



21.xxx

## **Messaggio concernente la modifica della legge sul trasporto di viaggiatori (Proroga del sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19)**

del ...

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge sul trasporto di viaggiatori ((Proroga del sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19).

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo i seguenti interventi parlamentari:

- |      |   |         |   |
|------|---|---------|---|
| 2021 | M | 21.3459 | Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021 (N 3.6.21 CTT-N S 15.6.21) |
| 2021 | M | 21.3460 | Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021 (N 3.6.21 CTT-N S 15.6.21)                      |
| 2021 | M | 21.3593 | Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021 (S 15.6.21 CTT-S)          |
| 2021 | M | 21.3594 | Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021 (S 15.6.21 CTT-S)                               |

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Guy Parmelin

Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

## Compendio

*Le conseguenze della pandemia della COVID-19 si fanno sentire sui trasporti pubblici (TP) anche nel 2021. A causa del ridotto numero di passeggeri, il settore subisce ancora forti ripercussioni. Per tale motivo, conformemente al mandato del Parlamento il Consiglio federale propone di prorogare la durata di validità di determinate misure, che la legge federale urgente del 25 settembre 2020 sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19 aveva previsto solo per il 2020.*

### Situazione iniziale

*Nel 2021 le misure di lotta al coronavirus e la decisione del Consiglio federale di introdurre l'obbligo di telelavoro nei casi in cui, per la natura dell'attività, ciò fosse possibile, hanno avuto ripercussioni considerevoli sui TP. La domanda di TP è scesa notevolmente già che, laddove possibile, bisognava lavorare da casa. Un considerevole calo è stato registrato anche per i viaggi a scopo turistico. Ne sono risultate minori entrate nel traffico viaggiatori, in particolare regionale, locale e turistico.*

*Per alcune misure previste dalla legge federale urgente del 25 settembre 2020 sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19 (legge del 25 settembre 2020) si era partiti dal presupposto che nel 2021 gli effetti della crisi della COVID-19 sarebbero stati solo lievi e nessuno si aspettava la seconda, forte ondata verificatasi a inizio anno.*

### Contenuto del disegno

*Con le mozioni 21.3459 CTT-N e 21.3593 CTT-S «Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021» nonché 21.3460 CTT-N e 21.3594 CTT-S «Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021», rispettivamente dello stesso tenore, le Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) e del Consiglio degli Stati (CTT-S) hanno incaricato il Consiglio federale di presentare un disegno di legge. In adempimento di tali mozioni il Consiglio federale ha proposto una proroga al 2021 di determinate misure sancite nella legge del 25 settembre 2020, affinché i TP e il traffico merci su rotaia continuino ad adempiere i propri compiti rilevanti per il sistema e a svilupparsi in funzione della domanda.*

*Sulla base dei risultati emersi dalla consultazione e della decisione del Consiglio federale del 1° settembre 2021 di richiedere al Parlamento una proroga della durata di validità di alcune disposizioni della legge federale del 25 settembre 2020 sulle basi legali delle ordinanze del Consiglio federale volte a far fronte all'epidemia di COVID-19, il Consiglio federale ritiene giustificato, in deroga alle competenze finanziarie di base, mantenere per un'ultima volta le misure di sostegno per il 2021 anche per il traffico locale e turistico. Così facendo intende evitare che le imprese di questi settori si vedano confrontate con una difficile situazione finanziaria.*

Il disegno prevede le seguenti misure per i diversi settori:

- traffico regionale viaggiatori: contributo una tantum a copertura del deficit delle imprese di trasporto (IT), versato nel 2022 sulla base del conto annuale 2021 e finanziato da Confederazione e Cantoni conformemente alle rispettive quote attuali. Le IT partecipano ai costi secondo le proprie capacità finanziarie;
- traffico locale: proroga fino a fine 2021 delle basi legali che consentono alla Confederazione di versare indennità al traffico locale per la compensazione delle perdite dovute alla crisi della COVID-19. La quota federale è pari a un terzo di dette perdite finanziarie. L'indennizzo si basa sul modello di conto economico per singola linea adottato dall'impresa per il 2020;
- traffico turistico: proroga delle basi legali vigenti dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2021 che consentono alla Confederazione di cofinanziare le offerte turistiche. Come stabilito dalla legge del 25 settembre 2020, il sostegno finanziario della Confederazione presuppone un contributo del Cantone e non può superare l'80 per cento di quest'ultimo. Il sostegno è inoltre limitato alle offerte turistiche di imprese che dispongono di una concessione per il trasporto di viaggiatori o di un'autorizzazione cantonale per l'esercizio di impianti a fune;
- traffico merci su rotaia: la concessione di un sostegno finanziario di 25 milioni di franchi a copertura delle perdite di introiti causate nel 2021 dalla crisi della COVID-19 di per sé non richiede una nuova base legale. L'estensione all'anno d'esercizio 2022 del divieto di distribuire dividendi connessa a tale sostegno deve però essere sancita nella legge sul trasporto di merci.
- traffico a lunga distanza: come riportato nel messaggio sulla legge del 25 settembre, il Consiglio federale non ritiene necessario concedere un sostegno diretto alle FFS per la compensazione delle ripercussioni della crisi della COVID-19 sui risultati del traffico a lunga distanza. Tuttavia, un gruppo di lavoro interdipartimentale sta valutando quali misure debbano essere adottate per garantire un finanziamento duraturo dell'impresa.

Nel messaggio concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021 il Consiglio federale ha già richiesto i mezzi aggiuntivi di 25 milioni per il traffico merci su rotaia. Quelli per il traffico regionale viaggiatori (150 mio.), locale (50 mio.) e turistico (15 mio.) sono stati richiesti mediante un annuncio ulteriore a complemento del preventivo 2022. Per quanto concerne le misure di sostegno per il traffico regionale viaggiatori, benché il Parlamento abbia già approvato e stanziato nel preventivo 2021 i relativi mezzi, se ne richiede nuovamente l'impiego, poiché previsto soltanto nel 2022.

# Messaggio

## 1 Situazione iniziale

### Necessità di agire e obiettivi

Il 25 settembre 2020 le vostre Camere hanno adottato la legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19 (legge del 25 settembre 2020), entrata in vigore il giorno seguente. Tale legge ha consentito di attuare, nel 2020, misure di sostegno temporanee a favore del traffico regionale viaggiatori (TRV), del traffico locale e di quello turistico nonché del carico di autoveicoli e di finanziare l'infrastruttura ferroviaria. Siccome la crisi della COVID-19 si protrae più a lungo di quanto ipotizzato nei dibattiti parlamentari, anche nel 2021 nei trasporti pubblici (TP) e nel traffico merci su rotaia si rileva una necessità di sostegno. Le Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni delle due Camere (CTT-N e CTT-S) hanno inoltrato ognuna due mozioni chiedendo soluzioni per proseguire il sostegno ai due settori o per individuarne di nuove.

Per il TRV, il carico di autoveicoli e il traffico merci su rotaia, la legge del 25 settembre 2020 fornisce già oggi una base legale sufficiente per sostenere le imprese dei TP nel 2021. Per lo stesso anno, però, vi è ulteriore necessità d'intervento nei settori del traffico locale e turistico. Le mozioni chiedono inoltre di esaminare possibili provvedimenti di aiuto per il traffico a lunga distanza, un settore finora escluso dai contributi federali.

Il trasporto ferroviario è una colonna portante della mobilità in Svizzera: se si considerano i chilometri percorsi per gli spostamenti, esso ne copre il 28 per cento, contribuendo pertanto in maniera determinante all'offerta di base del Paese in termini di mobilità. Un'offerta, questa, che deve essere assicurata anche in situazioni di crisi, affinché gli occupati nei settori sistemici, quali il personale ospedaliero, i commessi dei negozi di alimentari o gli addetti delle aziende di logistica, possano continuare a recarsi al lavoro come di consueto e a fornire le relative prestazioni. L'offerta di base deve essere garantita anche durante un'epidemia o una pandemia. Il trasporto ferroviario è un importante fornitore di servizi, che consente alle persone di spostarsi, ad esempio per procurarsi l'occorrente o per recarsi dal medico.

La popolazione attiva ha fatto la sua parte seguendo, laddove possibile, la raccomandazione di telelavoro del nostro Consiglio. A causa delle numerose limitazioni nei diversi ambiti, la popolazione ha rinunciato a usare i TP anche per le proprie attività del tempo libero. Il distanziamento sociale raccomandato dall'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP), ad esempio, è di difficile applicazione sui mezzi pubblici, ed è quindi probabile che questo fattore abbia influito sul loro utilizzo. Il calo dei passeggeri ha fatto crollare le entrate delle imprese di trasporto (IT).

I costi delle IT sono in buona parte di natura fissa e soprattutto nel traffico ferroviario il materiale rotabile e gli impianti ferroviari comportano costi elevati (soprattutto per gli ammortamenti) anche quando i treni sono fermi. Le IT si sono quindi trovate a

<sup>1</sup> RU 2020 3825

dover garantire l'offerta di base nonostante una domanda considerevolmente ridotta e le ingenti spese fisse cui far comunque fronte. In questa situazione è inevitabile vedersi confrontati con elevati costi non coperti.

Si deve presupporre che la domanda si normalizzerà solo lentamente e tornerà al livello pre-crisi solo dopo un determinato periodo di tempo. Il settore non prevede un ritorno al livello pre-crisi prima del 2024 in quanto a numero di passeggeri ed entrate.

### **1.1.1 Misure scaturite dalla legge del 25 settembre 2020**

Con l'adozione della legge del 25 settembre 2020 le vostre Camere hanno creato la base legale per introdurre misure di sostegno finanziario, affinché i TP e il trasporto di merci per ferrovia possano continuare anche in futuro a esercitare la loro funzione portante e a svilupparsi secondo la domanda. Le misure decise sono rivolte al TRV, al traffico locale e turistico, al carico di autoveicoli nonché al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Per il TRV è stato concesso un credito di 290 milioni di franchi per il 2020 e il 2021, con il quale coprire le perdite causate dalla COVID-19 nel 2020 con effetto retroattivo e per linea, una volta sciolta la riserva speciale a destinazione vincolata di cui all'articolo 36 capoverso 2 della legge del 20 marzo 2009<sup>2</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV), mentre per il 2021 era previsto di sostenere le IT dopo tale calo delle entrate mediante un adeguamento delle convenzioni sull'offerta. Nel traffico locale si versano 150 milioni di franchi a copertura di un terzo dei disavanzi rilevati nel 2020 in base ai conti economici delle singole linee. Il traffico turistico riceve dalla Confederazione 25 milioni di franchi a compensazione delle perdite dovute alla COVID-19 nel periodo 1° marzo – 30 settembre 2020, nella misura dell'80 per cento del contributo cantonale e a condizione che dette perdite superino, previa deduzione di tutte le riserve, l'utile netto realizzato dall'impresa negli esercizi 2017–2019 e che un Cantone sostenga offerte turistiche di IT che dispongono di una concessione per il trasporto di viaggiatori o di un'autorizzazione cantonale per l'esercizio di un impianto a fune. Per le offerte del carico di autoveicoli si mette a disposizione delle IT interessate un credito di 4,1 milioni di franchi per il cofinanziamento della Confederazione per il 2020 (copertura del disavanzo con effetto retroattivo) e per il 2021 (indennizzo dei previsti costi non coperti). Nel traffico merci su rotaia un credito di 70 milioni consente di sostenere nel 2021 il traffico merci interno con 40 milioni di franchi, la strada viaggiante con 10 milioni e il trasporto combinato transalpino accompagnato (indennità) con 20 milioni. L'infrastruttura ferroviaria è sostenuta con misure finanziate tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). A tal scopo il FIF ha visto aumentare il conferimento dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP); nel 2020, ha inoltre potuto indebitarsi per ulteriori 150 milioni di franchi ed è stato sospeso l'obbligo di restituzione degli anticipi dal precedente Fondo FTP. In tal modo è dunque possibile evitare limitazioni di breve termine nel mantenimento della qualità e nell'ampliamento della rete ferroviaria.

## **Misure sufficienti per il 2021**

Le basi legali per un sostegno al TRV, al carico di autoveicoli, al traffico merci nonché all'infrastruttura ferroviaria sono sancite nella legge del 25 settembre 2020. In questi settori è possibile introdurre misure secondo le usuali procedure. Per il TRV, tuttavia, si propone di estendere al 2021 la procedura di copertura del disavanzo, in modo da semplificare notevolmente i processi e ridurre l'onere amministrativo nonché creare maggiore trasparenza, in particolare riguardo all'impiego delle restanti riserve.

## **Misure da definire per il 2021**

Le misure della legge del 25 settembre 2020 concernenti il traffico locale e quello turistico sono valide solo per il 2020. Per poterle estendere un'ultima volta al 2021 in questi due comparti, sarebbe necessario adattare la legislazione vigente. Il nostro Consiglio riconosce che in linea di massima è opportuno che il traffico locale riceva un aiuto finanziario da parte dei committenti (Cantoni e Comuni) anche nel 2021. Va incontro alle richieste dei Cantoni e delle vostre Camere di derogare, anche nel 2021, alla normativa sul finanziamento dei TP e quindi consentire nuovamente un sostegno federale del traffico locale. Contemporaneamente, però, affermiamo esplicitamente che il 2021 sarà l'ultimo anno in cui la Confederazione verserà contributi per il traffico locale e quello turistico, anche se la ripresa completa della domanda di mobilità dovesse richiedere più tempo. A partire dal 2022 Cantoni e Comuni dovranno assumersi nuovamente la propria responsabilità finanziaria.

I mezzi finanziari approvati dalle vostre Camere nel 2020 per il traffico merci non saranno sufficienti a coprire le perdite economiche subite dalle IT attive nel traffico merci ferroviario e direttamente riconducibili alla crisi della COVID-19. Il persistente calo della domanda nel traffico svizzero interno, di importazione e di esportazione, anch'esso causa diretta della pandemia, nel primo semestre 2021 si attesta ancora al 12 per cento, ovvero registra valori di bilancio inferiori a quelli pre-crisi. Il traffico transalpino combinato non accompagnato è invece riuscito a riprendersi dalla riduzione della domanda; di conseguenza, per tale settore, nel 2021 non sono necessari fondi supplementari. Per garantire anche nel 2021 un aiuto finanziario al traffico svizzero interno, di importazione e di esportazione, con il messaggio del 17 settembre 2021 concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021 si chiede alle vostre Camere un'aggiunta di oltre 25 milioni al preventivo dello stesso anno.

Il nostro Consiglio non ritiene necessario concedere un sostegno diretto alle FFS a compensazione delle ripercussioni della crisi della COVID-19 sui risultati del traffico a lunga distanza. Tuttavia, un gruppo di lavoro interdipartimentale sta valutando quali misure debbano essere adottate per garantire un finanziamento duraturo delle FFS.

### **1.1.2                   Necessità di misure di sostegno finanziario per il 2021**

Nonostante le misure a breve termine, i finanziamenti transitori e i provvedimenti adottati con la legge del 25 settembre 2020, le IT dei TP e del trasporto di merci per ferrovia hanno accusato notevoli disavanzi a causa delle considerevoli perdite di introiti. Il consumo di capitale che ne consegue mette a repentaglio le basi economiche

per le future prestazioni. Alle IT che forniscono esclusivamente servizi di trasporto ordinati non è consentito prevedere utili nelle offerte relative agli anni a venire e, quindi, a lungo termine non sarà loro possibile abbattere i deficit.

Con l'adozione delle mozioni 21.3459 CTT-N e 21.3593 CTT-S «Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021», inoltrate il 26 aprile 2021, il nostro Consiglio è incaricato di sottoporvi una revisione della LTV che consenta da un lato di estendere al 2021 le norme adottate nell'ambito della legge del 25 settembre 2020 e, dall'altro, di trovare una soluzione specifica per i trasporti a lunga distanza.

Adottando le mozioni 21.3460 CTT-N e 21.3594 CTT-S «Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021», anch'esse inoltrate in data 26 aprile 2021, le vostre Camere hanno incaricato il nostro Consiglio di proporgli un credito aggiuntivo allo scopo di sostenere finanziariamente le imprese attive nel settore del trasporto merci ferroviario nel 2021. Poiché la legge del 25 settembre 2020 fornisce già le basi legali per proseguire con l'aiuto anche nel 2021, non è necessaria una modifica legislativa e un credito aggiuntivo a sostegno delle imprese attive nel traffico merci su rotaia sarà sottoposto alle vostre Camere secondo la procedura ordinaria per un'aggiunta al preventivo 2021. Come per il traffico locale e turistico, il divieto di distribuire dividendi dovrà essere esteso all'anno d'esercizio 2022 anche nel caso del traffico merci. A tale scopo è necessaria una modifica dell'articolo 9a della legge del 25 settembre 2015<sup>3</sup> sul trasporto di merci (LTM).

Sulla scorta delle richieste delle vostre Camere e dei Cantoni, si propone di derogare alle competenze finanziarie di base per il traffico locale e turistico anche nel 2021. Contemporaneamente, però, si afferma esplicitamente che il 2021 sarà l'ultimo anno in cui la Confederazione verserà contributi a questi due comparti, anche se dopo il 2021 la domanda di mobilità non si riprenderà totalmente. Quale risposta alle richieste delle vostre Camere, nel presente messaggio si propongono i necessari adeguamenti di legge, sotto forma di una modifica della LTV, allo scopo di estendere anche al 2021 le misure sancite nella legge del 25 settembre 2020.

## **Opzione scelta**

Le misure di sostegno per le IT nel 2021 devono fondarsi su quelle della legge del 25 settembre 2020. Si tratta di una proroga della durata di validità degli articoli che consentono di finanziare anche nel 2021 i comparti per i quali era stata prevista una base legale nel 2020. Per il traffico a lunga distanza un gruppo di lavoro interdipartimentale sta valutando, indipendentemente dal presente messaggio, quali misure debbano essere adottate per garantire un finanziamento duraturo delle FFS.

Per il 2021 è richiesta una modifica della LTV allo scopo di creare una base legale per il sostegno al traffico locale e turistico e di adeguare quella per il TRV. Nel quadro del presente messaggio viene adeguata anche la LTM, con il fine di estendere all'anno d'esercizio 2022 il divieto di distribuire dividendi.

<sup>3</sup> RS 742.41

L'opzione scelta dal nostro Consiglio rispetta i seguenti principi.

- La base legale delle misure stabilite per il 2020 nella legge del 25 settembre 2020 deve applicarsi, per quanto possibile, anche al 2021.
- È nei limiti del possibile salvaguardata la competenza dei diversi livelli istituzionali.
- Le modifiche alle disposizioni di legge non hanno validità illimitata bensì si applicano fino al 31 dicembre 2022, come provvedimento transitorio, per consentire di far fronte alla crisi della COVID-19 nei TP.

Nel definire le varie misure si sono seguiti il principio e la linea di creare un'apposita base legale nel caso in cui le vostre Camere decidessero di risarcire le IT per i costi aggiuntivi e i minori ricavi cagionati dalla crisi della COVID-19. A questo proposito va tenuto conto, per quanto possibile, della capacità economica delle singole imprese.

### **Sostegno al traffico regionale viaggiatori con una copertura del disavanzo per il 2021**

Per sostenere il TRV negli anni 2020 e 2021 le vostre Camere hanno deciso di stanziare un credito di 290 milioni di franchi. Per la copertura del disavanzo 2020 vengono impiegati 90 milioni circa. Le imprese attive nel settore necessitano di sostegno anche per il 2021: secondo le ultime stime dell'organizzazione di settore *Alliance SwissPass* i minori ricavi dovrebbero mantenersi in un ordine di grandezza simile a quello del 2020. Quest'anno, però, le imprese non disporranno più di riserve o ne avranno ancora solo poche, avendole già esaurite o quasi per coprire il disavanzo 2020.

La legge del 25 settembre 2020 prevede una copertura del disavanzo solo per il 2020, mentre per il 2021 era prevista la rielaborazione delle convenzioni sull'offerta già sottoscritte, in modo da considerare un ricalcolo delle entrate (ma non dei costi) e quindi stipulare un'aggiunta. Per le IT e i committenti, procedere in tal modo nel 2021 significa far fronte a maggiori oneri e a una gestione straordinariamente complessa sotto il profilo amministrativo. Il nostro Consiglio è favorevole all'adeguamento delle disposizioni di legge sul TRV al fine di disporre, nel 2021 come nel 2020, di una soluzione di sostegno alle IT. Si renderà pertanto necessaria una modifica della LTV che consenta di coprire i disavanzi delle IT del TRV anche nel 2021.

### **Sostegno al traffico locale con contributi federali per il 2021**

Le ripercussioni della crisi della COVID-19 si fanno sentire anche nel traffico locale e nelle altre offerte ordinate. Secondo le stime iniziali della Confederazione, le perdite economiche delle IT nel 2020 sarebbero ammontate a circa 450 milioni di franchi. Per tale motivo sono state decise misure di sostegno anche per questo settore. Alla fine, però, il relativo fabbisogno pare essere notevolmente inferiore a quello preventivato. La ragione principale è il fatto che sia stato possibile coprire con le riserve il crollo del numero di passeggeri ed evitare un'esplosione del fabbisogno di aiuti.

Considerati i pareri oltremodo netti giunti durante la consultazione, il nostro Consiglio è disposto a richiedere un sostegno della Confederazione nel 2021 anche per il traffico locale. Comprendiamo che le IT abbiano potuto esaurire, in parte o interamente, le

proprie riserve e che alcune potrebbero dunque trovarsi in difficoltà economiche. Per tale motivo riconosciamo che in linea di massima un sostegno finanziario da parte dei committenti è opportuno anche nel 2021. Per un cofinanziamento da parte della Confederazione è però necessaria una nuova deroga alle competenze per il finanziamento del traffico locale, valida un altro anno. Affinché la Confederazione possa sostenere il traffico locale anche nel 2021 è necessario adeguare la LTV.

### **Sostegno della Confederazione al traffico a scopo turistico nel 2021**

Il traffico a scopo turistico non rientra nell'offerta di base ma nel mercato del turismo ed è in questo contesto che può essere sostenuto, sempre che ciò corrisponda alla volontà politica. Il nostro Consiglio è tuttavia favorevole all'introduzione di specifici incentivi tariffari nei TP per agevolare il turismo in Svizzera e attenuare quindi le conseguenze finanziarie per le regioni turistiche e le imprese del settore. L'adozione delle corrispondenti misure spetta all'*Alliance SwissPass* e alle IT, che sono sovrane per quanto riguarda le tariffe. Come nel caso del traffico locale, abbiamo deciso di andare incontro alle richieste espresse durante la consultazione e di estendere al 2021 il sostegno federale per consentire di far fronte alla crisi della COVID-19. Affinché anche nel 2021 la Confederazione possa sostenere il traffico turistico secondo il modello 2020 è necessario adeguare la LTV.

### **Il presente progetto non contempla soluzioni per il traffico a lunga distanza**

Come riportato nel messaggio del 12 agosto 2020<sup>4</sup> sulla legge del 25 settembre 2020, il nostro Consiglio non ritiene necessario concedere un sostegno diretto al traffico a lunga distanza, ovvero alle FFS, per la compensazione delle ripercussioni della crisi della COVID-19 sui risultati del settore.

La crisi, tuttavia, ha messo a dura prova le FFS. Per tale motivo, un gruppo di lavoro interdipartimentale sta valutando quali misure debbano essere adottate per garantire un finanziamento duraturo delle FFS. In base ai relativi risultati, il nostro Consiglio deciderà sui possibili provvedimenti, a prescindere dal presente progetto.

### **Nessuna necessità di una modifica di legge per il sostegno al traffico merci nel 2021**

Secondo l'articolo 9a LTM, negli anni 2020 e 2021 la Confederazione può versare contributi alle imprese interessate per mitigare le ripercussioni della crisi della COVID-19 sul trasporto di merci per ferrovia. In questo settore non è pertanto necessario adeguare o aggiungere misure.

In risposta alle mozioni 21.3460 CTT-N e 21.3594 CTT-S, con il messaggio del 17 settembre 2021 concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021 si chiede alle vostre Camere un credito aggiuntivo di 25 milioni di franchi per poter continuare ad assegnare contributi a favore delle imprese attive nel settore del trasporto merci ferroviario interno, di importazione e di esportazione per compensare il calo della domanda subito a causa della COVID-19.

4 FF 2020 5907

Per le IT che beneficiano di questo credito aggiuntivo, il divieto di distribuire dividendi va esteso anche all'anno d'esercizio 2022. A tale scopo si rende necessaria una modifica della LTM.

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

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>5</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>6</sup> sul programma di legislatura 2019–2023.

La modifica proposta della LTV è determinata tuttavia dall'urgenza di mitigare ancora le conseguenze negative della crisi della COVID-19 per i TP e il trasporto di merci per ferrovia.

## **Interventi parlamentari**

Con il presente progetto si adempiono i mandati contenuti nelle mozioni 21.3459 CTT-N e 21.3593 CTT-S «Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021» nonché 21.3460 CTT-N e 21.3594 CTT-S «Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021».

## **2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

### **Procedura preliminare generale**

Con la modifica di legge proposta s'intende estendere la validità delle misure sancite nella legge del 25 settembre 2020. Il rapporto sui risultati della procedura di consultazione dalla quale è scaturita la legge può essere consultato su Internet<sup>7</sup>.

### **Procedura di consultazione**

La procedura di consultazione sul presente progetto si è svolta dall'11 agosto al 7 settembre 2021. Sono stati invitati ad esprimersi in merito i Cantoni, i partiti, le associazioni mantello dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia

<sup>5</sup> FF 2020 1695

<sup>6</sup> FF 2020 7365

<sup>7</sup> Il rapporto sui risultati è consultabile sotto [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > DATEC

nonché altri ambienti interessati. In totale sono pervenuti 50 pareri. Il rapporto integrale sui risultati può essere consultato su Internet<sup>8</sup>.

La maggior parte dei partecipanti ha accolto favorevolmente gli obiettivi fissati e le misure proposte con il progetto. I Cantoni e gli attori dei comparti trasporti pubblici e trasporto merci su rotaia ne hanno approvato i contenuti a grande maggioranza. Le misure per il TRV (copertura del disavanzo nel 2021) e per il traffico merci sono state appoggiate quasi all'unanimità, con l'approvazione anche da parte dei partiti (UDC esclusa) e di numerose associazioni e organizzazioni.

La proposta avanzata in fase di consultazione di sostenere le imprese nel comparto del traffico merci su rotaia nel 2021 con 25 milioni di franchi è stata accolta favorevolmente dalla maggior parte dei Cantoni e organizzazioni interessati. Il nostro Consiglio ha richiesto tali mezzi il 17 settembre 2021 con il messaggio concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021. Nell'ambito della consultazione ci è stato inoltre richiesto di inserire nel messaggio la strada viaggiante, concedendole un sostegno di 5 milioni di franchi. Inoltre sono stati trattati gli aumenti di prezzo di FFS Cargo.

La proposta sottoposta in fase di consultazione dal nostro Consiglio di non prevedere misure per il traffico locale e turistico è stata invece respinta da Cantoni, organizzazioni, associazioni e partiti. La maggior parte dei pareri erano a favore di un proseguimento delle misure per questi due comparti nel 2021 secondo il modello 2020. Alcuni partecipanti hanno addirittura chiesto che vengano sostenuti maggiormente. Quasi tutti sollecitano una proroga del sostegno federale per il traffico turistico fino al 31 dicembre 2021 (invece che fino al 30 giugno come da progetto in consultazione). Inoltre, i Cantoni auspicano che la disposizione si applichi sia alle offerte turistiche sostenute sia a quelle ordinate da un Cantone e/o da un Comune. Le organizzazioni e associazioni attive nel traffico turistico chiedono altresì che le riserve delle imprese debbano essere sciolte solo per un terzo e non integralmente.

La formulazione per il traffico a lunga distanza è stata generalmente accolta con favore. È stata richiesta la partecipazione della BLS al gruppo di lavoro interdipartimentale per un finanziamento duraturo a favore delle imprese attive nel settore nonché un'ulteriore consultazione a breve termine per misure apposite.

## **Adeguamenti rispetto all'avamprogetto**

I pareri pervenuti nell'ambito della procedura di consultazione sono a maggioranza favorevoli alle misure proposte per il TRV, il traffico merci su rotaia e il traffico a lunga distanza, che pertanto non dovranno essere modificate.

Rispetto all'avamprogetto, tuttavia, il presente disegno prevede nuove misure della Confederazione nel traffico locale e turistico. Considerato infatti che dai riscontri pervenuti è emerso un forte appoggio a entrambi i comparti, il nostro Consiglio propone di adottare le misure che aveva formulato in loro favore nell'eventualità che fosse risultato necessario sostenerli.

<sup>8</sup> Il rapporto sui risultati è consultabile sotto [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2021 > DATEC.

### **3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo**

Secondo l'articolo 107 capoverso 1 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)<sup>9</sup>, gli aiuti concessi dagli Stati membri dell'UE, ovvero mediante risorse statali che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza, sono in linea di principio vietati se possono comportare distorsioni della concorrenza sul mercato interno. Il diritto europeo prevede deroghe a tale divieto: gli aiuti concessi dagli Stati sono ad esempio compatibili con il mercato interno se destinati a ovviare ai danni arrecati da catastrofi naturali o altri eventi eccezionali (art. 107 cpv. 2 lett. b TFUE). La Commissione ha definito la pandemia della COVID-19 un evento eccezionale ai sensi di detta disposizione. Gli aiuti concessi dagli Stati possono inoltre essere dichiarati compatibili con il mercato interno se sono concessi per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro (art. 107 cpv. 3 lett. b TFUE). Durante la pandemia della COVID-19, inoltre, nell'UE si applicano requisiti particolari per la concessione di aiuti statali anche nel settore dei trasporti terrestri.

### **4 Punti essenziali del progetto**

#### **La normativa proposta**

Il progetto di proroga del sostegno ai TP nella crisi della COVID-19 sottoposto con il presente messaggio crea una base legale per la prosecuzione nel 2021 di provvedimenti per il TRV, il traffico locale e a scopo turistico e per il traffico merci su rotaia.

La normativa proposta dal nostro Consiglio è di durata limitata ed è da intendersi come provvedimento ponte.

#### **4.1.1 Traffico regionale viaggiatori**

Danni duraturi all'offerta che il TRV garantisce sull'intero territorio della Svizzera possono essere evitati solo se Confederazione e Cantoni integrano gli attuali finanziamenti coprendo i costi aggiuntivi e le perdite di entrate causati dalla crisi della COVID-19. È escluso un aumento a breve termine del finanziamento da parte degli utenti, poiché ne conseguirebbe una notevole crescita dei prezzi, che comprometterebbe l'attrattiva dell'offerta. La soluzione proposta per il TRV si fonda sul principio di indennizzare le IT per i costi supplementari provocati dalla crisi della COVID-19, ad esempio per i piani di protezione, e per le minori entrate dovute al calo della domanda. Il tutto tenendo adeguatamente conto della capacità economica delle IT.

L'offerta del TRV, che oltre a treni e autobus regionali comprende la rete ferroviaria suburbana nonché funivie e funicolari che collegano località con più di 100 residenti permanenti, è ordinata e finanziata secondo le disposizioni legali vigenti congiunta-

<sup>9</sup> GU C 326 del 26.10.2012, pag. 1.

mente da Confederazione e Cantoni, con la prima che versa il 50 per cento delle indennità nella media svizzera e i secondi che erogano una quota che spazia dal 20 (Gri-gioni) al 73 per cento (Basilea Città) in funzione della densità demografica.

In circostanze «normali» le IT presentano ai committenti, di volta in volta per due anni d'orario, un'offerta indicante per ogni linea i costi previsti e i ricavi attesi dalla vendita dei titoli di trasporto. I committenti indennizzano le IT per i costi che secondo l'offerta restano scoperti. Eventuali eccedenze dei ricavi rispetto ai costi pianificati devono essere attribuite, secondo l'articolo 36 della LTV, per almeno due terzi a una riserva a destinazione vincolata, la cosiddetta riserva speciale, che può essere impiegata unicamente per la copertura di perdite future.

Per sostenere il TRV negli anni 2020 e 2021 le vostre Camere hanno stanziato un credito di 290 milioni di franchi. Circa 90 milioni sono impiegati per la copertura del disavanzo nel 2020, ovvero per circa 30 delle 115 IT attive nel TRV. Il fatto che del credito 2020 sia stata utilizzata solo una parte così esigua è dovuto principalmente allo scioglimento delle riserve delle imprese.

Con il presente progetto non si mira a creare nuove misure per il TRV, bensì a estendere la soluzione esistente al 2021. Il restante credito dovrebbe essere sufficiente a coprire i deficit del TRV anche in questo anno, a condizione che perdurino gli sforzi delle imprese nella gestione dei costi e nell'individuazione del potenziale di risparmio. Tale soluzione presuppone, tuttavia, una modifica dell'articolo 28 capoverso 1<sup>bis</sup> LTV, affinché anche nel 2021 il disavanzo possa essere coperto secondo il modello del 2020.

Affinché il credito attualmente previsto per il 2021 possa essere utilizzato nel 2022 sono richiesti mezzi per 150 milioni mediante un annuncio ulteriore a complemento del preventivo 2022. La situazione attuale lascia presupporre che i mezzi autorizzati per il 2021 saranno sufficienti. Qualora i 150 milioni richiesti mediante l'annuncio ulteriore a complemento del preventivo 2022 non bastassero, bisognerà chiedere un credito aggiuntivo.

Quale misura accompagnatoria, alle imprese si applica il divieto di distribuire dividendi per gli anni d'esercizio 2020, 2021 e ora anche 2022.

### **Copertura del disavanzo**

Per la chiusura dell'esercizio 2021, il nostro Consiglio propone di applicare lo stesso sistema utilizzato nel 2020. In pratica, per il disavanzo 2021 è prevista la seguente procedura: nel 2022 le IT presentano alla Confederazione i propri conti relativi al 2021. Dalla maggioranza di questi risulteranno notevoli perdite, malgrado le misure attuate dalle IT per ridurre i costi.

L'entità del sostegno è determinata sulla base del conto settoriale, che riporta i risultati effettivi del TRV. Per la copertura delle perdite va sciolta la restante riserva speciale a destinazione vincolata (ovvero ciò che resta dopo lo scioglimento attuato per l'anno di esercizio 2020) di cui all'articolo 36 LTV.

Per poter coprire le perdite del 2021 Confederazione e Cantoni devono creare i necessari presupposti sul piano legislativo. Occorre un'integrazione transitoria dell'articolo 28 capoverso 1<sup>bis</sup> LTV che permetta loro di coprire il disavanzo per l'anno di esercizio 2021.

Come nel 2020, il finanziamento delle indennità sarà assunto per una metà dalla Confederazione e per l'altra dai Cantoni. Per quanto concerne la quota federale, il credito di 290 milioni di franchi messo a disposizione appare sufficiente e non è necessario richiedere un finanziamento aggiuntivo.

### **Motivazione per la proroga della copertura del disavanzo per il 2021**

La legge del 25 settembre 2020 prevede una copertura del disavanzo per le imprese del TRV solo per il 2020, mentre per il 2021 era previsto un adeguamento delle convenzioni sull'offerta con le IT nonché un ricalcolo delle entrate (ma non dei costi). A fine aprile 2021 le imprese hanno sottoposto ai committenti le offerte 2021 rielaborate. A metà maggio 2021, però, l'Amministrazione federale delle contribuzioni ha comunicato che i contributi di sostegno COVID-19 non comportano una riduzione della deduzione dell'imposta precedente. Si dovrà pertanto valutare caso per caso se si tratta di un contributo di sostegno COVID-19 o di un altro sussidio. Le IT dovrebbero dunque rielaborare ancora una volta dette offerte, sostenendo costi ancora più elevati.

Il vantaggio della copertura del disavanzo 2021 consiste nella semplificazione del lavoro amministrativo rispetto a quello necessario per rielaborare le offerte e ricalcolare i ricavi. Un altro beneficio concerne il computo delle riserve speciali esistenti, costituite secondo l'articolo 36 LTV, considerato che per la sua attuazione nel quadro della copertura del disavanzo esiste una base legale esplicita, che per l'adeguamento delle offerte è invece assente e ciò ha già generato discussioni con le diverse IT. D'altro canto è necessario escludere, come già nel 2020, l'impiego di tale soluzione per coprire anche i costi supplementari non dovuti alla crisi della COVID-19 e particolari fattori come ammortamenti straordinari.

### **Modalità**

L'attuazione di questa misura coincide con quella delle misure seguite all'adozione della legge del 25 settembre 2020.

#### **4.1.2 Traffico locale**

L'ordinazione e l'indennizzo in questo comparto sono di competenza di Cantoni e Comuni. Allo stesso modo, in caso di problemi, spetta ai committenti fornire il necessario aiuto. Non è responsabilità della Confederazione intervenire e concedere sussidi nel settore del traffico locale. Veniamo tuttavia incontro alle richieste delle vostre Camere e dei Cantoni di derogare anche nel 2021, per l'ultima volta, alle competenze finanziarie e proponiamo dunque, per il 2021, misure di sostegno per il traffico locale.

Le regole definite per il 2020 per il traffico locale vengono pertanto estese al 2021. Per il sostegno al settore nel 2020 sono stati concessi 150 milioni. Se si proroga la copertura del disavanzo di un ulteriore anno, presumibilmente per i due anni 2020 e

2021 non saranno necessari più di 150 milioni. Per il 2021 è atteso un fabbisogno di 50 milioni, che sarà richiesto mediante un annuncio ulteriore a complemento del preventivo 2022. Qualora questi mezzi non bastassero, bisognerà chiedere un credito aggiuntivo. Tuttavia, a prescindere dall'evoluzione della domanda di mobilità dopo il 2021, questo sarà l'ultimo contributo finanziario al settore del traffico locale da parte della Confederazione. A partire dal 2022 Cantoni e Comuni dovranno assumersi nuovamente la propria responsabilità finanziaria.

In tal modo una copertura del disavanzo 2021 sarebbe garantita, ma allo scopo sarà comunque necessario un adattamento dell'articolo 28 capoverso 2<sup>bis</sup> LTV. Quale misura accompagnatoria, però, alle IT che ricevono aiuti finanziari da parte della Confederazione è applicato il divieto di distribuire dividendi anche per l'anno d'esercizio 2022.

### **4.1.3                    Traffico turistico**

Già nel 2020 avevamo sostenuto che non spettasse al nostro Consiglio finanziare offerte turistiche. Il traffico a scopo turistico non rientra nell'offerta di base ma nel mercato del turismo, che non è di competenza federale. Considerato quanto chiaramente emerso dalla consultazione, siamo ora disposti a proporre, come per il traffico locale, di derogare alle competenze finanziarie per il 2021.

Le regole definite nel 2020 da applicare al traffico turistico per una parte dell'anno vengono estese al periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2021. Le condizioni per il sostegno restano le stesse del 2020, ma la sua durata è prorogata dagli iniziali 7 mesi (ovvero dal 1° marzo al 30 settembre 2020) a 16 mesi.

Per le misure di sostegno nel 2020 era stato approvato un credito di 25 milioni. Se si sostiene il traffico turistico per un altro anno, probabilmente per i due anni assieme, 2020 e 2021, non saranno necessari più di 25 milioni. Per il 2021 è atteso un fabbisogno massimo pari a 15 milioni, che viene richiesto con un annuncio ulteriore a complemento del preventivo 2022. Qualora questi mezzi non bastassero, bisognerà chiedere un credito aggiuntivo. Il 2021 sarà l'ultimo anno in cui la Confederazione verserà contributi al traffico turistico, anche se la ripresa della domanda dovesse richiedere più tempo.

Un sostegno al traffico turistico sotto forma di contributi federali nel 2021 presuppone una modifica dell'articolo 28a LTV. Quale misura accompagnatoria, però, alle IT che ricevono aiuti finanziari da parte della Confederazione è applicato il divieto di distribuire dividendi anche per l'anno d'esercizio 2022.

### **4.1.4                    Traffico merci su rotaia**

Per sostenere il traffico merci su rotaia non è necessario modificare la base legale. Per prorogare il sostegno al 2021 è stata presentata richiesta alle vostre Camere di un credito aggiuntivo di 25 milioni di franchi con il messaggio del 17 settembre 2021 concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021. L'ammontare del credito si basa su una stima, fatta dalle imprese interessate, delle perdite di introiti dovute alla



ora anche 2022. Un adeguamento redazionale della disposizione formulata nella legge del 25 settembre 2020 mette in evidenza la volontà del legislatore.

## **5.2 Legge sul trasporto di merci**

*Art. 9a cpv. 2 lett. b*

Con la lettera b si garantisce che le imprese che ricevono aiuti finanziari dalla Confederazione non distribuiscano dividendi per gli anni di esercizio 2020, 2021 e ora anche 2022.

## **6 Ripercussioni**

Le misure richieste con il presente progetto implicano una ripartizione dell'onere finanziario tra Confederazione, Cantoni e Comuni. Una parte delle perdite sarà assunta direttamente dalle IT, cui è fatto obbligo di sciogliere le riserve e divieto di distribuire dividendi.

Nei settori TRV, traffico locale e traffico turistico, le spese sono ripartite tra Confederazione, Cantoni e Comuni.

### **Ripercussioni per la Confederazione**

Per la Confederazione risultano presumibilmente uscite supplementari pari a 240 milioni di franchi.

I mezzi per il TRV nel 2021 (150 mio.) erano già stati stanziati con il preventivo 2021. Si rinnova la richiesta poiché la copertura del disavanzo per il 2021 sarà versata solo nel 2022.

Il fabbisogno per prorogare di un anno il sostegno della Confederazione al traffico locale è di 50 milioni.

Per la proroga di un anno del sostegno federale al traffico turistico sono previsti 15 milioni.

Per il traffico merci su rotaia è invece già stata presentata richiesta di mezzi aggiuntivi pari a 25 milioni di franchi con il messaggio del 17 settembre 2021 concernente la seconda aggiunta al preventivo per il 2021.

Le misure di sostegno per il traffico a lunga distanza vengono trattate separatamente dal presente messaggio.

Non vi sono ripercussioni sull'effettivo del personale.

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

L'ordinazione del TRV e il versamento delle relative indennità è un compito congiunto di Confederazione e Cantoni. Questi ultimi contribuiscono quindi alla copertura dei disavanzi nel TRV.

Se non si adottano misure finanziarie a sostegno dei TP e del trasporto di merci per ferrovia, le imprese ne subiranno gravi conseguenze finanziarie. Non avendo la possibilità di realizzare futuri utili nel traffico ordinato che compensino i disavanzi, molte imprese vedrebbero compromessa la propria esistenza e, quindi, la capacità di fornire le proprie prestazioni. In particolare nel settore degli autobus i servizi di TP sono offerti da piccole e medie imprese che saranno costrette a misure di ristrutturazione a causa del sovraindebitamento e condannate al fallimento se i proprietari non saranno disposti a fornire i mezzi finanziari necessari. Il cofinanziamento del traffico turistico da parte della Confederazione va a beneficio soprattutto delle offerte nelle regioni di montagna.

## **Ripercussioni sull'economia**

Le modifiche di legge proposte sono intese ad attenuare le ripercussioni economiche della crisi della COVID-19 nei TP. Nei settori del TRV e del traffico merci su rotaia la copertura dei disavanzi deve garantire il mantenimento delle offerte globalmente convenienti; nel traffico locale e in quello turistico i sussidi tornano utili alle imprese, ma se le ripercussioni sull'economia sono minori; il sostegno finanziario al traffico merci su rotaia ha lo scopo di assicurare un'offerta ferroviaria sostenibile per l'approvvigionamento della Svizzera in beni.

## **Ripercussioni sull'ambiente**

Le misure di sostegno consentono ai TP di mantenere i propri effetti positivi sull'ambiente e sul clima.

## **7 Aspetti giuridici**

### **Costituzionalità**

Le modifiche di legge proposte si fondano sulle rispettive disposizioni della Costituzione federale (Cost.)<sup>10</sup> in materia di competenze.

<sup>10</sup> RS 101

## Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le misure di sostegno richieste con il presente progetto sono compatibili con il diritto europeo e con gli impegni bilaterali della Svizzera nei confronti dell'UE. Nell'ambito dell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>11</sup> fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri) la Svizzera non si è impegnata a recepire nel traffico ferroviario il diritto UE in materia di aiuti. In linea di principio, dunque, le prescrizioni UE di cui al numero 3 non sono vincolanti per la Svizzera. L'Accordo sui trasporti terrestri nel settore del traffico ferroviario internazionale comprende solo singole disposizioni concernenti gli aiuti statali. Questi ultimi non sono oggetto del presente messaggio, che non è quindi in contrasto con gli impegni internazionali della Svizzera.

## Forma dell'atto

Con decisione del 25 settembre 2020, l'Assemblea federale ha emanato la legge federale sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della COVID-19. Quest'atto mantello, dichiarato urgente ed entrato in vigore il giorno seguente, ha modificato anche diversi articoli della LTV, che resteranno in vigore fino al 31 dicembre 2021.

Il pacchetto di misure di cui nel presente progetto mira a prorogare per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022 le modifiche temporanee della LTV (nello specifico gli art. 28 cpv. 1<sup>bis</sup> e 2<sup>bis</sup>, 28a e 36 cpv. 2<sup>bis</sup>) e della LTM (nello specifico l'art. 9a cpv. 2). Anche quest'atto modificatore deve essere, a sua volta, dichiarato urgente. La modifica limitata a un solo anno non sottostà a referendum facoltativo secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettera b Cost.

Affinché le misure possano entrare in vigore il 1° gennaio 2022, le vostre Camere dovranno trattarne la proroga nella sessione invernale 2021 applicando la procedura speciale.

## Subordinazione al freno alle spese

Il freno alle spese serve a disciplinare la politica della spesa pubblica della Confederazione. A partire da un determinato importo, l'Assemblea federale deve approvare le spese a maggioranza qualificata. Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., le disposizioni in materia di sussidi, i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie che implicano nuove uscite uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera.

Tra le disposizioni illustrate nel presente messaggio quelle sul promovimento secondo gli articoli 28 capoversi 1<sup>bis</sup> e 2<sup>bis</sup> e 28a LTV comportano nuovi compiti e sottostanno pertanto al freno alle spese.

<sup>11</sup> RS 0.740.72

## **Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale**

Nella ripartizione del carico finanziario tra Confederazione, Cantoni e Comuni si è osservato il principio dell'equivalenza fiscale tenendo conto di quello della proporzionalità.

## **Conformità alla legge sui sussidi**

L'attuazione delle misure avviene nell'ambito di disposizioni di legge speciali esistenti o nuove. Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990<sup>12</sup> sui sussidi sono rispettate.

## **Delega di competenze legislative**

Non è prevista alcuna delega di competenze legislative al Consiglio federale.

## **Protezione dei dati**

Il progetto tiene conto delle disposizioni della legislazione sulla protezione dei dati.

<sup>12</sup> RS 616.1