



Aktenzeichen: BAV-042.13-00009/00015/00004/00088/00004

Frequently Asked Questions sulla revisione BLS

Data 15.03.2019

Perché i committenti (Confederazione e Cantoni) hanno voluto un modello di livellamento dei tassi e hanno accettato la proposta della BLS?

Le ferrovie non hanno capitale proprio sufficiente per l'acquisto di materiale rotabile e hanno pertanto bisogno di capitale in prestito. A seconda della portata di quest'ultimo i costi dell'interesse per il materiale rotabile e, di conseguenza, le indennità nel traffico regionale viaggiatori oscillano notevolmente di anno in anno, a volte anche in maniera improvvisa. È questo che si intende evitare con un modello di livellamento dei tassi, che dovrebbe ripartire i costi dell'interesse uniformemente sull'intera durata di utilizzazione (ca. 25 anni per il materiale rotabile). I committenti sono sempre partiti dal presupposto che con il modello concordato venissero pagati solo gli interessi effettivi. Adesso è emerso che non è così e sono state avviate le necessarie correzioni.

Come funzionano i modelli di livellamento dei tassi?

Mediante un modello di livellamento dei tassi i costi dell'interesse previsti per l'acquisto, ad esempio, di materiale rotabile, vengono distribuiti uniformemente sulla durata di utilizzazione dello stesso. A causa dell'elevato valore contabile iniziale del materiale rotabile, in una prima fase gli interessi effettivamente pagati dall'impresa sono più alti di quelli livellati e indennizzati dai committenti. Se i modelli funzionano correttamente, pertanto, le imprese in un primo momento prefinanziano una parte dei costi dell'interesse. In una fase successiva accade il contrario: con la riduzione del valore contabile si riducono gli interessi effettivi e diventano pertanto inferiori a quelli indennizzati. Un corretto funzionamento dei modelli dovrebbe portare, alla loro scadenza, a una compensazione di questi due effetti tale che i committenti paghino solo gli interessi effettivamente originati.

Il «Caso BLS» ha qualcosa in comune con il «caso AutoPostale»?

No. Nel caso di AutoPostale è stata manipolata la contabilità allo scopo di richiedere illegittimamente maggiori indennità. Nel caso della BLS si è applicato un modello di livellamento dei tassi errato, ma le differenze sono state presentate in maniera trasparente. La rettificazione finanziaria è già regolata e la BLS compenserà le indennità percepite in eccesso nei prossimi quattro anni.

Il rapporto di revisione interno individua «lacune sistematiche e gravi» da parte dell'UFT. Mancando, presso quest'ultimo, una panoramica globale, sussiste il

rischio che sulla base dei modelli di livellamento siano state versate indennità troppo alte anche in altri casi. Inoltre la sorveglianza sulle offerte e sui conti annuali nel traffico regionale viaggiatori risulta insufficiente. Come intende ovviare l'UFT a queste mancanze?

L'UFT concorda che il sistema di vigilanza sul finanziamento nel traffico regionale viaggiatori non è più adeguato per le odierne esigenze e deve essere rivisto a fondo. In futuro l'UFT autorizzerà modelli di livellamento dei tassi solo molto limitatamente e condurrà controlli più approfonditi. Al momento i modelli di livellamento esistenti vengono riesaminati. Come già annunciato a [giugno 2018](#), a seguito del caso AutoPostale l'UFT deve anche riorganizzare completamente la propria vigilanza sull'utilizzo legittimo dei sussidi.

Perché l'UFT non ha individuato la problematica del modello di livellamento dei tassi già con la revisione del 2012?

Nel 2012, purtroppo, la questione del modello di interessi era solo uno dei numerosi punti oggetto della verifica. Dalla revisione dell'UFT all'epoca è scaturita una raccomandazione, in base alla quale vengono riconosciuti come costi solo gli interessi effettivi. L'errore è stato non sottoporre a esame completo l'attuazione della raccomandazione.

Perché dal 2014 ci sono voluti cinque anni prima che l'UFT individuasse la problematica? Perché non è stata scoperta con l'approvazione dei conti annuale?

Gli effetti del nuovo modello dei tassi sono emersi per la prima volta nella primavera del 2015, con il conto 2014. I primi lavori di verifica del modello sono stati condotti nella primavera 2018, ovvero dopo tre anni. Nell'ambito della verifica annuale dei conti sotto il profilo del diritto dei sussidi sono stati analizzati solo determinati elementi riguardanti il conto annuale e non è stata condotta una valutazione globale degli effetti del modello di livellamento dei tassi su più anni. Questa è una mancanza dell'attuale sistema di vigilanza.

Per ulteriori informazioni:

Ufficio federale dei trasporti
Settore Informazioni
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch