o acquistare, al fine di consentire la creazione di nuove offerte di trasporto. Tra questi si annoverano, ad 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 2002⁶ sui disabili (LDis) o di sicurezza (ulteriore sviluppo di determinate norme o standard);
- la tendenza a una stabilizzazione dei prezzi dopo gli ultimi aumenti tariffari (2013, 2015, 2017).

L'efficienza del TRV è aumentata ma ristagna da diversi anni

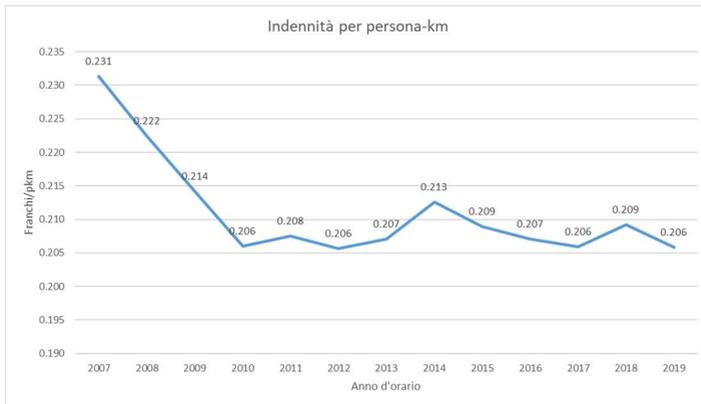


Grafico 5: evoluzione delle indennità per pkm dal 2007 (fonte: UFT)

Come indicatore dell'efficienza in questo settore si utilizza l'indennità versata per pkm, che dal 2007 al 2010 è scesa da 22,3 a 20,6 centesimi/pkm. Dal 2010 in poi l'indennità per pkm è rimasta alquanto stabile, segno di un ristagno dell'efficienza nel settore.

Ciononostante, occorre relativizzare la stagnazione considerato il notevole aumento dei costi, riconducibile al miglioramento dell'offerta e agli ingenti investimenti per rinnovare o incrementare il parco rotabili per far fronte alle esigenze attuali.

L'aumento della domanda e delle tariffe (l'ultimo risale al 2017) ha tuttavia reso possibile mantenere stabile l'importo medio dell'indennità per pkm.

Confrontando i costi con l'offerta prodotta in numero di chilometri sul totale delle linee del TRV ne emerge un incremento incontrollato, nonostante gli investimenti degli ultimi anni (in particolare per il rinnovo o l'aumento dei mezzi d'esercizio). Dal 2009 e negli ultimi cinque anni, i costi per chilometro sono cresciuti in media rispettivamente dell'1,1 per cento e dello 0,8 per cento l'anno. In base ai costi pianificati per il 2019 sul totale delle linee TRV, il costo per chilometro è di 13,35 franchi.

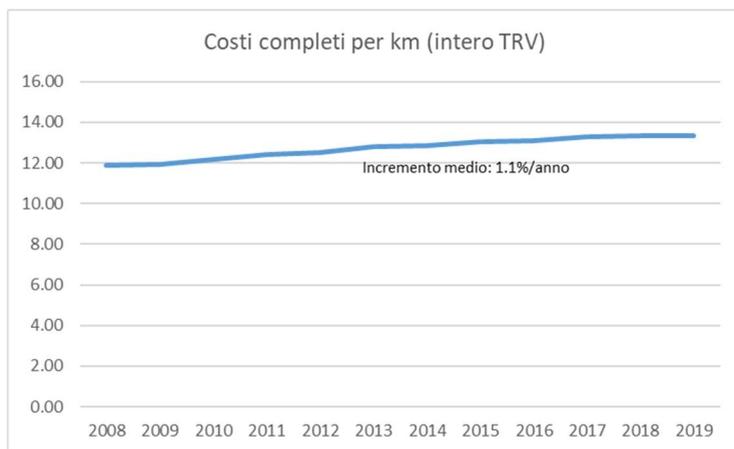


Grafico 6: evoluzione dell'indicatore costo per chilometro, in franchi svizzeri, per l'intero settore TRV dal 2008 (fonte: UFT)

1.1.2 Necessità del credito

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.

Credito d'impegno TRV 2018–2021

Il primo credito d'impegno TRV, approvato dal Parlamento a giugno 2017 e concernente gli anni 2018–2021, ammontava a 4104 milioni di franchi. Da allora è stato rivisto, per tre ragioni. La prima è stata l'adozione della mozione Dittli (16.3705), che incaricava il Consiglio federale di garantire che per i crediti d'impegno il rincaro potesse essere compensato solo se effettivo. Di conseguenza, i valori vengono adeguati di anno in anno. La seconda ragione è connessa alle conseguenze del caso AutoPostale: dagli accertamenti è infatti emerso che i committenti possono mettere in conto un calo duraturo dell'indennizzo dovuto all'impresa, pertanto si è deciso di ridurre le indennità federali di 9 milioni di franchi l'anno per il 2020 e il 2021. Il terzo motivo è la considerazione di eventuali rimborsi da parte della BLS, pari a 3,9 milioni di franchi l'anno, per un calo del credito nei soli anni 2021 e 2022.

Considerando le cifre effettive del 2018 e 2019, i mezzi richiesti per il credito d'impegno TRV per il periodo 2018–2021 sono pari a 4010,7 milioni di franchi, come indicato nella tabella sottostante (situazione a giugno 2020).

	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019	Preventivo 2020	Piano 2021*	Totale credito d'impegno TRV 2018- 2021
<i>In milioni di franchi</i>					
Mezzi federali destinati al TRV	971.7	963.0	1027.2	1048.8	4010.7
Crescita rispetto all'anno precedente	0.5%	-0.9%	6.7%	2.1%	

* situazione con ipotesi di rincaro del dicembre 2019

Tabella 1: mezzi federali destinati al credito d'impegno TRV 2018–2021 (stato giugno 2020)

La crescita media delle indennità in questo periodo è del 2,1 per cento l'anno.

Mezzi impiegati a metà periodo

Nel 2018, la Confederazione ha sostenuto spese per il TRV pari a 971,7 milioni di franchi (secondo il consuntivo 2018), contro un preventivo iniziale di 975,4 milioni di franchi. Va tuttavia precisato che AutoPostale ha rimborsato a posteriori 9 milioni di franchi.

Per il 2019 dai conti delle imprese risultano spese inferiori di 43,3 milioni di franchi rispetto al preventivo 2019. Si ricorda che quest'ultimo inizialmente prevedeva un aumento del 3,2 per cento (+ 31 mio. fr.) rispetto a quello del 2018. Di fatto, a seguito delle trattative tra committenti e imprese, oltre che delle correzioni apportate alle offerte di AutoPostale e BLS, il fabbisogno d'indennità è risultato inferiore al previsto. L'UFT, peraltro, constata che alcuni progetti sono stati rinviati di qualche mese o anno, senza tuttavia perdere di attualità per i prossimi anni.

Di seguito si riportano alcune nuove offerte attivate nel periodo di ordinazione 2018–2019.

- FFS: cadenza semioraria nella Broye (inizialmente prevista nel 2021)
- FFS: nuovo collegamento ferroviario internazionale Bienne–Belfort
- FFS: cadenza quartoraria Lancy-Pont-Rouge–Genève–Coppet

-
- FFS: avvio dell'esercizio della linea transfrontaliera Ferrovia Mendrisio–Varese
 - FFS: cadenza semioraria nelle ore di punta per la linea S3 Aarau–Wetzikon
 - AB: cadenza quartoraria San Gallo – Teufen
 - RBS: cadenza ogni 7½ minuti per la linea S7 a mezzogiorno tra Bolligen e Berna
 - TPF: sviluppo della rete di autobus notturni
 - ZVV: ultima tappa del quarto complemento d'offerta della S-Bahn zurighese (in particolare nella regione di Winterthur), e entrata in servizio degli ultimi treni regionali bipiano ordinati.

Periodo 2020–2021

Le ordinazioni TRV 2020 e 2021 non sono ancora definitive e restano incertezze dovute a importanti questioni aperte, concernenti segnatamente:

- il finanziamento di interventi di manutenzione del materiale rotabile FFS (corrosione);
- nuove offerte finanziarie a seguito di ritardi nell'attuazione degli adeguamenti d'offerta nel Cantone Ticino legati all'apertura della galleria di base del Ceneri (aprile 2021 invece che dicembre 2020);
- eventuali conseguenze sull'offerta regionale delle FFS nel 2021 legate alla mancanza di macchinisti.

Rispetto al 2019 si assisterà peraltro a uscite supplementari, non previste al momento di determinare il credito d'impegno 2018–2021. A partire dal 2020, infatti, oltre all'aumento di 7,5 milioni di franchi della partecipazione della Confederazione in seguito all'aggiornamento di cui si è detto più sopra, ogni anno saranno stanziati 5 milioni di franchi a favore delle innovazioni nel TRV.

Di seguito si riportano alcuni progetti concernenti il periodo 2020–2021.

- FFS: messa in esercizio del Léman Express (Annemasse–Genève–Coppet). La nuova linea transfrontaliera è entrata in servizio a dicembre 2019. I treni circolano a cadenza quartoraria dal lunedì al sabato, dalle 05:00 alle 00:30, tra Coppet e Annemasse (F), da dove proseguono in Francia verso Evian-les-Bains, Annecy o St-Gervais-les-Bains-le-Fayet. Di domenica è garantita la cadenza quartoraria tra Annemasse (F) e Ginevra, quindi due treni proseguono fino a Coppet assicurando una cadenza semioraria tra quest'ultima e Ginevra.
- MBC: tra Morges e Bière da dicembre 2019 è proposta una cadenza semioraria continua dal lunedì al venerdì, dalle 06:00 alle 21:00.
- SOB: nuovi treni del Voralpen-Express tra San Gallo e Lucerna
- TPF: miglioramento della S-Bahn friburghese. Da dicembre 2019 è offerta la cadenza semioraria tra Friburgo e Ins e tra Friburgo e Bulle, sette giorni su sette per l'intera durata dell'orario di servizio.
- Ticino: con l'orario del 2021 l'offerta nella regione cambierà notevolmente dall'apertura della galleria di base del Ceneri. Saranno introdotti nuovi collegamenti ferroviari e in autobus, che nel 2021 richiederanno un aumento dei

1.4 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 2006⁸ sulle finanze della Confederazione (OFC). Il presente progetto è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020⁹ sul programma di legislatura 2019–2023.

1.5 Interventi parlamentari

Il presente progetto non presenta alcun rapporto diretto con un intervento parlamentare.

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

Il presente capitolo sarà redatto dopo la procedura di consultazione.

3 Tenore del decreto finanziario

3.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

3.1.1 Proposta del Consiglio federale

Il Consiglio federale propone di stanziare 4398 milioni di franchi per il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del TRV nel periodo 2022–2025.

3.1.2 Motivazione: valutazione del fabbisogno d'indennità per il periodo 2022–2025 (sulla base degli importi dichiarati dalle imprese)

Valutazione del fabbisogno d'indennità per progetti specifici

Per stabilire l'ammontare da destinare al TRV per il quadriennio 2022–2025, l'UFT ha analizzato dati raccolti presso imprese e Cantoni, che hanno permesso di stimare il fabbisogno d'indennità.

⁸ RS 611.01

⁹ FF 2020 1565

Tra maggio e giugno 2019 l'Ufficio ha condotto un sondaggio presso 35 imprese (principalmente ferroviarie) del TRV, rappresentanti l'89 per cento delle indennità previste nel 2019: 26 di queste hanno in programma circa 90 progetti, che comportano un considerevole aumento delle indennità rispetto alla situazione pianificata per il 2019. Per aumento considerevole s'intendono progetti che richiedono una variazione (in positivo o in negativo) di oltre 500 000 franchi.

Le imprese sono state invitate a comunicare i propri risultati nell'ambito delle trattative per l'offerta TRV 2020–2021, il che ha consentito di coinvolgere i Cantoni.

Mediante l'analisi dei dati raccolti e plausibilizzati dall'UFT, il fabbisogno d'indennità supplementari per i progetti annunciati è stato stimato a 207 milioni di franchi, rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (importo totale delle indennità, ovvero delle quote sia della Confederazione sia dei Cantoni). Nella tabella sono riportate le stime del fabbisogno annuale.

<i>In milioni di franchi</i>	2022	2023	2024	2025
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (Confederazione + Cantoni)	100.3	120.4	157.3	207.0
Indennità TRV supplementari rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (solo quota Confederazione, ovvero 50 %)	50.1	60.2	78.6	103.5
Indennità supplementari rispetto all'anno precedente	7.7	10.1	18.4	24.8

Tabella 2: indennità TRV supplementari per i progetti annunciati dalle imprese rispetto alla situazione pianificata per il 2019 (fonte: UFT).

Ipotizzando una partecipazione federale media del 50 per cento, le indennità supplementari rispetto a quelle previste per il 2019 che la Confederazione dovrà coprire per questi progetti è stimata a 103,5 milioni di franchi fino al 2025.

I progetti riguardano investimenti in materiale rotabile (38 % dell'aumento d'indennità annunciato) o ampliamenti dell'offerta di trasporto (31 % delle indennità supplementari) oppure concernono impianti d'esercizio quali depositi/uffici, sistemi d'informazione, impianti a fune.

A titolo esemplificativo riportiamo alcuni dei quasi 90 progetti che le imprese hanno dichiarato di avere in programma per il periodo 2021–2025. Tra parentesi figurano le indennità supplementari, indicative, fino al 2025 rispetto alla situazione del 2019. Si tratta di indennità totali (Cantoni e Confederazione):

- AVA: rinnovo del materiale rotabile (+2 mio. fr.)
- BLS: acquisto di materiale rotabile del tipo Flirt 4 (+16 mio. fr.)

-
- BLT: rinnovo del materiale rotabile (+8 mio. fr.)
 - FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn vodese (+18 mio. fr.)
 - FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn friburghese (+2 mio. fr.)
 - FFS: ampliamento dell'offerta per la S-Bahn zurighese (+5 mio. fr.)
 - CJ: rinnovo del materiale rotabile e nuovo deposito ferroviario (+1 mio. fr.)
 - FART: acquisto di nuovo materiale rotabile (+2 mio. fr.)
 - RBS: prolungamento della linea S8, cadenza quattoraria Berna–Soletta (+7 mio. fr.)
 - RhB: strategia 2030 relativa al parco veicoli (+12,2 mio. fr.)
 - TPC: rinnovo del parco veicoli ferroviario, conformità LDis (+7 mio. fr.)
 - THURBO: prolungamento della linea S7 (+2 mio. fr.)

Tariffe e rincaro

Per motivi di uniformità è stato chiesto alle IT consultate di rispondere senza considerare gli effetti del rincaro e di ritenere il livello tariffario stabile.

Per quanto concerne le condizioni tariffarie, essendo queste di competenza delle imprese di trasporto, per l'UFT è impossibile fare previsioni a breve o medio termine. Ciononostante, l'Ufficio osserva una tendenza generale alla stabilizzazione dei prezzi, se non addirittura in alcuni casi a una loro riduzione. Il settore dei trasporti pubblici si è espresso sull'argomento a maggio 2019, dichiarandosi costantemente impegnato a offrire una gamma semplice e attrattiva, mantenendo il livello globale dei prezzi. Per il terzo anno consecutivo il settore ha rinunciato a un aumento delle tariffe e ha ricordato che negli ultimi anni sono già stati compiuti importanti passi avanti in quanto a prezzi e gamma con l'introduzione, ad esempio, dell'abbonamento modulabile, della carta giornaliera risparmio o della notevole estensione del contingente di biglietti risparmio.

Impossibile fare pronostici anche per quanto riguarda le tariffazioni regionali, considerata la sovranità di cui dispone ognuna delle 19 comunità tariffali. L'UFT osserva tuttavia che nella maggior parte dei casi il livello tariffario delle comunità segue l'andamento di quello nazionale.

A prescindere da come si presenterà in futuro, la situazione tariffale non costituisce un motivo per modificare l'importo del credito. 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, i committenti partono dal presupposto che le rispettive perdite di ricavi saranno compensate senza conseguenze per il livello delle indennità.

Per quanto concerne il rincaro, nella sua valutazione l'UFT si è rifatta alle previsioni utilizzate per il piano finanziario della Confederazione.

Altre considerazioni

Per tener conto delle esigenze delle imprese non consultate (in part. autolinee) e di altri fatti che potrebbero verificarsi nel breve termine, 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 il periodo precedente.

Partendo da questa ipotesi generale, l'UFT ritiene di poter dar seguito a richieste non ancora formulate esplicitamente, ma attualmente all'esame nel settore.

Sarebbe possibile, ad esempio, sostenere progetti di acquisto di veicoli TRV più ecologici, in linea con la Strategia energetica 2050 dei trasporti pubblici (SETraP 2050)¹⁰. A guisa di promemoria, ricordiamo che con l'adozione del postulato 19.300 «Promuovere l'affermazione dei vettori di trasporto non fossili nei trasporti pubblici su strada», il Consiglio federale ha accettato di presentare al Parlamento, in un rapporto di verifica, misure volte a promuovere finanziariamente il passaggio dai bus diesel ai bus ecologici, senza impatto sul clima, che utilizzano un'energia non fossile (p.es. bus elettrici). Senza i risultati del rapporto è impossibile definire i costi supplementari in modo affidabile e per settore (traffico locale, regionale...). L'UFT ritiene comunque che le linee del TRV interessate da sostituzioni di veicoli di questo tipo si situino nelle regioni a maggiore densità demografica e non nelle zone più rurali. Inoltre, partendo dal presupposto che i cambiamenti concernenti il materiale rotabile avverranno gradualmente, ovvero via via che i veicoli saranno «naturalmente» dismessi, l'UFT stima che i committenti potranno sostenere tali acquisti nell'ambito delle regolari ordinazioni TRV e che a questo stadio non sia necessario aumentare appositamente il credito TRV 2022–2025.

Il Consiglio federale ritiene altresì che si potrebbe entrare nel merito, in una certa misura, su un riconoscimento di alcune offerte oggi escluse dal TRV. Durante la consultazione concernente il progetto di riforma di quest'ultimo, infatti, diversi attori hanno fatto richiesta di includere nel settore anche il traffico del tempo libero e quello notturno e di cofinanziarli come tali. Il Consiglio federale intende incentivare queste offerte nel quadro delle attuali basi legali, che consentono alla Confederazione di partecipare, laddove necessario, all'ordinazione e all'indennizzo di certe linee del TRV, ma anche del servizio turistico o capillare. Ciò dovrebbe accadere nel limite del preventivo attualmente proposto senza uno specifico aumento del credito a tale scopo.

L'UFT sostiene l'innovazione nel TRV. Le innovazioni mirano ad aumentare l'efficacia e la qualità del trasporto viaggiatori. Per sostenerle, nell'ambito dell'attuale preventivo l'UFT prevede di destinare 5 milioni di franchi l'anno, iniziando già nel biennio 2020–2021. Partendo dal presupposto che tali investimenti aumentano l'efficacia e l'attrattiva dei trasporti pubblici, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) auspica che in futuro quest'importo, pari a circa lo 0,5 per cento del preventivo annuale del TRV, sia oggetto di uno stanziamento fisso, che l'UFT farà rientrare nel quadro dei mezzi disponibili per il TRV. Durante una prima consultazione che ha coinvolto solo gli ambienti interessati (Cantoni, settore dei trasporti pubblici), condotta dall'UFT dal 2 aprile al 18 maggio 2020, diversi Cantoni e imprese hanno giudicato l'importo insufficiente in vista delle sfide climatiche e tecnologiche. Qui però non si tratta di impiegare tali mezzi per finanziare l'attuazione su larga scala di soluzioni innovative, quanto di progetti pilota che consentano di sviluppare le innovazioni e di metterle sul mercato per la prima volta. L'UFT ritiene pertanto che 5 milioni di franchi siano un importo

¹⁰ www.uft.admin.ch -> Temi A – Z -> Strategia energetica 2050

adeguato, consapevole che i costi per mettere in atto soluzioni innovative saranno considerati nell'ambito dell'ordinaria procedura di ordinazione.

Durante la prima consultazione degli ambienti interessati, molti hanno espresso preoccupazione per le conseguenze finanziarie che la crisi COVID-19 avrà sui trasporti pubblici a lungo termine, ovvero dopo il 2021. A questo proposito il Consiglio federale ritiene che sia prematuro prevedere un aumento del credito d'impegno per il TRV 2022–2025 legato a questo motivo e che, se ce ne fosse bisogno, sarà sempre possibile formulare una richiesta di credito aggiuntivo dopo il 2022.

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 2021, che comprende già il finanziamento di progetti d'innovazione nell'ambito del TRV fino a 5 milioni di franchi l'anno,
- risultato del sondaggio sui progetti previsti dalle imprese (fig. 7),
- quota della Confederazione sulla base del 50 per cento delle indennità totali,
- aumento medio dell'1 per cento delle indennità per tener conto delle esigenze delle altre imprese e di altri sviluppi non ancora pianificati.

Per il rincarato, l'UFT si è avvalso delle stesse ipotesi applicate nel quadro del piano finanziario della Confederazione, ovvero +0,6 per cento nel 2022, +0,8 per cento nel 2023 e +1 per cento nel 2024 e nel 2025 (situazione dicembre 2019).

In base alla valutazione dell'UFT, per il credito d'impegno TRV 2022–2025 il fabbisogno totale d'indennità federali è pari a 4462 milioni di franchi (4425 mio. fr. senza rincarato), come illustra la seguente tabella.

<i>Indennità TRV, quota Confederazione in milioni di franchi</i>	2021	2022	2023	2024	2025	Totale 2022-2025
Indennità TRV pianificate per il 2021 (<i>preventivo Confederazione</i>)	1048.8					
Indennità supplementari per i progetti TRV rispetto all'anno precedente (sondaggio UFT)		7.7	10.1	18.4	24.8	
Evoluzione generale delle indennità TRV, al di fuori dei progetti (+1%/anno)		10.5	10.7	10.9	11.2	
Valutazione del fabbisogno d'indennità per il credito d'impegno TRV 2022–2025		1067.0	1087.7	1117.0	1153.0	4424.8
Previsione di rincaro (stato dicembre 2019)		0.6%	0.8%	1.0%	1.0%	
Valutazione del fabbisogno totale d'indennità per il credito d'impegno TRV 2022–2025, rincaro incluso		1073.3	1096.3	1128.0	1164.3	4461.9
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in mio. fr.)</i>	21.6	24.5	23.0	31.7	36.3	
<i>Evoluzione delle indennità TRV rispetto all'anno precedente (in %)</i>	2.1%	2.3%	2.2%	2.9%	3.3%	

Tabella 3: valutazione del fabbisogno totale d'indennità secondo l'UFT per il periodo 2022–2025 (fonte: UFT).

3.1.3 Valori indicativi per il periodo 2022–2025 previsti nella pianificazione finanziaria della Confederazione

A giugno 2020 il Consiglio federale ha comunicato i valori inclusi nell'ambito del preventivo 2021 con piano integrato dei compiti e delle finanze (PICF) e gli importi indicativi stabiliti per i decreti finanziari pluriennali. I valori sono stati aggiornati sulla base delle ultime previsioni di rincaro (considerazione della mozione Dittli). Come indicato sopra, le ipotesi di rincaro sono le seguenti (situazione dicembre 2019): +0,6 per cento nel 2022, +0,8 per cento nel 2023, +1 per cento nel 2024 e +1 per cento nel 2025. Per il TRV, nel corso del prossimo periodo d'impegno il Consiglio federale prevede di mantenere l'obiettivo di crescita reale all'1 per cento l'anno. Considerato il rincaro, la pianificazione attuale prevede le cifre riportate in tabella (stato giugno 2020).

	<i>Preventivo 2021</i>	2022	2023	2024	2025	Totale credito d'impegno TRV 2022–2025
Valori previsti dal preventivo 2020 con PICF	1048.8	1065.7	1088.7			2154.4
Importi indicativi per i decreti finanziari pluriennali				1110.6	1132.8	2243.3
Totale		1065.7	1088.7	1110.6	1132.8	4397.8
<i>Variazione rispetto all'anno precedente</i>		16.9	23.0	21.8	22.2	
<i>Crescita nominale rispetto all'anno precedente</i>		1.6%	2.2%	2.0%	2.0%	
<i>Crescita reale rispetto all'anno precedente</i>		1.0%	1.4%	1.0%	1.0%	

Tabella 4: valori indicativi per i decreti finanziari pluriennali, per il TRV (fonte: Amministrazione federale delle finanze [AFF], stato giugno 2020)

Non si può escludere che i valori illustrati siano rivisti al ribasso a seguito di sviluppi futuri del preventivo, in particolare per il 2024 e il 2025.

3.1.4 Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025

Si propone di fissare a 4398 milioni di franchi il credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del TRV negli anni 2022–2025, in accordo con la pianificazione finanziaria della Confederazione.

<i>In milioni di franchi</i>	2022	2023	2024	2025	Totale
Proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025	1066	1089	1111	1133	4398
<i>Evoluzione rispetto all'anno precedente (in %)</i>	1.6%	2.2%	2.0%	2.0%	

Tabella 5: proposta per il credito d'impegno TRV 2022–2025 (situazione giugno 2020)

Il Consiglio federale, tenuto conto dell'esperienza finora maturata con il credito d'impegno 2018–2021 (effetti COVID-19 escl.) e nonostante le incertezze per il periodo 2022–2025, ritiene che questo quadro finanziario, presentante una differenza dell'1,4 per cento con la valutazione risultata dalle esigenze delle imprese (4462 mio. fr.), consentirà di rispondere alle necessità dei futuri sviluppi dell'offerta e agli impegni in termini di investimenti richiesti, nonché di rendere fissa la disponibilità di fondi per progetti d'innovazione.

Entro certi limiti, sarebbe così anche possibile far fronte alle conseguenze di decisioni che potrebbero imporsi a medio termine (ad es. sostegno al rinnovo del parco veicoli con mezzi più ecologici, possibile riconoscimento di nuove offerte nel settore del TRV).

3.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni

Decreto federale concernente un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025

Il decreto stabilisce l'importo totale dei fondi federali destinati al credito d'impegno TRV, ovvero 4398 milioni di franchi per gli anni 2022–2025.

Gli elementi sulla base dei quali è stato stabilito tale importo sono presentati ai capitoli 3.1.2–3.1.4.

3.3 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 2019 (101,7 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2015 = 100 punti». I crediti a preventivo annuali sono adeguati alle stime concernenti il rincaro.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

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. È infatti previsto un aumento dell'1 per cento l'anno (in termini reali), corrispondente all'obiettivo di crescita che il Consiglio federale si è posto per il prossimo periodo d'impegno.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

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

4.2 Ripercussioni per i Cantoni

Il credito d'impegno per il TRV offre ai Cantoni una visione d'insieme più chiara delle risorse federali destinate al TRV per un quadriennio e permette loro di

pianificare meglio il fabbisogno finanziario cantonale in funzione dei progetti che intendono confermare.

4.3 Riperussioni sull'economia

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2022–2025 permetterà di concretizzare determinati miglioramenti dell'offerta e della qualità dei trasporti regionali. L'attrattiva del trasporto pubblico risulterà migliorata così come il servizio su tutto il territorio nazionale, il che rappresenta un vantaggio per l'economia svizzera.

4.4 Riperussioni per la sanità e la società

Tra gli investimenti proposti vi sono anche il rinnovo e l'adeguamento del materiale rotabile per rispondere alle esigenze fissate dalla LDIs.

4.5 Riperussioni per l'ambiente

Il credito d'impegno per il TRV proposto per gli anni 2022–2025 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 destinare una parte dei fondi al finanziamento d'innovazioni, mirate ad aumentare l'efficienza energetica dei veicoli e degli impianti d'esercizio del TRV.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

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

Il decreto federale concernente un credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2018–2021 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.

5.2 Forma dell'atto

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

5.3 Subordinazione al freno alle spese

In virtù dell'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. il decreto federale concernente il 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.

5.4 Conformità alla legge sui sussidi

Dal 2008 tutti i messaggi relativi ai decreti che stanziavano un credito e ai limiti di spesa devono menzionare il rispetto dei principi fissati nella LSu.

5.4.1 Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli scopi perseguiti

Secondo l'articolo 81a Cost. la Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici 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 dalla Confederazione e dai Cantoni. Poiché, come menzionato al numero 1.1.1, la quasi totalità delle linee di trasporto regionale presenta ricavi che non coprono i propri costi, le imprese di trasporto sono indennizzate per i costi non coperti previsti nella pianificazione finanziaria. Senza le indennità versate dalla Confederazione e dai 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 motorizzato individuale, con conseguenze negative per l'economia e l'ambiente (cfr. cap. 4.3 e 4.5).

5.4.2 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 1.1.1, 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 che disciplinano le indennità e la loro ripartizione tra la Confederazione e i 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 del caso «AutoPostale», nella primavera 2019 l'UFT ha deciso di adeguare il suo sistema di vigilanza sui sussidi nei trasporti pubblici. Attualmente lavora alla realizzazione delle relative misure: creazione di una procedura di controllo delle prestazioni indennizzate nel TRV, aumento delle approfondite verifiche supplementari condotte dalla Sezione Revisione dell'UFT, chiarimento delle prescrizioni legali onde ridurre le incertezze e i margini d'interpretazione. Numerose misure si stanno adottando anche a livello di settore: obbligo di revisione ordinaria dei conti annuali; organizzazione di verifiche speciali sui sussidi, condotte dagli uffici di revisione su mandato del Consiglio di amministrazione delle imprese; autodichiarazione annuale del rispetto del diritto in materia di sussidi. Il nuovo orientamento si prefigge di migliorare la garanzia di un corretto impiego dei sussidi da parte delle imprese di trasporto.

5.4.3 Procedura di concessione dei contributi

I committenti (Cantoni e Confederazione) esaminano le offerte presentate dalle IT per ciascuna linea. Le offerte attestano 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 chiede 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. Nel 2016 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di rielaborare il sistema del TRV coinvolgendo il DFF, i Cantoni e le imprese di trasporto. Scopo della riforma è ripartire nel modo più adeguato possibile tra Confederazione e Cantoni le competenze inerenti a ordinazione e finanziamento. Inoltre, si vogliono introdurre degli incentivi per favorire l'imprenditorialità e l'efficienza delle imprese di trasporto. Assieme ai Cantoni e con la partecipazione di queste ultime, la Confederazione ha esaminato diverse possibilità. Ad aprile 2019 il Consiglio federale ha posto in consultazione due varianti volte a migliorare l'attuale sistema di ordinazione del TRV. Durante la sua seduta del 12 giugno 2020 ha preso conoscenza dei risultati di detta consultazione, optando per un'ottimizzazione puntuale del sistema. Il relativo messaggio sarà sottoposto al Parlamento per approvazione entro un anno.

Abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ASR	Autorità federale di sorveglianza dei revisori
AVA	Aargau Verkehr AG
BLT	Baselland Transport AG
CJ	Chemins de fer du Jura
Cost.	Costituzione federale (RS 101)
CTP	Conferenza dei direttori dei trasporti pubblici
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FWB	Frauenfeld–Wil
IT	Impresa di trasporto
LDiS	Legge sui disabili (RS 151.3)
LFC	Legge sulle finanze della Confederazione (RS 611.0)
LSu	Legge sui sussidi (RS 616.1)
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1)
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
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RhB	Ferrovie Retica
S-Bahn	Rete celere regionale
SRQ TRV	Sistema nazionale di rilevamento della qualità del TRV
TPC	Transports publics du chablais
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

