



Luglio 2018

# Guida concernente i contributi d'investimento a favore di impianti privati per il traffico merci ferroviario

in virtù dell'OTM del 1° luglio 2016

---

N. registrazione/dossier: BAV-224.04-00001/00026

## Indice

1	Introduzione.....	2
2	Oggetti del promovimento.....	3
3	Criteri di promovimento.....	4
4	Competenza per il trattamento delle domande .....	6
5	Presentazione della domanda.....	6
6	Esame della domanda .....	8
7	Decisione di finanziamento .....	10
8	Decisione .....	12
9	Versamento.....	13
10	Attuazione del progetto promosso.....	14
11	Costi procedurali.....	15

Per ulteriori informazioni rivolgersi a: [gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch](mailto:gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch)



## 1 Introduzione

### 1.1 Obiettivi e misure di promovimento degli impianti privati per il traffico merci ferroviario

La Confederazione Svizzera promuove il trasporto merci su rotaia, le cui offerte devono essere finanziariamente autonome e sostenibili<sup>1</sup>. Il trasporto merci deve inoltre essere caratterizzato da un'interazione efficace con gli altri vettori di trasporto (co-modalità).

Per il traffico merci pesante attraverso le Alpi sulle strade di transito nella regione alpina esiste uno specifico obiettivo di trasferimento (art. 3 LTrasf)<sup>2</sup>, che poggia sull'articolo 84 della Costituzione federale<sup>3</sup>, in base al quale il trasporto merci transalpino attraverso la Svizzera deve avvenire tramite ferrovia. La LTrasf sancisce che l'obiettivo, ovvero un massimo di 650 000 viaggi annui, deve essere conseguito al più tardi due anni dopo l'avvio dell'esercizio della galleria di base del San Gottardo.

La politica della Confederazione in materia di trasporto merci prevede misure di sostegno finanziario di impianti privati destinati a questo scopo, comprendenti contributi d'investimento per la *costruzione*, l'*ampliamento* o l'*ammodernamento* di *binari di raccordo* o di *impianti di trasbordo per il traffico combinato (TC)*.

### 1.2 Scopo della Guida

La Guida è un ausilio per chi richiede alla Confederazione un sostegno finanziario a favore di impianti privati per il traffico merci ferroviario. Spiega le condizioni e definisce gli oggetti del promovimento, consentendo ai richiedenti di valutare, sulla base dei criteri ivi descritti, se il loro progetto ha diritto all'incentivazione. La Guida contiene inoltre istruzioni sulla compilazione della domanda e informazioni sullo svolgimento dell'esame. Il suo obiettivo è semplificare l'inoltro di una domanda.

Oltre alla Guida sono disponibili dei moduli, da utilizzare per l'inoltro della domanda.

### 1.3 Basi legali

- Legge federale del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci, LTM; RS 742.41)
- Legge federale del 19 dicembre 2008 concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (legge sul trasferimento del traffico merci, LTrasf; RS 740.1)
- Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin; RS 725.116.2)
- Legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (legge sui sussidi, LSu; RS 616.1)
- Legge federale del 12 giugno 2009 concernente l'imposta sul valore aggiunto (legge sull'IVA, LIVA; RS 641.20)
- Ordinanza del 25 maggio 2016 concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (ordinanza sul trasporto di merci, OTM; RS 742.411)
- Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti relativi ai compiti dell'Ufficio federale dei trasporti (ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, OseUFT; RS 742.102)

---

<sup>1</sup> RS 742.41; legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci, LTM)

<sup>2</sup> RS 740.1; legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (legge sul trasferimento del traffico merci, LTrasf)

<sup>3</sup> RS 101; Costituzione federale della Confederazione Svizzera

## 2 Oggetti del promovimento

In virtù dell'articolo 8 LTM, la Confederazione accorda contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di *impianti di trasbordo TC e binari di raccordo*. La Confederazione può promuovere anche impianti di trasbordo all'estero (art. 8 cpv. 4 LTM). Le relative disposizioni esecutive sono contenute nella Sezione 2 dell'OTM. Qui di seguito vengono invece precisati i singoli oggetti del promovimento.

### 2.1 Costruzione e ampliamento

La *costruzione* implica una realizzazione ex-novo di un impianto completo, mentre l'*ampliamento* consiste in interventi di natura costruttiva e organizzativa volti ad aumentare la capacità di trasbordo e il volume di spedizioni per ferrovia ed è considerato tale se l'aumento è almeno del 10 per cento.

### 2.2 Ammodernamento

L'*ammodernamento* prevede il risanamento di impianti esistenti, senza modifiche dell'assetto e dell'equipaggiamento tecnico. Le misure di risanamento non aumentano significativamente l'efficienza di un impianto, ma mirano piuttosto a prolungarne la vita utile. Per i binari di raccordo, ad esempio, i lavori di ammodernamento comprendono la sostituzione parziale o totale di massicciate, traverse e rotaie. L'ammodernamento va distinto dalla manutenzione, i cui lavori non sono sovvenzionati. La manutenzione edile serve a garantire la funzionalità di un impianto durante la sua prevista vita utile.

### 2.3 Impianti privati per il traffico merci situati sul territorio nazionale

Agli impianti del traffico merci situati sul territorio nazionale si applicano le seguenti definizioni e disposizioni.

- *Impianti di trasbordo TC*: installazioni fisse e attrezzature di trasbordo, veicoli compresi, utilizzati per il trasbordo di contenitori da un vettore all'altro.
- *Binari di raccordo*: binari, compresi i pertinenti impianti, che allacciano un edificio o un'area e servono esclusivamente al trasporto merci, ma non appartengono né all'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) né alle ferrovie.
- Sono considerati binari di raccordo i *binari principali e quelli di collegamento*. I primi raccordano diversi binari di collegamento a partire dalla rete ferroviaria pubblica, i secondi raccordano il raccordato alla rete ferroviaria, al binario principale o al binario di un raccordato a valle. Nel caso dei binari principali non si fa distinzione tra impianti di Comuni o Cantoni da un lato e privati dall'altro.
- Giusta l'articolo 2 OTM i *dispositivi di raccordo* sono installazioni che servono a raccordare il binario di raccordo all'infrastruttura ferroviaria, quali scambi di raccordo, scambi di protezione, apparecchi di sviamento, impianti delle linee di contatto, per il ritorno della corrente di trazione e per la messa a terra, e i segnali, compreso il loro collegamento all'impianto di sicurezza. I dispositivi di raccordo non sono sovvenzionati dalla Confederazione mediante contributi d'investimento secondo la presente Guida.
- L'OTM (art. 10) distingue inoltre tra impianti del traffico merci privati con un volume di investimenti *superiore o inferiore a cinque milioni di franchi*.
- Agli impianti di trasbordo TC d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti si applicano disposizioni particolari trattandosi, nella maggior parte dei casi, di grandi terminali con una funzione di gateway (terminale di transito), che hanno un ruolo di rilevanza per numerosi attori del mercato.

### 2.4 Impianti privati per il traffico merci situati all'estero

Secondo l'articolo 4 capoverso 2 OTM, la Confederazione può anche accordare i contributi d'investimento per la *costruzione o l'ampliamento di impianti di trasbordo TC all'estero*, sotto forma di contributi

a fondo perso o di mutui rimborsabili senza interessi, a condizione che serva gli interessi della Svizzera nell'ambito della politica dei trasporti o dell'ambiente. All'estero non sono invece concessi contributi d'investimento per binari di raccordo e per ammodernamenti di impianti di trasbordo TC.

La tabella di seguito riporta una panoramica dei diversi oggetti del promovimento di cui ai numeri 2.3 e 2.4.

OGGETTO	COSTRUZIONE	AMPLIAMENTO	AMMODERNA- MENTO
<b>BINARIO DI RACCORDO</b>			
Volume di investimenti < 5 mio. fr.	√	√	√
Volume di investimenti > 5 mio. fr.	√	√	√
<b>IMPIANTO DI TRASBORDO TC</b>			
Volume di investimenti < 5 mio. fr.	√	√	√
Volume di investimenti > 5 mio. fr.	√	√	√
Impianto d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti	√	√	√
Impianto all'estero	√	√	--

### 3 Criteri di promovimento

I criteri per il promovimento degli impianti privati destinati al traffico merci ferroviario<sup>4</sup> sono sanciti all'articolo 8 LTM ed esplicitati nell'OTM (in particolare artt. 4–8).

#### 3.1 Requisiti per il promovimento

- *Oggetti del promovimento*: è possibile presentare domanda solo per progetti indicati come oggetti del promovimento al numero 2 della presente Guida.
- *Volume minimo*
  - Per i binari di raccordo, i contributi d'investimento sono accordati soltanto se sul binario vengono trasportati *annualmente almeno 12 000 tonnellate o 720 carri completi*. Sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge (art. 5 cpv. 1 OTM).

<sup>4</sup> Non è invece oggetto della presente Guida la promozione degli impianti portuali di cui all'articolo 8 capoverso 6 LTM, che sottostanno a un processo particolare e non standardizzato.

- Per gli impianti di trasbordo TC sono accordati contributi d'investimento soltanto se l'impianto trasborda *almeno 5000 unità equivalenti a venti piedi (Twenty Foot Equivalent Units, TEU)*<sup>5</sup> tra mezzi di trasporto diversi (art. 5 cpv. 2 OTM).
- *Requisiti per il richiedente* (secondo art. 5 cpv. 3 e 4 OTM). I contributi d'investimento sono versati soltanto se il richiedente:
  - partecipa all'investimento con mezzi propri;
  - garantisce un accesso non discriminatorio all'impianto. Questa condizione non è vincolante nel caso di piccoli progetti, per i quali il contributo d'investimento viene ridotto. In genere i piccoli impianti servono soprattutto a processi di logistica interna;
  - nel caso di impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti, è *un'impresa autonoma e proprietaria* dello stesso.
- *Requisiti del progetto*
  - L'autonomia finanziaria dell'esercizio è di principio garantita e il richiedente può provarlo in maniera plausibile.
  - Il progetto è conforme alla Concezione del trasporto di merci per ferrovia adottata dal Consiglio federale<sup>6</sup>.
  - Il progetto è attuabile e funzionale sotto il profilo tecnico e organizzativo.
- Per progetti che prevedono un contributo inferiore a 30 000 franchi non vengono erogati aiuti finanziari (limite bagatella; art. 8 cpv. 5 OTM).

### 3.2 Disposizioni relative agli impianti per il traffico merci all'estero

Agli impianti per il traffico merci all'estero, oltre alle esigenze di cui al numero 3.1, si applicano anche le disposizioni speciali di seguito illustrate.

#### a Sussidiarietà

All'estero il promovimento da parte della Confederazione è sussidiario a quello di altri Stati, enti locali o statali e ne è escluso uno concomitante, ovvero sia della Confederazione che di un'altra autorità statale estera. La Confederazione Svizzera può contribuire a un progetto solo con l'accordo dello Stato in cui è previsto.

#### b Impianti finanziabili all'estero

Un impianto di trasbordo TC all'estero può essere promosso solo se adempie *cumulativamente* i seguenti criteri:

- è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico pesante transalpino attraverso la Svizzera;
- è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico merci stradale continentale (relazioni continentali del TC);
- nella regione è provato il fabbisogno di capacità di trasbordo TC supplementari;
- il richiedente è un'impresa di diritto privato, di proprietà privata per almeno il 50 per cento;
- Il collegamento dell'impianto all'infrastruttura ferroviaria corrisponde ai parametri infrastrutturali del corridoio Reno-Alpi e di Alptransit. Gli impianti devono poter ricevere e preparare treni con «standard corridoio» (lunghezza 750 m, peso 2000 t e profilo PC80).

Inoltre, un impianto all'estero non può essere promosso se:

- è destinato a trasporti d'importazione e d'esportazione che non attraversano le Alpi svizzere (art. 4 cpv. 2 OTM);
- ha una destinazione d'uso o funzionalità particolarmente specializzate o serve a un unico cliente (cosiddetti terminali aziendali).

<sup>5</sup> TEU è un'unità rappresentata da un container standard (Twenty Foot Equivalent Units)

<sup>6</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Temi A-Z > Traffico merci su rotaia > Concezione del trasporto di merci per ferrovia

## 4 Competenza per il trattamento delle domande

Il trattamento e la valutazione delle domande sono di esclusiva competenza della Sezione Traffico merci dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La procedura viene avviata quando *la domanda è completa* e si conclude, se possibile entro 4 mesi per progetti con volume di investimenti superiore a cinque milioni di franchi ed entro 2 mesi per volumi di investimenti inferiori, con la notifica della decisione (assegnazione o respingimento) o con il ritiro della domanda. Al richiedente *non viene garantito un termine di trattamento*.

## 5 Presentazione della domanda

La presentazione della domanda è disciplinata all'articolo 10 OTM. Se un progetto concerne sia un impianto di trasbordo TC sia un binario di raccordo, questi sono considerati sottoprogetti per i quali occorre presentare una domanda comune.

### 5.1 Richiedente

Possono richiedere aiuti finanziari per impianti di trasbordo TC o per binari di raccordo *proprietari o gestori privati*, che di norma devono essere iscritti nel *registro di commercio*. Non possono invece farlo i gestori dell'infrastruttura sul territorio nazionale se così è stabilito dalla convenzione sulle prestazioni da loro conclusa con l'UFT, né quelli esteri. Cantoni e Comuni possono presentare domanda per binari di raccordo di loro proprietà.

Possono inoltre presentare domanda, se in possesso della rispettiva delega, imprese o associazioni che agiscono su mandato di un proprietario o gestore. In questi casi esse non sono, tuttavia, né i richiedenti né i destinatari della decisione.

### 5.2 Forma della domanda

Gli aiuti finanziari sono concessi solo dietro presentazione della relativa domanda, che il richiedente deve inoltrare a:

Ufficio federale dei trasporti  
Sezione Traffico merci  
3003 Berna

güterverkehrsanlagen@bav.admin.ch

La documentazione deve essere inviata in formato elettronico e, con *firma giuridicamente valida*, su carta utilizzando gli appositi moduli dell'UFT<sup>7</sup>.

### 5.3 Contenuto della domanda

La domanda concernente progetti con un volume di investimenti non superiore a *cinque milioni di franchi* deve essere corredata dei seguenti documenti (art. 10 OTM):

- la pagina di titolo riguardo alla domanda di contributi d'investimento a favore di impianti privati per il traffico merci ferroviario;
- se del caso, la licenza di costruzione;
- il preventivo dettagliato con precisione di +/- 10 per cento (per l'intero progetto);
- indicazioni su contributi assegnati da Cantoni o terzi nonché su altre prestazioni dei poteri pubblici;
- indicazioni sulla prestazione dell'impianto preventivata e se del caso su quella degli ultimi cinque anni;

---

<sup>7</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Temi A-Z > Traffico merci su rotaia > Contributi d'investimento a favore di impianti privati per il traffico merci ferroviario

- decisione di principio sul raccordo alla rete ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura (solo per la costruzione);
- se già disponibili, dati sulla decisione di consenso da parte dell'UFT circa l'idoneità tecnica e sull'autorizzazione di esercizio della ferrovia (autodichiarazione);
- piani di situazione (1:200 / 1:500 / 1:1000).

La domanda concernente progetti con un volume di investimenti superiore a *cinque milioni di franchi* deve inoltre essere corredata dei seguenti documenti:

- moduli e un preventivo dettagliato (i moduli e la relativa scheda informativa vanno richiesti all'UFT, Sezione Traffico merci);
- piano di utilizzazione (1:200 / 1:500 / 1:1000);
- il collegamento ferroviario previsto;
- per gli impianti di trasbordo TC, il collegamento stradale previsto;
- rapporto di gestione attuale (incl. rapporto del revisore sul conto annuale degli ultimi tre anni).

Se necessario, l'UFT può esigere *documenti supplementari*.

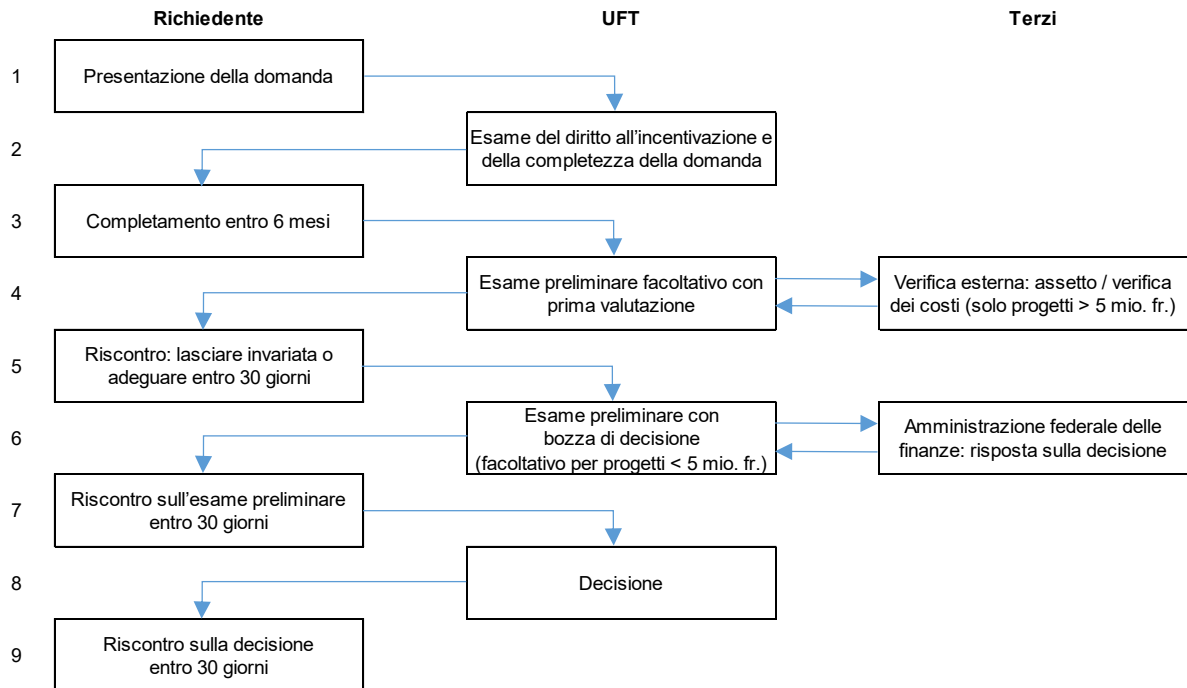
#### **5.4 Inizio dei lavori o acquisti anticipati**

Secondo l'articolo 26 della legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu; RS 616.1) il richiedente può iniziare i lavori o procedere ad acquisti di una certa importanza soltanto se l'aiuto finanziario o l'indennità gli è stato assegnato con decisione definitiva o di massima o in virtù di un contratto, oppure se l'autorità competente l'ha autorizzato, mentre non gli viene concessa alcuna prestazione se ha già iniziato i lavori o effettuato gli acquisti senza autorizzazione.

Se l'attuazione di un progetto deve essere avviata prima del rilascio della decisione di assegnazione va inoltrata all'UFT rispettiva richiesta di anticipo dei lavori o degli acquisti, corredata di una descrizione del progetto con una *stima dei costi*, i *volumi di trasbordo e di trasporto* previsti e una *tabella di marcia*. Se la domanda viene accolta, l'*autorizzazione* di anticipo dei lavori o degli acquisti è concessa al massimo *per 6 mesi*, durante i quali, pena l'annullamento, si ha l'obbligo di presentare la domanda completa. Detta autorizzazione non dà diritto al promovimento, che viene riconosciuto esclusivamente mediante la decisione di assegnazione.

## 6 Esame della domanda

### 6.1 Procedura di esame della domanda



### 6.2 Esame della completezza

Una volta pervenuta la domanda, si controlla innanzitutto se è completa e se, di principio, dà diritto all'incentivazione. Se non riguarda uno degli oggetti del promovimento o non adempie i necessari criteri, viene respinta. Le domande incomplete devono essere integrate entro *sei mesi*, altrimenti vengono stralciate.

### 6.3 Esame preliminare del diritto all'incentivazione

L'esame preliminare è una *valutazione non vincolante*, che consente all'UFT e al richiedente di confrontarsi sul progetto. Dopo l'esame preliminare l'UFT comunica il probabile risultato della domanda, eventuali punti dubbi e quali modifiche possono migliorare la valutazione.

### 6.4 Esame della domanda

L'esame della domanda riguarda i seguenti aspetti:

- diritto all'incentivazione,
- costi computabili,
- prestazioni computabili,
- vantaggi di terzi,
- richiedente (solvibilità, esperienza, organizzazione) e
- sostenibilità del progetto (idoneità tecnica, redditività, domanda).

#### a *Esame del diritto all'incentivazione*

Il diritto all'incentivazione viene valutato sulla base dei criteri di cui al numero 3.



## *b* **Esame dei costi computabili**

L'UFT definisce i costi computabili caso per caso.

Costi computabili: secondo l'articolo 7 OTM sono computabili i costi di progettazione e di preparazione, i costi di costruzione, inclusi quelli accessori, e tutte le spese per gli equipaggiamenti ferroviari fissi. Per gli *impianti di trasbordo TC* tali costi sono computabili anche *nel perimetro dell'impianto*. Sono interamente computabili i costi direttamente necessari per l'utilizzo di impianti. I veicoli utilizzati per il trasbordo di contenitori possono essere computati se sono legati a un sito (reachstacker).

Computabili soltanto proporzionalmente sono i costi di misure necessarie per l'utilizzo dell'impianto che comportano altri vantaggi per il richiedente o per terzi. Inoltre, l'UFT riduce l'importo dei costi computabili se quelli globali o singoli elementi di costo superano l'importo usuale per impianti analoghi (art. 7 cpv. 5 OTM).

In *singoli casi motivati*, per gli impianti di trasbordo TC possono essere *computabili i costi di acquisizione del terreno* (art. 7 cpv. 4 OTM). Lo sono, ad esempio, in casi eccezionali se il terreno è indispensabile per la conduzione del progetto e il suo utilizzo non può essere garantito con altri fondi. Al promovimento dell'acquisizione del terreno si preferiscono, tuttavia, adeguate alternative ossia misure più semplici, più efficaci e più economiche come l'affitto o la locazione. Non sono invece computabili i costi di acquisizione del terreno nel caso, ad esempio, della vendita di fondi da una società madre a una filiale a prezzi superiori a quelli originari di acquisizione.

Se l'impianto non viene più utilizzato allo scopo originario, anche dopo il termine della sua vita utile la Confederazione può chiedere la restituzione dei contributi versati per l'acquisto del fondo.

Costi non computabili, ai sensi dell'articolo 7 capoverso 3 OTM, sono (elenco non esaustivo):

- i costi dei mezzi di trazione;
- i costi del dispositivo di raccordo (art. 2 lett. d OTM);
- le indennità ad autorità e commissioni;
- i costi del capitale, i costi d'acquisizione e di remunerazione dei crediti di costruzione e per la costituzione di garanzie a copertura di aiuti finanziari o rischi valutari;
- la manutenzione degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo;
- lo smantellamento, senza sostituzione, di scambi e di tratti di binario;
- i costi degli impianti di trasbordo dei binari di raccordo;
- i costi delle parti di impianti che servono a fornire una prestazione supplementare, quali deposito di container vuoti, pese per carri o impianti di lavaggio o di riparazione per container;
- per gli impianti di trasbordo TC all'estero viene computata solo la parte di impianto necessaria al trasbordo del traffico transalpino attraverso la Svizzera;
- distruzione di valore a seguito dello smantellamento di impianti esistenti.

Progetti di terzi: se un ammodernamento si rende necessario sulla base di un progetto di terzi, del tutto estraneo all'impianto privato per il traffico merci, non rientra negli interessi della Confederazione (art. 7 lett. b LSu). In tal caso quest'ultima può sovvenzionare l'impianto per un importo massimo pari a quello necessario per l'ammodernamento (se un binario di raccordo deve essere spostato a causa della costruzione di una strada comunale, i costi computabili sono determinati dalla restante vita utile dell'impianto).

## *c* **Esame delle prestazioni computabili**

Viene computata esclusivamente la parte di progetto necessaria a realizzare un impianto nuovo oppure a mantenere o aumentare l'efficienza di uno esistente. Se l'impianto è destinato anche ad altri scopi oltre a quelli che danno diritto all'incentivazione, i costi sono computati solo proporzionalmente. I volumi di trasporto che devono essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge non sono computabili; all'estero lo sono solo quelli che riguardano il trasporto merci transalpino attraverso la Svizzera.

#### *d* **Esame dei vantaggi di terzi**

I vantaggi che un progetto può generare per terzi vengono adeguatamente considerati nel calcolo dell'aiuto finanziario e possono implicare una riduzione del contributo federale (ad es. valorizzazione di un'area rimasta libera dopo il trasferimento di un impianto).

#### *e* **Esame del richiedente**

Il richiedente deve dimostrare di poter realizzare il progetto e garantire una gestione redditizia durante l'intera vita utile dell'impianto. A tale scopo, l'UFT esamina l'idoneità dell'organizzazione e delle persone con un ruolo di rilevanza nel progetto.

Si verifica inoltre che la capacità finanziaria sia sufficiente. Il richiedente deve dichiarare che l'impresa non è interessata da alcuna procedura di esecuzione, fallimento o conciliazione, che non sussistono fatti che ne pongano in discussione la solvibilità e che ha pagato le imposte e i contributi sociali.

Se vi sono notevoli dubbi circa l'idoneità del richiedente, la domanda può essere respinta oppure il contributo d'investimento può essere riconosciuto previa presentazione di una garanzia bancaria per l'intero importo.

#### *f* **Esame della sostenibilità del progetto**

È necessario provare che l'impianto sia in grado di durare nel tempo, ossia che appaia possibile mantenerlo in esercizio durante la sua intera vita utile. Il progetto deve pertanto poter essere gestito in maniera redditizia, essere tecnicamente idoneo e soddisfare una domanda a lungo termine.

Se vi sono notevoli dubbi circa il progetto la domanda può essere respinta, il contributo d'investimento ridotto oppure riconosciuto previa presentazione di una garanzia bancaria per l'intero importo.

#### *g* **Consultazione di altri documenti**

Il richiedente è tenuto a fornire tutti i dati necessari alla valutazione. Per la plausibilizzazione di singoli dati l'UFT può ricorrere alla collaborazione di un perito imparziale. Secondo l'articolo 11 LSU il richiedente deve autorizzare l'autorità competente a esaminare gli atti e ad accedere ai luoghi. Tali obblighi sussistono anche dopo la concessione degli aiuti finanziari, affinché l'autorità possa condurre i necessari controlli dell'attuazione e gli accertamenti per un eventuale diritto alla restituzione.

### **6.5 Esame di progetti di maggior portata**

I progetti con volumi di investimenti superiori a cinque milioni di franchi in genere vengono sottoposti all'esame di un ente esterno, che ne verifica costi, assetto e funzionalità. Per tale esame esterno il richiedente paga un anticipo. L'ente di verifica esterno avvia l'esame solo dopo che l'anticipo è stato versato e che l'UFT ha confermato la completezza del preventivo.

Secondo l'articolo 11 OTM, in caso di contributi d'investimento superiori ai cinque milioni di franchi l'UFT decide d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

## **7 Decisione di finanziamento**

### **7.1 Criteri per il calcolo del promovimento**

La Confederazione sostiene la realizzazione di progetti che producono effetti significativi sul raggiungimento dei suoi obiettivi nei settori dei trasporti, dell'ambiente e dell'energia. Possono essere concesse le aliquote massime d'incentivazione se sono adempite le condizioni di cui all'articolo 8 capoverso 3 OTM, ovvero se il progetto:

- è conforme alla concezione per il trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM;
- presenta un'elevata efficienza dei sussidi;
- contribuisce a eliminare i problemi di capacità;
- contribuisce a coprire il fabbisogno di capacità nel traffico combinato o nel traffico a carro completo;
- è collegato in modo ottimale all'infrastruttura ferroviaria, portuale o stradale;

- provoca una riduzione del consumo energetico del trasporto di merci e fa sì che il trasporto avvenga in modo ecologico.

All'articolo 8 OTM sono stabiliti i contributi massimi per il promovimento. Nella tabella di seguito si riportano le fasce delle aliquote di contribuzione applicabili ai diversi progetti.

OGGETTO	COSTRUZIONE	AMPLIAMENTO	AMMODERNAMENTO
<b>BINARIO DI RACCORDO</b>			
Impianto in Svizzera	35–60%	35–60%	40%
<b>IMPIANTO DI TRASBORDO TC</b>			
Impianto in Svizzera	35–60%	35–60%	40%
Impianto in Svizzera d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti	35–80%	35–80%	40%
Impianto all'estero	35–80%	35–80%	Nessun promovimento

## 7.2 Determinazione dell'importo contributivo

L'importo del contributo viene calcolato applicando un'aliquota sui costi computabili, a sua volta determinata come illustrato di seguito.

In una prima fase si considerano l'effetto di trasferimento (volumi di trasporto) e l'efficienza delle sovvenzioni (volumi di trasporto computabili / costi computabili); successivamente quanto più il progetto concorre al raggiungimento dell'obiettivo di un trasporto merci su rotaia sostenibile e al trasferimento del traffico transalpino e quanto più bassi sono i costi di progetto computabili rispetto ai volumi di trasporto a preventivo, tanto maggiore risulta l'aliquota percentuale del promovimento.

La seconda fase prevede la determinazione dell'aliquota contributiva definitiva dopo l'applicazione di supplementi e deduzioni. Si applicano supplementi, ad esempio, per progetti d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti, deduzioni in caso di cattivo collegamento con l'infrastruttura stradale o ferroviaria o se un progetto in Svizzera non è conforme alla concezione per il trasporto di merci per ferrovia.

*I fondi propri del richiedente* devono ammontare *in ogni caso ad almeno il 20 per cento* dei costi computabili. La Confederazione riduce i propri aiuti finanziari se, sommati ad altri contributi, superano l'80 per cento dei costi computabili.

## 7.3 Tipi di finanziamento

In Svizzera vengono concessi esclusivamente contributi a fondo perso. All'estero invece la Confederazione accorda anche mutui rimborsabili senza interessi per impianti di trasbordo TC: in questo caso,

L'UFT stabilisce la suddivisione tra contributi a fondo perso e mutui in base al presumibile effetto dell'investimento sul trasferimento del traffico merci pesante transalpino dalla strada alla rotaia (art. 4 cpv. 2 OTM). Sono assegnati mutui piuttosto che contributi a fondo perso se vi sono dubbi riguardo al progetto; in questo modo la Confederazione può tutelarsi contro i relativi rischi.

#### 7.4 Ordine di priorità

Se è da presumere che i mezzi federali disponibili non siano sufficienti per tener conto di tutte le domande, per i progetti viene stabilito un ordine di priorità secondo l'articolo 9 OTM. Le domande di aiuti finanziari che, a causa di tale classificazione, non possono essere evase entro un termine adeguato, vengono respinte. Se i mezzi a disposizione sono limitati l'UFT può inoltre disporre il versamento dei contributi su più anni; nel frattempo il finanziamento spetta al richiedente. In caso di aiuto finanziario disposto su più anni, la Confederazione non dà alcuna garanzia della disponibilità dei fondi. È fatta salva l'approvazione del credito da parte delle Camere federali.

## 8 Decisione

### 8.1 Decisione di assegnazione

Se una domanda di promovimento di impianti di trasbordo TC o binari di raccordo viene accolta, l'UFT emana una decisione di assegnazione, cui il *richiedente* dà il proprio *consenso* (attivo o tacito) entro 30 giorni.

La decisione di assegnazione stabilisce in particolare l'*aliquota del contributo*, i *costi computabili* e l'*importo massimo dell'aiuto finanziario* (art. 11 cpv. 1 OTM). Definisce inoltre la *prestazione concordata*, il *termine per l'inizio dei lavori* e altri *oneri*.

La decisione ha *durata di validità* limitata, cui è vincolato il versamento del contributo d'investimento assegnato. Tale durata è in genere di *tre anni*, con possibilità di un'unica proroga, su richiesta, nel quadro di una riconsiderazione.

Una volta inoltrata la domanda ed emessa la decisione è possibile procedere a *modifiche del progetto importanti* o *comportanti spese supplementari* soltanto con l'accordo dell'UFT (art. 27 LSu).

### 8.2 Decisione negativa

In caso di respingimento di una domanda, viene pronunciata un'apposita decisione su istanza del richiedente e dietro pagamento. Se il richiedente ritira la propria domanda prima dell'emissione della decisione, non deve sostenere alcun costo.

### 8.3 Ricorso

Il richiedente può interporre ricorso scritto contro la decisione entro 30 giorni dalla notifica presso

Tribunale amministrativo federale  
Casella postale  
9023 San Gallo.

L'atto di ricorso deve contenere le conclusioni, i motivi nonché l'indicazione dei mezzi di prova. Devono essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova. Il ricorso deve recare la firma del ricorrente o del suo rappresentante, che è tenuto a legittimarsi con procura scritta. L'assunzione delle spese processuali è retta dall'articolo 63 della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021).

### 8.4 Riconsiderazione

Per progetti per i quali è già stata emessa una decisione di assegnazione il richiedente può fare domanda di riconsiderazione nel caso in cui il progetto abbia subito modifiche di rilievo o si debbano adeguare elementi fondamentali della decisione (ad es. durata di validità). Una domanda di riconsiderazione è accolta, ad esempio, se sono insorti costi supplementari che non potevano essere previsti (a

causa di oneri durante la procedura per il rilascio della licenza di costruzione, problemi geologici non prevedibili, collegamento a posteriori a un apparato centrale).

Ai fini di una riconsiderazione non possono invece essere adottati i seguenti motivi (elenco non esaustivo):

- cambiamenti a livello di mercato (ad es. perdita di clienti o nuovi trasporti);
- costi supplementari prevedibili, non considerati o considerati solo parzialmente nel preventivo.

L'esito della domanda di riconsiderazione viene notificato al richiedente mediante decisione.

## 8.5 Garanzie

Secondo l'articolo 4 capoverso 3 OTM i mutui rimborsabili senza interessi devono essere garantiti mediante pegno immobiliare o garanzia bancaria di istituti bancari nella classe di rating più alta. In casi motivati l'UFT può esigere garanzie anche per i contributi a fondo perso, in particolare se sussistono rischi (ad es. solvibilità insufficiente o scarsa capitalizzazione dell'impresa). I costi sostenuti per fornire le garanzie sono a carico del richiedente.

## 8.6 Corso di cambio

I contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo TC all'estero sono *assegnati e versati in franchi svizzeri*. Le fluttuazioni dei cambi possono causare costi aggiuntivi. Spetta al richiedente assicurarsi contro i rischi derivanti da tali variazioni e farsi carico dei relativi costi.

Se il preventivo viene presentato in una valuta estera, per definire un tetto massimo del contributo d'investimento in franchi svizzeri l'UFT applica un valore di cambio corrispondente alla *media del corso dei sei mesi precedenti la data della decisione*. Questo corso di cambio è valido esclusivamente per definire i costi secondo il preventivo e la domanda.

Per la fatturazione vengono computate le *spese effettive* e ai giustificativi in valuta estera viene applicata la *quotazione del giorno del franco svizzero*. Nel conteggio finale vanno indicati, separatamente, i costi al netto e il corso di cambio del giorno in cui sono stati emessi i giustificativi, ossia le fatture.

## 8.7 Imposta sul valore aggiunto

Nelle *domande concernenti impianti in Svizzera* i contributi a fondo perso sono assegnati con *imposta sul valore aggiunto inclusa*, poiché per tale flusso di mezzi finanziari non può essere dedotta l'imposta precedente (art. 18 cpv. 2 e 33 della legge federale del 12 giugno 2009 concernente l'imposta sul valore aggiunto [LIVA; RS 641.20]). Per impianti all'estero il richiedente deve fornire la prova che l'imposta sul valore aggiunto sui contributi a fondo perso non è recuperabile. Nel conteggio finale la deve indicare separatamente dai costi al netto. Viene riconosciuta nella decisione e nel conteggio finale solo su presentazione della prova.

Per i progetti all'estero si applica la stessa aliquota dell'imposta sul valore aggiunto considerata in Svizzera. La differenza di valore rispetto all'imposta estera è a carico del richiedente.

## 8.8 Rincaro

Per la fatturazione sono determinanti i costi indicati nel preventivo al momento dell'inoltro della domanda. L'UFT non copre l'aumento dei costi di progetto, né le spese di assicurazione contro i rischi di rincaro, entrambi a carico del richiedente.

# 9 Versamento

## 9.1 Verifica degli oneri

Prima di poter saldare le fatture al beneficiario degli aiuti agli investimenti devono essere adempiuti gli oneri stabiliti per il versamento.

## 9.2 Acconto

Il richiedente può fare domanda per ricevere un acconto per le spese già sostenute. In casi eccezionali vengono computate le spese imminenti. Per gli acconti il richiedente presenta le fatture suddivise secondo le posizioni del preventivo inoltrato con la domanda.

Prima dell'esame del conteggio finale può essere versato *fino all'80 per cento* del contributo d'investimento assegnato, *a seconda dell'avanzamento dei lavori e delle spese effettive* (art. 12 cpv. 2 OTM). Per progetti per i quali è stato disposto un contributo d'investimento inferiore a 100 000 franchi non vengono concessi acconti.

Gli acconti sono pari ad *almeno il 20 per cento dell'aiuto finanziario totale* e non superiori all'importo delle rate annuali stabilito nella decisione di assegnazione. L'esame e il versamento vengono effettuati entro e non oltre 60 giorni. Per crediti al di là di queste rate non vi è alcuna scadenza o diritto all'interesse di mora.

## 9.3 Pagamento finale

*Al più tardi sei mesi* dall'entrata in servizio dell'impianto i richiedenti devono presentare all'UFT il conteggio finale (incl. le fatture non ancora inviate), suddiviso secondo le posizioni del preventivo inoltrato con la domanda.

Di principio gli aiuti finanziari vengono versati al richiedente dopo l'esame del conteggio finale (art. 12 cpv. 1 OTM). I contributi d'investimento sono esigibili sei mesi dopo la presentazione del conteggio finale completo all'UFT (art. 13 OTM). Se gli aiuti finanziari non vengono pagati entro 60 giorni dalla scadenza è dovuto un interesse del 5 per cento (art. 24 LSu). Non è possibile un conteggio finale relativo a singoli elementi della decisione. L'ultima data utile per il pagamento finale è quella di scadenza della decisione.

## 9.4 Riserva della disponibilità creditizia

Il contributo federale viene versato nei limiti del credito annuo previsto per questo genere di pagamenti. È fatta salva l'approvazione del credito da parte delle Camere federali. La riserva concerne il solo versamento, non l'impegno a versare il contributo assegnato.

# 10 Attuazione del progetto promosso

## 10.1 Rapporto

Il richiedente ha l'obbligo di presentare rapporto durante l'attuazione del progetto e dopo la sua conclusione (cfr. art. 11 LSu). Se il beneficiario degli aiuti finanziari viola tale obbligo, l'autorità competente può esigere la restituzione delle prestazioni già fornite, incluso un interesse annuo del 5 per cento dal giorno del versamento (art. 40 LSu).

## 10.2 Restituzione di mutui

In caso di concessione di mutui l'UFT ne stabilisce i parametri nella decisione (importo, durata, giorno di riferimento, tasso d'interesse, ammortamenti). In genere sono di durata massima di *20 anni* e vengono ammortizzati mediante rate fisse. Il rimborso inizia l'anno successivo a quello dell'entrata in servizio dell'impianto.

## 10.3 Restituzione

La base legale su cui poggiano le restituzioni sono gli articoli 28 e 29 LSu e l'articolo 14 OTM.

- Il beneficiario deve notificare senza indugio e per scritto all'autorità competente ogni sottrazione allo scopo e ogni alienazione (art. 29 LSu).
- L'UFT esige la restituzione *integrale* dei contributi d'investimento se entro cinque anni dall'ottenimento dell'aiuto finanziario l'impianto sovvenzionato non viene utilizzato.

- L'UFT esige la restituzione *proporzionale* dei contributi d'investimento se l'impianto sovvenzionato è definitivamente abbandonato oppure se il volume di trasbordo o di trasporto stabilito non viene raggiunto. L'importo da restituire è ridotto tenendo conto di una durata di vita dell'impianto di 20 anni e del volume di trasbordo o di trasporto raggiunto (art. 14 OTM).
- Se l'impianto non viene più utilizzato allo scopo originario, anche dopo il termine della sua vita utile la Confederazione può chiedere la restituzione dei *contributi versati per l'acquisto del fondo*.
- L'UFT esige la restituzione integrale o parziale dei contributi d'investimento se non è garantito l'accesso *non discriminatorio all'impianto sovvenzionato nonostante gli oneri disposti in merito*.

Se la restituzione è riconducibile a inadempienza totale o parziale è dovuto un interesse annuo del 5 per cento dal giorno del versamento (art. 28 LSu).

Nel caso di alienazione si può rinunciare in tutto o in parte alla restituzione se l'acquirente soddisfa i presupposti per l'aiuto finanziario e assume tutti gli obblighi del beneficiario. L'assunzione può essere stabilita in una convenzione tra l'acquirente e il beneficiario. Se il nuovo proprietario non accetta tale condizione, la restituzione spetta al beneficiario originario degli aiuti agli investimenti.

## **11 Costi procedurali**

### **11.1 Emolumenti per lo svolgimento della procedura**

Di regola l'UFT non riscuote emolumenti per il trattamento delle domande di investimento.

Per decisioni di respingimento, emesse su istanza del richiedente, viene fatturato un emolumento forfettario (ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti OEm-UFT; RS 742.102) pari a:

- 5000 franchi per domande con un volume di investimento inferiore a 10 milioni di franchi;
- 10 000 franchi per domande con un volume di investimento superiore a 10 milioni di franchi.

### **11.2 Anticipo per l'esame esterno**

I progetti grandi vengono sottoposti all'esame di un ente esterno indipendente designato dall'UFT (n. 6.5). I costi per tale esame, computabili nella domanda, devono essere anticipati dal richiedente e in caso di decisione negativa non vengono restituiti. L'anticipo è di almeno 11 000 franchi.