



# Programma di sostegno all'innovazione nel traffico regionale viaggiatori

## Guida

Riferimento: BAV-313.00-13/26/13

### Nota editoriale / Gestione del documento

Editore:	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna, Sezione Accesso al mercato
Nome del documento:	Guida V1.2
Pubblicazione:	sito Internet dell'UFT
Lingue:	Francese (originale), tedesco, italiano e inglese
Entrata in vigore:	24 maggio 2023; sostituisce la versione V 1.1 del 27 aprile 2023.

### Edizioni / modifiche

Versione	Data	Modifiche	Stato
1.0	28.06.2021	1 <sup>a</sup> edizione	Sostituita
1.1	27.04.2023	Revisione della 1 <sup>a</sup> edizione	Sostituita
1.2	24.05.2023	Revisione della versione 1.1	In vigore

# Indice

---

<b>Indice.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Aspetti generali.....</b>	<b>3</b>
1.1 Scopo della guida .....	3
1.2 Basi legali .....	3
1.3 Tipi di progetto .....	5
1.4 Obiettivi della promozione .....	5
<b>2 Condizioni quadro .....</b>	<b>7</b>
2.1 Fondi disponibili .....	7
2.2 Presentazione delle domande di finanziamento.....	7
2.3 Aventi diritto .....	7
2.4 Consenso e solvibilità dei partecipanti al progetto .....	8
2.5 Luogo di realizzazione del progetto.....	8
2.6 Durata del progetto.....	8
2.7 Calcolo dei sussidi e delle prestazioni proprie .....	8
<b>3 Procedura di selezione dei progetti.....</b>	<b>10</b>
3.1 Idea di progetto.....	11
3.2 Domanda di finanziamento.....	11
3.3 Esame formale.....	12
3.4 Valutazione delle domande .....	12
3.5 Decisione di finanziamento.....	15
3.6 Contratto di finanziamento.....	16
3.7 Pubblicazione delle informazioni sul progetto .....	16
<b>4 Esecuzione dei progetti .....</b>	<b>17</b>
4.1 Avvio del progetto.....	17
4.2 Responsabile della supervisione del progetto.....	17
4.3 Rapporti e versamento dei contributi.....	17
4.4 Comunicazione .....	18
<b>5 Altro .....</b>	<b>19</b>
5.1 Protezione della proprietà intellettuale .....	19
5.2 Interlocutori .....	19
5.3 Confidenzialità .....	19
<b>Allegati .....</b>	<b>20</b>
<b>Allegato I: spiegazioni complementari per la compilazione della domanda di finanziamento ....</b>	<b>21</b>
<b>Allegato II: fonti di finanziamento dell’UFT per i progetti d’innovazione nel TRV .....</b>	<b>24</b>
<b>Allegato III: costi computabili.....</b>	<b>26</b>
<b>Allegato IV: altri documenti concernenti il programma.....</b>	<b>27</b>
<b>Allegato V: elenco delle abbreviazioni .....</b>	<b>28</b>

# 1 Aspetti generali

## 1.1 Scopo della guida

La Confederazione investe ogni anno diversi miliardi di franchi per i trasporti pubblici (TP) e il traffico merci. Spetta all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ripartire queste spese in maniera efficiente e sostenibile nei settori dell'ampliamento e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, delle indennità per il traffico regionale viaggiatori (TRV) e della promozione del trasporto di merci.

Incentivando la ricerca e l'innovazione, l'UFT intende favorire l'acquisizione di conoscenze che gli consentano di ottimizzare i costi nei suoi settori di attività, migliorare l'attrattività, la sicurezza e l'efficienza energetica dei TP e ridurre il loro impatto sull'ambiente.

La presente guida definisce i principi e le condizioni per la presentazione e la valutazione delle domande di sostegno finanziario nei settori delle innovazioni destinate a migliorare l'efficacia, l'attrattività e la qualità del TRV.

Poiché l'esercizio delle linee del TRV genera entrate insufficienti a coprirne i costi, le prestazioni sono ordinate e indennizzate dalla Confederazione e dai

Cantoni. I gestori non conseguono alcun utile e il sistema di ordinazione delle prestazioni lascia loro generalmente poche riserve che potrebbero destinare a progetti d'innovazione.

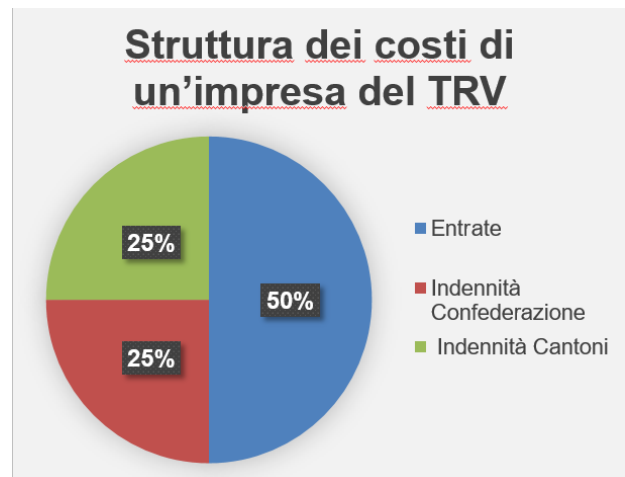


Figura 1 Struttura dei costi tipica di un'impresa attiva nel TRV

Il programma di sostegno all'innovazione nel TRV si propone di ovviare a questa carenza di risorse e permettere alle imprese interessate di proiettarsi verso il futuro sperimentando soluzioni innovative nell'ambito di progetti pilota.

## 1.2 Basi legali

L'impegno della Confederazione a favore dell'innovazione<sup>1</sup> è sancito dall'articolo 64 capoverso 1 della Costituzione federale<sup>2</sup> (Cost.), secondo cui la Confederazione promuove la ricerca scientifica e l'innovazione.

### **Legge federale del 14 dicembre 2012<sup>3</sup> sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI)**

Ai fini dell'esecuzione, l'atto legislativo principale è costituito dalla LPRI.

*Art. 2 lett. b*

In questa legge per *innovazione fondata sulla scienza (innovazione)* s'intende: lo sviluppo di nuovi prodotti, procedure, processi e servizi per l'economia e la società mediante la ricerca, in particolare la ricerca orientata all'applicazione, e la valorizzazione dei suoi risultati.

L'articolo 6 elenca i principi fondamentali e gli obiettivi che gli organi di ricerca devono rispettare nell'ambito della loro attività a favore della ricerca e dell'innovazione. L'articolo 41 e seguenti contiene le disposizioni in materia di coordinamento e pianificazione di queste attività.

<sup>1</sup> Accettato nella votazione popolare del 21 maggio 2006; in vigore dal 21 maggio 2008

<sup>2</sup> RS 101

<sup>3</sup> RS 420.1

## **Legge del 5 ottobre 1990<sup>4</sup> sui sussidi (LSu)**

### *Art. 6 lett. a*

Possono essere emanate norme che prevedono aiuti finanziari se:

- a. la Confederazione ha interesse all'adempimento di un compito;

(...)

### *Art. 7 lett. b, c e d*

Le norme in materia di aiuti finanziari si fondano sui seguenti principi:

- b. il volume dell'aiuto finanziario deve essere determinato in base all'interesse della Confederazione, come anche all'interesse dei beneficiari all'adempimento del compito;
- c. il beneficiario deve fornire una propria prestazione commisurata alla sua capacità economica;
- d. il beneficiario deve far capo agli sforzi autonomi che si possono ragionevolmente pretendere da lui e alle altre possibilità di finanziamento;

### *Art. 16 cpv. 1 e 2*

<sup>1</sup> Gli aiuti finanziari e le indennità sono di regola concessi mediante decisione formale.

<sup>2</sup> Un contratto di diritto pubblico può essere concluso qualora:

- a. l'autorità competente disponga di un ampio margine di discrezionalità; oppure
- b. occorra escludere che, nel caso di aiuti finanziari, il beneficiario rinunci unilateralmente all'esecuzione del compito.

## **Legge del 20 marzo 2009<sup>5</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV)**

### *Art. 28 cpv. 2*

<sup>2</sup> Le offerte del traffico locale e quelle senza funzione di collegamento sono escluse dalle prestazioni federali.

### *Art. 31 cpv. 2*

<sup>2</sup> In casi particolari, segnatamente per promuovere soluzioni innovative, la Confederazione può accordare contributi e mutui senza interessi per

l'acquisto di veicoli e la costruzione di impianti e installazioni.

## **Ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>6</sup> sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)**

### *Art. 2 cpv. 1 e 2*

<sup>1</sup> Possono beneficiare delle indennità e degli aiuti finanziari di cui agli articoli 28–31c LTV le imprese che trasportano viaggiatori nel servizio di linea oppure con corse in base alla domanda o corse analoghe al servizio di linea in virtù di una concessione secondo l'articolo 6 LTV, di un'autorizzazione secondo l'articolo 8 LTV o di un trattato internazionale.

<sup>2</sup> Gli aiuti finanziari secondo l'articolo 31 LTV possono essere versati anche alle imprese che su base contrattuale adempiono compiti indispensabili per le attività di cui al capoverso 1.

### *Art. 41*

Per promuovere soluzioni innovative e in altri casi particolari, la Confederazione può concedere contributi e mutui senza interessi nei limiti dei crediti approvati a condizione che i fondi d'ammortamento non siano sufficienti al finanziamento.

### *Art. 43 cpv. 1*

<sup>1</sup> I contributi agli investimenti sono concessi solo per gli investimenti relativi a prestazioni che danno diritto a un'indennità e i cui costi supplementari possono essere integrati nel conto di previsione di un'offerta in virtù dell'articolo 19 capoverso 1. L'UFT decide in merito alle deroghe.

Inoltre, a seconda dei casi, sono applicabili le seguenti basi legali.

- **Legge federale del 21 giugno 2019<sup>7</sup> sugli appalti pubblici (LApub)**
- **Ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011<sup>8</sup> sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC)**

Il quadro giuridico fornisce la base necessaria per il finanziamento dell'innovazione. L'UFT può definire il finanziamento in maniera flessibile e nelle forme che ritiene più appropriate.

<sup>4</sup> RS 616.1

<sup>5</sup> RS 745.1

<sup>6</sup> RS 745.16

<sup>7</sup> RS 172.056.1

<sup>8</sup> RS 742.221

Il budget sottostà all'approvazione del Parlamento.

### 1.3 Tipi di progetto

L'UFT promuove i seguenti tipi di progetto (secondo le definizioni [OCSE: Frascati-Manual](#) e UFT).

**Sviluppo sperimentale:** lo sviluppo sperimentale è un lavoro sistematico, in cui le conoscenze ricavate dalla ricerca o dall'esperienza vengono sfruttate per creare nuovi prodotti o nuovi processi o per migliorare considerevolmente quelli esistenti.

**Progetto pilota e dimostrazione:** concerne i progetti che si collocano tra il laboratorio e il mercato. Concretamente, si tratta di sperimentare e valutare in un contesto reale (test di laboratorio o prove sul campo e analisi) nuove soluzioni (attrezzature tecniche, prototipi) e approcci (compresi piani socioeconomici e modelli commerciali).

I progetti devono avere un carattere innovativo. Nell'articolo 2 lettera b LPRI ([RS 420.1](#)) l'innovazione è definita come sviluppo di nuovi prodotti, procedure, processi e servizi per l'economia e la società mediante la ricerca, in particolare la ricerca orientata all'applicazione, e la

valorizzazione dei suoi risultati. Nell'ambito del presente programma la definizione è stata ampliata, in modo da tener conto delle specificità del TRV: per innovazione si intende qui una soluzione nuova o significativamente migliorata, che apporta un reale valore aggiunto per gli utilizzatori e che non è ancora disponibile o stata testata nei TP svizzeri. Nel presente caso gli utilizzatori possono essere le imprese di trasporto (IT) o gli utenti del TRV.

Di massima, i progetti volti a standardizzare un prodotto comportano poca o nessuna innovazione e, quindi, sono esclusi dal programma.

I progetti pilota che non hanno avuto un buon esito in passato possono essere reconsiderati dopo un periodo di attesa di cinque anni se nel frattempo sono stati compiuti significativi progressi tecnici e le prospettive di successo risultano inequivocabilmente buone.

### 1.4 Obiettivi della promozione

Il programma mira a promuovere l'innovazione nel TRV al fine di migliorarne l'attrattiva e l'efficienza economica. Sostiene i progetti pilota volti a testare soluzioni nuove o nettamente migliorate.

I progetti devono trovare applicazione nel TRV ed essere supportati da IT concessionarie beneficiarie di indennità della Confederazione ai sensi dell'articolo 2 OITRV. Le IT possono associarsi con attori del settore pubblico o privato per sviluppare congiuntamente soluzioni innovative. I progetti devono rispondere a un interesse della Confederazione (cfr. art. 6 lett. a LSu) e avere una dimensione nazionale, ossia i loro risultati devono essere comunicati all'intero settore dei TP svizzeri. La soluzione innovativa testata dal progetto pilota deve poter essere attuata dal maggior numero

possibile di imprese del TRV. I progetti devono inoltre rispondere a un interesse pubblico, ossia ridurre i costi e/o migliorare la qualità per gli utenti (aumenti di produttività e/o di attrattiva del TRV). Le innovazioni nel TRV devono riguardare di preferenza i settori di promozione prioritari del [programma 2021–2024](#)<sup>9</sup>: tecnica dei veicoli, produzione e manutenzione, programma d'offerta, biglietteria ed esperienza di viaggio.

Il programma contribuirà così a consolidare a lungo termine il ruolo del TRV nella rete dei TP svizzera rendendo il trasporto regionale più attrattivo e migliorandone l'efficienza economica. Le soluzioni testate devono apportare un valore aggiunto concreto per l'IT e/o gli utenti del TRV.

---

<sup>9</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-trv.html>

## **Altri programmi di ricerca e d'innovazione**

L'UFT può promuovere la realizzazione di progetti innovativi nel settore dei TP anche mediante i seguenti programmi di sostegno.

### **Strategia energetica per i trasporti pubblici (SETraP 2050)**

Questo programma può erogare aiuti ai progetti che adempiono i seguenti criteri (ordinanza del 1° novembre 2017<sup>10</sup> sull'energia [OEn], art. 61 cpv. 1):

- favoriscono l'impiego parsimonioso ed efficiente dell'energia o l'impiego delle energie rinnovabili;
- il potenziale di applicazione e le probabilità di successo sono sufficientemente grandi;
- i progetti corrispondono alla politica energetica della Confederazione; e
- i risultati ottenuti sono accessibili al pubblico e resi noti alle cerchie interessate.

Il criterio della conformità alla politica energetica della Confederazione si basa sugli obiettivi e sulle misure della Strategia energetica 2050.

[Link alla pagina del programma<sup>11</sup>](#)

### **Sostegno alla ricerca nel settore dell'infrastruttura ferroviaria**

Il programma di ricerca nel settore dell'infrastruttura ferroviaria può finanziare progetti per una migliore conservazione del valore dell'infrastruttura e per un mantenimento della sua qualità e un suo ampliamento tecnicamente ed economicamente efficienti, sicuri ed ecologici. Sotto il profilo funzionale, i progetti devono presentare un nesso con l'elaborazione di basi nei seguenti settori:

- esercizio e mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria;
- ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (incl. pianificazione, studi di progetto, finanziamento e costruzione);
- interfaccia rotaia/strada o infrastruttura/materiale rotabile, anche determinati progetti di materiale rotabile; o
- organizzazione ed esercizio efficiente dell'infrastruttura ferroviaria.

[Link alla pagina del programma<sup>12</sup>](#)

L'UFT sostiene altresì la ricerca e l'innovazione nei seguenti settori:

- **innovazioni tecniche nel traffico merci;**
- **lotta al rumore ferroviario.**

<sup>10</sup> RS 730.01

<sup>11</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/Energia2050.html>

<sup>12</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/ricerca-sulle-infrastrutture.html>

## 2 Condizioni quadro

---

### 2.1 Fondi disponibili

Per l'attuazione dei suoi programmi di ricerca e d'innovazione, l'UFT dispone di risorse erogate in primo luogo sotto forma di sussidi. L'Ufficio non è il committente dei progetti presentati dai richiedenti. Il suo ruolo si limita essenzialmente al finanziamento dei progetti e al controllo dell'impiego dei sussidi.

Se necessario, l'UFT può anche commissionare, mediante una messa a concorso, la realizzazione di

progetti pilota, sulla base della legislazione sugli appalti pubblici.

Per il programma di sostegno all'innovazione sono stanziati cinque milioni di franchi l'anno, ossia circa lo 0,5 per cento del credito per l'ordinazione e l'indennizzo del TRV.

### 2.2 Presentazione delle domande di finanziamento

Una domanda di finanziamento può essere presentata solo dalle imprese del TRV, di per sé in ogni momento, mediante l'apposito [modulo](#)<sup>13</sup>.

Ulteriori informazioni sulla sua compilazione sono fornite nell'allegato I.

### 2.3 Aventi diritto

I richiedenti e i beneficiari diretti dei sussidi devono essere obbligatoriamente imprese concessionarie del TRV. Sono interessate tutte le modalità di trasporto del TRV (rotaia, strada, impianti a fune e navigazione). Le IT possono realizzare il loro progetto in partenariato con le imprese pubbliche o private, le università, gli istituti di ricerca, le organizzazioni non governative, le associazioni economiche e di categoria oppure le comunità di lavoro composte da alcune delle suddette organizzazioni o istituzioni e che partecipano all'esecuzione e/o al finanziamento del progetto.

Gli attori del settore privato o le università che intendono proporre un progetto d'innovazione nel TRV non possono pertanto richiedere l'aiuto direttamente, ma devono trovare un'IT che sostenga la loro idea innovativa, accetti di realizzare assieme un progetto pilota e, dunque, presenti la domanda di finanziamento. Sotto il profilo formale, la direzione del progetto è assunta dall'IT, che provvederà anche

alla sua gestione amministrativa e al coordinamento con l'UFT. L'IT cura inoltre la gestione economica del progetto, dalla stesura del preventivo fino al conteggio finale, passando per la domanda di finanziamento. L'UFT può sottoporre l'IT in ogni momento ad audit volti a controllare la contabilità analitica del progetto. Le IT e i loro partner che palesano comportamenti antieconomici saranno esclusi in via definitiva dal programma di sostegno. L'IT deve altresì accertare la solvibilità dei suoi partner.

Se del caso, la direzione tecnica del progetto può essere affidata a un partner.

---

<sup>13</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-trv/presentare-dei-progetti.html>

## 2.4 Consenso e solvibilità dei partecipanti al progetto

Entro la stipula del contratto tra l'UFT e il richiedente si deve trasmettere la documentazione attestante il finanziamento (prestazioni proprie, altre fonti) dei costi del progetto non coperti dalla Confederazione.

Se una parte importante del sussidio è destinata a un partner del settore privato, l'UFT può esigere una copia dell'ultimo conto economico al fine di determinare la quota di prestazioni proprie che deve fornire.

## 2.5 Luogo di realizzazione del progetto

I progetti sono realizzati di massima in Svizzera. Un progetto supportato da un'impresa svizzera del TRV può essere realizzato all'estero se il partner è un'istituzione o una società estera. In questo caso, il richiedente si accerterà che le condizioni di svolgimento del progetto corrispondano alle

condizioni svizzere e che la soluzione testata sia applicabile anche in Svizzera. I progetti realizzati all'estero possono usufruire di un sostegno a titolo eccezionale se generano un valore aggiunto in Svizzera.

## 2.6 Durata del progetto

Salvo disposizioni contrarie, la durata dei progetti è limitata a tre anni. La durata deve essere indicata nella domanda ed è concordata in un contratto. Il progetto ha inizio non prima della data di sottoscrizione del contratto e si conclude quando:

- sono stati realizzati tutti i lavori previsti nonché fornite e accettate tutte le prestazioni del progetto;
- sono stati trasmessi e approvati il rapporto e il conteggio finale.

## 2.7 Calcolo dei sussidi e delle prestazioni proprie

L'importo dell'aiuto finanziario richiesto è determinato sulla base di diversi criteri.

### Potenziale del progetto

Il potenziale di un progetto è rappresentato dal punteggio ottenuto nella sua valutazione da parte degli esperti (cfr. n. 3.4). Un fattore determinante per il calcolo dell'ammontare dell'aiuto è in particolare il rapporto benefici – costi (RBC)<sup>14</sup>: un progetto con un RBC superiore a 1 ha maggiori probabilità di ottenere il tasso di finanziamento richiesto.

### Capacità finanziaria del richiedente e dei partner

Secondo l'articolo 7 capoverso 1 lettere c e d LSU ([RS 616.1](#)) il beneficiario dell'aiuto deve fornire una propria prestazione commisurata alla sua capacità economica e far capo agli sforzi autonomi che si

possono ragionevolmente pretendere da lui e alle altre possibilità di finanziamento. Di conseguenza, il programma esige una quota appropriata di prestazioni proprie da parte dei partner del progetto. Ciò riguarda innanzitutto le imprese del TRV e i partner privati.

Le IT devono mettere a disposizione in particolare il personale e le infrastrutture i cui costi sono già coperti da altre fonti (ad es. dalle indennità per il TRV). Inoltre, devono utilizzare le loro riserve disponibili.

I partner privati che hanno un interesse commerciale di lungo termine alla realizzazione del progetto pilota devono fornire prestazioni proprie in funzione della loro capacità finanziaria, tenendo conto in particolare

<sup>14</sup> Il rapporto benefici – costi (RBC) è il rapporto tra i benefici attualizzati e i costi attualizzati del progetto.



del risultato d'esercizio del loro ultimo anno contabile (EBIT<sup>15</sup>). Le prestazioni proprie del partner sono fissate all'un per cento dell'EBIT e devono coprire tra il 30 e il 50 per cento dei suoi costi imputabili al progetto. In tutti gli altri casi in cui sono coinvolte imprese del settore privato, l'IT è tenuta a rispettare la legge sugli appalti pubblici e non si esige alcuna prestazione propria da parte degli offerenti. Il programma si fa carico dei costi dell'offerta scelta, fino al tetto stabilito nella decisione di finanziamento.

Al di là della loro infrastruttura (ad es. laboratorio) i cui costi sono già coperti da altre fonti, i partner pubblici quali le università e i centri di ricerca e sviluppo non devono di massima fornire altre prestazioni proprie.

Partner del progetto	Prestazioni proprie
Imprese di trasporto	Messa a disposizione di personale e infrastruttura i cui costi sono già coperti da altre fonti (ad es. da indennità per il TRV)
Università, centri R&S	Messa a disposizione di infrastruttura i cui costi sono già coperti da altre fonti
Partner privati con interesse commerciale a lungo termine	1 % EBIT, 30-50 % dei loro costi imputabili al progetto
Offerenti in una messa a concorso	Nessuna

### Altre possibilità di finanziamento

Il richiedente deve dimostrare di aver sollecitato altri finanziamenti possibili, in particolare aiuti cantonali. Se il progetto usufruisce del sostegno di un altro programma federale, bisogna dichiararlo.

### Quota di TRV nel progetto

Una soluzione innovativa può essere applicabile, oltre che nel TRV, nel traffico a lunga distanza e in quello locale. In questi casi l'ammontare del contributo è stabilito in funzione della quota di TRV nel progetto.

È escluso un sostegno retroattivo: le prestazioni preliminari al progetto non sono computabili. Per il conteggio dei costi computabili è determinante la data di avvio del progetto convenuta nel contratto di finanziamento.

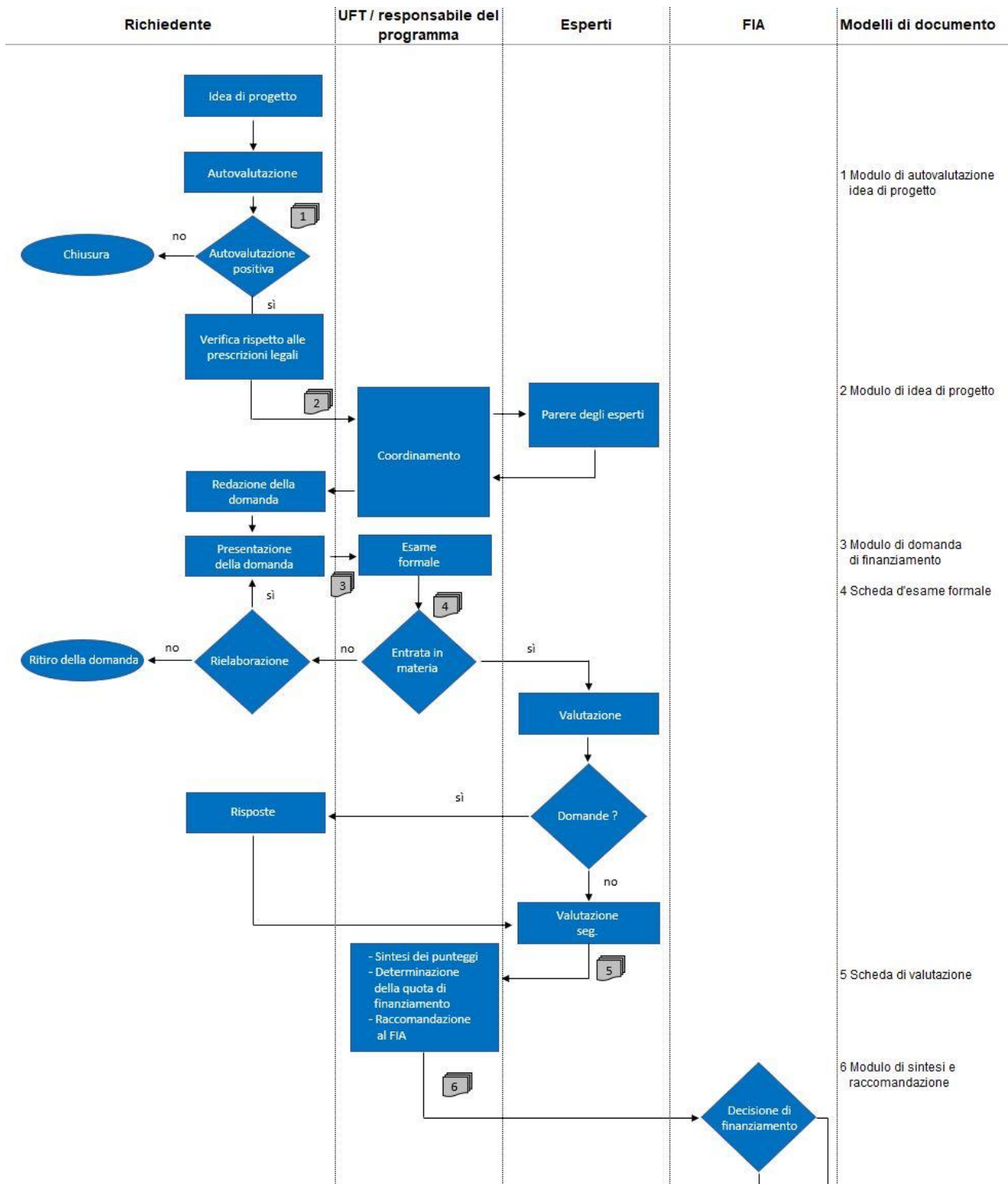
Il contributo del programma è versato a fondo perduto all'IT, che lo distribuirà ai suoi partner in base agli importi concordati tra loro e indicati nella domanda di finanziamento.

<sup>15</sup> Earnings before interest and taxes (utile al lordo degli oneri finanziari e fiscali)

### 3 Procedura di selezione dei progetti

Nella figura sottostante è illustrato il processo, dalla presentazione di una domanda di finanziamento

alla sottoscrizione del contratto, e sono indicati anche i rispettivi modelli di documento.



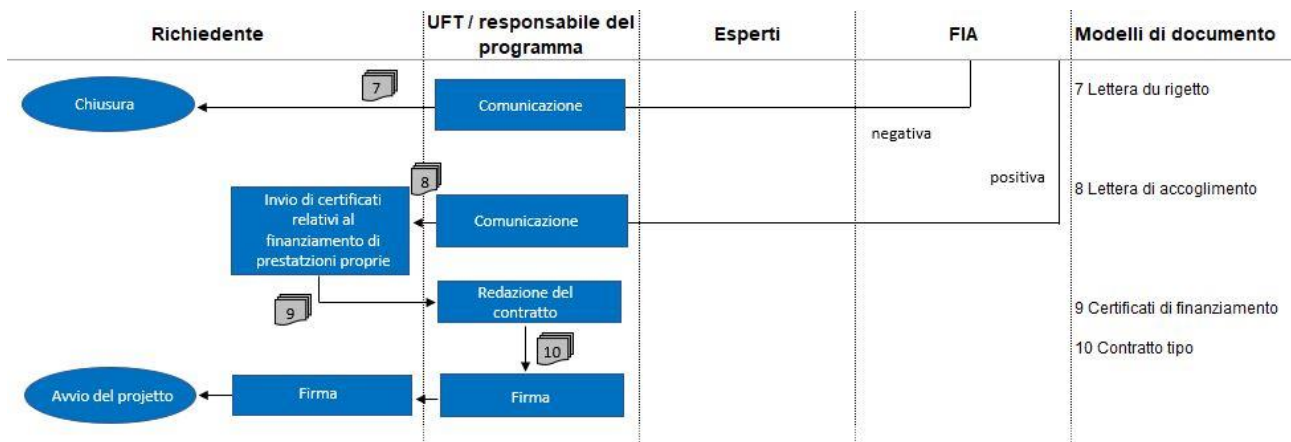


Figura 2 Procedura di esame delle domande

### 3.1 Idea di progetto

Il richiedente deve dapprima verificare, mediante il [modulo di autovalutazione](#)<sup>16</sup>, se la sua idea di progetto adempie le condizioni quadro del programma. Questa procedura permette di evitare la presentazione di domande che, per motivi formali o di contenuto, non hanno nessuna possibilità di essere accolte.

Se l'esito della verifica è positivo, il richiedente deve compilare il [modulo di idea di progetto](#)<sup>17</sup> e inviarlo al

responsabile del programma (PL) allegando il risultato dell'autovalutazione.

È questo un primo contatto volto a verificare l'adempimento delle condizioni quadro del programma e il rispetto di eventuali requisiti legali (ad es. LTV, LDis<sup>18</sup>, art. 6b Oferr<sup>19</sup>, ecc.).

### 3.2 Domanda di finanziamento

Per la presentazione della domanda è obbligatorio usare il [modulo di domanda ufficiale dell'UFT in Word e il relativo allegato Excel](#)<sup>20</sup>. L'Ufficio non entra nel merito di domande redatte in altri formati o incomplete. Di massima, la domanda completa deve essere presentata all'UFT almeno sei mesi prima dell'avvio del progetto.

Il modulo è disponibile in italiano, francese e tedesco. L'UFT confermerà la ricezione della documentazione completa.

Firmando il modulo il richiedente e i suoi partner confermano il loro impegno a realizzare il progetto. Acconsentono inoltre alla pubblicazione e divulgazione dei risultati ottenuti nell'ambito del progetto conformemente alla legge del 17 dicembre 2004<sup>21</sup> sulla trasparenza (LTras). I rapporti finali e le informazioni principali concernenti il progetto sono pubblicati sulla pagina Internet del programma, su ARAMIS e/o in altre banche dati della Confederazione.

<sup>16</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-trv/presentare-dei-progetti.html>

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Legge del 13 dicembre 2002 sui disabili; RS 151.3

<sup>19</sup> Ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie; RS 742.141.1

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> RS 152.3

### 3.3 Esame formale

Nell'ambito dell'esame formale della domanda si analizzano i tre seguenti criteri:

- qualifica del richiedente,
- natura del progetto,

- completezza della documentazione.

A tal fine si verifica l'adempimento delle seguenti condizioni.

Criteria formali	Condizioni
Qualifica del richiedente	Il richiedente è un'impresa che rientra nella definizione dell'articolo 2 OITRV.
Natura del progetto	Il progetto rientra in una delle seguenti due categorie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- sviluppo sperimentale,</li> <li>- progetto pilota e dimostrazione.</li> </ul>
	La soluzione testata si applica almeno in parte a prestazioni di trasporto indennizzate dalla Confederazione (art. 41 OITRV).
Completezza della documentazione	Il responsabile di progetto è individuato.
	L'organizzazione è illustrata, compresi i ruoli, le responsabilità e le disponibilità.
	I costi del progetto sono esposti in dettaglio, l'analisi costi – benefici è chiara, comprensibile e trasparente.
	Il finanziamento è trasparente, comprese altre fonti di finanziamento.
	Gli obiettivi sono concreti e misurabili.
	È disponibile uno scadenziario con indicazione di traguardi intermedi.
	I prodotti (risultati, prestazioni) sono descritti in maniera chiara.
	I rischi principali sono identificati e sono espone le misure per prevenirli.

Se tutte le condizioni sono soddisfatte, la domanda di finanziamento è trasmessa agli esperti incaricati

dell'esame materiale. In caso contrario, la domanda è respinta al richiedente.

### 3.4 Valutazione delle domande

Se i criteri formali non sono soddisfatti nemmeno dopo che è stato concesso un ulteriore termine per completare la documentazione, l'UFT non entra nel merito della domanda. Le domande che soddisfano i criteri formali vengono sottoposte a un esame

materiale, sulla base dei criteri definiti di seguito. Nel caso di una messa a concorso di cui al numero 2.1, è possibile applicare criteri aggiuntivi (ad es. prezzo) e viene stilata una graduatoria.

#### Esperti

Le domande sono valutate da specialisti interni all'UFT facenti capo alle Sezioni interessate, nonché da esperti esterni scelti per le loro competenze e la loro esperienza professionale. A tal fine, il programma gestisce un elenco di esperti dei differenti settori in cui possono essere sviluppati progetti di innovazione (pool di esperti). Per la valutazione di un progetto, la domanda di

finanziamento è trasmessa a diversi esperti del pool, in funzione delle competenze e dell'esperienza necessarie, nonché della loro indipendenza rispetto al richiedente e al progetto. A seconda delle proprie competenze, gli esperti possono scegliere di valutare i criteri di tecnici o economici, o entrambe le categorie. Sulla base della loro valutazione, raccomandano o no al FIA (cfr. più oltre «Comitato

direttivo per la ricerca e l'innovazione») di approvare il finanziamento del progetto. Apponendo la propria firma sul modulo di valutazione, gli esperti

## Criteri di idoneità

Per usufruire del programma di sostegno sono stati definiti quattro criteri di idoneità, che devono essere adempiuti cumulativamente.

**Innovazione:** la soluzione proposta rappresenta veramente un'innovazione nel settore dei TP in Svizzera?

**Applicabilità al TRV:** la soluzione proposta è applicabile al TRV almeno in misura significativa?

**Interesse pubblico:** la soluzione proposta risulta realmente interessante per le imprese e/o gli utenti dei trasporti regionali, apportando un

valore aggiunto significativo? Il rapporto benefici – costi del progetto è positivo?

confermano la loro indipendenza e l'assenza di conflitti di interesse nella valutazione del progetto.

**Gestione dei rischi:** i rischi del progetto sono sotto controllo e le possibilità di raggiungere gli obiettivi nei tempi prestabiliti sono sufficientemente elevate?

I criteri dell'innovazione e della gestione dei rischi sono piuttosto di natura tecnica, mentre quelli dell'applicabilità al TRV e dell'interesse pubblico presentano un carattere prevalentemente economico.

– Lo scadenziario del progetto è realistico.

– I rischi principali del progetto sono identificati e le misure per prevenirli adeguate.

## Sottocriteri

### Tecnici

#### **Criterio dell'innovazione**

- Si tratta di una soluzione nuova o migliorata in maniera significativa.
- La soluzione proposta crea un reale valore aggiunto dal punto di vista dell'utilizzatore.
- La soluzione proposta non è già disponibile o stata testata nel settore dei TP in Svizzera.
- La soluzione proposta fornisce una risposta a un problema finora irrisolto.

#### **Criterio della gestione dei rischi**

- Le competenze specifiche indispensabili per il progetto sono disponibili.
- Ruoli e responsabilità dei partner del progetto sono definiti in maniera univoca.
- Le risorse umane disponibili sono sufficienti.
- Le risorse materiali a disposizione sono sufficienti.
- I costi preventivati sono realistici.
- Gli aspetti di natura giuridica, in particolare quelli legati all'uso di tecnologie brevettate da terzi, sono chiariti.

### Economico

#### **Criterio dell'applicabilità al TRV**

- La soluzione testata è applicabile per una quota significativa al settore del TRV.
- Altre imprese svizzere del TRV mostrano interesse ad applicarla.

#### **Criterio dell'interesse pubblico**

- Il progetto fa riferimento a uno dei settori prioritari del [programma di sostegno all'innovazione nel TRV 2021–2024](#).
- La soluzione testata apporta un beneficio significativo agli utenti del TRV e/o riduce i costi e/o aumenta le entrate per l'impresa del TRV.
- La soluzione presenta un rapporto benefici – costi superiore a 1 che è plausibile.
- In caso di esito positivo del progetto pilota, la soluzione può essere trasferita ad altre imprese del TRV.
- Altre organizzazioni pubbliche mostrano interesse per il progetto.

## Scala di valutazione

Per la valutazione gli esperti hanno a disposizione un modulo, sul quale assegnare punti per ogni sottocriterio secondo la seguente scala:

«completamente d'accordo»	3 pt
«d'accordo»	2 pt
«indeciso»	1 pt
«non d'accordo»	0 pt

Il punteggio per ogni criterio si determina in valori percentuali sulla base dei punti assegnati per ogni sottocriterio e di una ponderazione.

Per essere selezionato, il progetto deve ottenere un punteggio pari o superiore al 50 per cento per ognuno dei quattro criteri. La valutazione degli esperti viene consolidata calcolando il valore mediano del punteggio ottenuto per ogni criterio.

La sintesi della valutazione degli esperti, pertanto, è costituita da quattro valori percentuali, corrispondenti al punteggio ottenuto dal progetto valutato per i quattro criteri, e illustrata in un grafico (cfr. fig. 3).

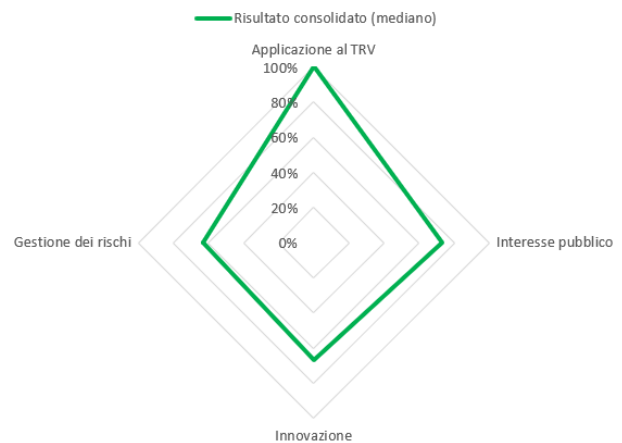


Figura 3 Grafico che illustra il punteggio ottenuto dal progetto per i quattro criteri di valutazione

## Comitato direttivo per la ricerca e l'innovazione (FIA)

Le decisioni di finanziamento dei progetti d'innovazione sono prese dal Comitato ricerca e innovazione (Forschungs- und Innovationsausschuss, FIA), organo interno dell'UFT costituito dai capi delle quattro Divisioni dell'Ufficio

(Sicurezza, Finanziamento, Infrastruttura e Politica). L'organigramma seguente illustra la posizione del FIA nell'organizzazione interna dell'UFT per la direzione dei programmi di ricerca e d'innovazione.

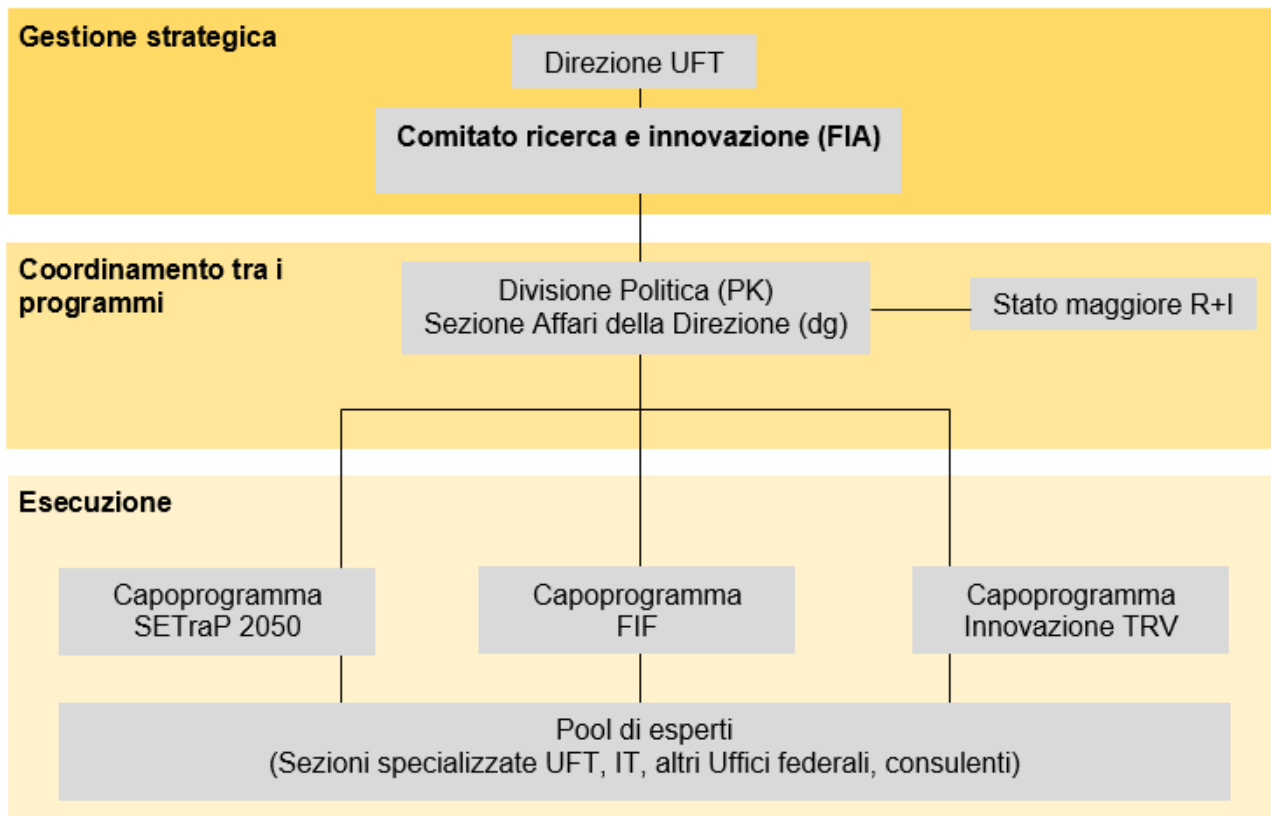


Figura 4 Organigramma della gestione dei programmi di sostegno alla ricerca e all'innovazione

### Raccomandazione al FIA

Sulla base della valutazione degli esperti, il PL redige all'attenzione del FIA una nota di raccomandazione che riporta i punteggi assegnati dagli esperti per ogni criterio, i loro commenti di sintesi e la loro raccomandazione circa il sostegno finanziario del programma al progetto. La nota contiene inoltre dei commenti sui punteggi insufficienti e sulle eventuali obiezioni degli esperti.

Infine, comprende una raccomandazione di massima del PL sul sostegno finanziario del programma e, se del caso, sul relativo importo.

Per determinare l'ammontare del finanziamento concesso dall'UFT si tiene conto di diversi elementi, descritti al numero 2.7.

## 3.5 Decisione di finanziamento

La decisione di finanziamento è presa dal FIA e comunicata per posta al richiedente. Se la domanda è accolta, le modalità della collaborazione vengono definite in un contratto stipulato tra l'UFT e i richiedenti (cfr. art. 16 cpv. 2 e art. 19 LSU).

attestanti il finanziamento della quota di costi non coperta dalla Confederazione.

Non sussiste alcun diritto agli aiuti finanziari.

Di massima, la proposta di finanziamento oggetto della decisione è valida tre mesi. Questo termine serve a consentire, tra le altre cose, la messa a punto del contratto e la raccolta dei documenti

### 3.6 Contratto di finanziamento

L'UFT conclude con il richiedente un contratto di finanziamento (art. 16 LSU). Il richiedente deve trasmettere previamente i necessari documenti attestanti il finanziamento della quota di costi non coperta dal programma.

Il richiedente deve altresì stipulare dei contratti con i suoi partner sulla base dei termini e delle condizioni concordate con l'UFT.

Nella fase di preparazione del contratto si compieranno le seguenti operazioni:

- eventuale aggiornamento dei pacchetti di lavoro considerati dal programma;
- eventuale aggiornamento della pianificazione

del progetto;

- eventuale aggiornamento del piano dei pagamenti;
- designazione dell'interlocutore principale e del responsabile del progetto per conto dell'impresa richiedente del TRV;
- designazione dell'interlocutore principale e del responsabile della supervisione del progetto per conto dell'UFT.

La domanda di finanziamento è parte integrante del contratto, così come il risultato di eventuali trattative su punti tecnici o economici condotte dopo la decisione di finanziamento del FIA.

### 3.7 Pubblicazione delle informazioni sul progetto

Dopo la conclusione del contratto l'UFT pubblica sulla pagina Internet del programma, e/o su ARAMIS e altre banche dati della Confederazione, le seguenti informazioni: nome e istituzione del beneficiario del contributo, titolo del progetto, breve descrizione,

durata e importo del contributo. Una volta concluso il progetto viene pubblicato anche il rapporto finale. A seconda del programma, possono essere pubblicati anche rapporti intermedi.



## 4 Esecuzione dei progetti

---

### 4.1 Avvio del progetto

Il progetto non può essere avviato prima della conclusione del contratto di finanziamento. In casi giustificati, l'UFT può concedere un'eccezione. Di

norma, il progetto deve essere avviato non oltre sei mesi dopo la conclusione del contratto.

### 4.2 Responsabile della supervisione del progetto

Se la decisione di finanziamento del FIA è positiva, l'UFT designa un responsabile della supervisione del progetto, incaricato di tenersi informato sul suo andamento, di assicurare il rispetto delle condizioni contrattuali e di controllare la consegna e la qualità dei rapporti e di altri documenti di attestazione, come le prestazioni del progetto. Avvisa inoltre il PL quando può dare l'ordine di pagamenti intermedi e gli fa rapporto avendo cura di informarlo immediatamente in caso di problemi, inadempimenti contrattuali o imprevisti.

Al fine di preservare la propria indipendenza e imparzialità, l'UFT non partecipa direttamente ai progetti pilota e interviene soltanto nel quadro delle sue attività normative (ad es. sicurezza, autorizzazioni, concessioni, ecc.). Per le esigenze normative legate al progetto, il richiedente interagisce direttamente con le competenti Sezioni dell'UFT, informandone il responsabile della supervisione del progetto.

### 4.3 Rapporti e versamento dei contributi

L'UFT deve essere informato per iscritto almeno una volta l'anno sull'avanzamento del progetto e sui risultati intermedi. A tal fine un modello di rapporto è messo a disposizione dei promotori del progetto. Se necessario, questi rapporti potranno essere pubblicati su ARAMIS. Disposizioni specifiche vengono fissate nei contratti di finanziamento.

Al termine del progetto deve essere sottoposto all'approvazione dell'UFT un rapporto finale completo, la cui struttura ricalcherà il modello che l'UFT mette a disposizione del promotore del progetto. Il rapporto conterrà una descrizione dettagliata

dei risultati principali e delle conoscenze acquisite grazie al progetto e sarà pubblicato su [ARAMIS<sup>22</sup>](https://www.aramis.admin.ch) e su altre banche dati.

In casi motivati la pubblicazione può avvenire in un momento successivo, da concordare con l'UFT.

Alla chiusura del progetto, il suo promotore deve essere in grado di documentare tutti i costi imputati all'UFT, anche nel caso in cui il progetto non sia stato portato a termine secondo la pianificazione prevista (interruzione o disdetta).

Il pagamento delle rate di finanziamento è subordinato al raggiungimento degli obiettivi fissati nel contratto e all'accettazione da parte dell'UFT delle prestazioni relative alle singole fasi del progetto.

---

<sup>22</sup> <https://www.aramis.admin.ch>

## 4.4 Comunicazione

### Con i Cantoni

Di norma, il richiedente deve informare i Cantoni direttamente interessati dal progetto d'innovazione (sede del richiedente e/o ubicazione del progetto pilota) e sollecitarne il sostegno finanziario. Il richiedente deve confermare di aver contattato i Cantoni interessati compilando il numero 5.1 «Altre fonti di finanziamento» del modulo di domanda.

L'UFT può invitare i Cantoni interessati a partecipare alla valutazione delle domande di finanziamento.

Una volta che il FIA decide di sostenere il progetto, l'UFT informa i Cantoni interessati.

### Sul sito Internet dell'UFT

La pagina del programma sul sito dell'UFT è tenuta aggiornata e informa sull'avanzamento dei progetti sostenuti dal programma.

### Su ARAMIS

Pubblicazione dei rapporti finali

## 5 Altro

---

### 5.1 Protezione della proprietà intellettuale

L'UFT non avanza alcuna pretesa giuridica sulla proprietà intellettuale derivante dai progetti. È espressamente consentita la protezione della proprietà intellettuale derivante da un progetto

sostenuto dall'UFT, a condizione che ciò non comprometta la pubblicazione dei risultati e l'attuazione da parte di altre IT delle soluzioni testate o causi costi supplementari per le IT indennizzate.

### 5.2 Interlocutori

Le coordinate del PL sono indicate nella [pagina Internet del programma](#)<sup>23</sup>. È altresì possibile rivolgere le proprie domande a [forschung@bav.admin.ch](mailto:forschung@bav.admin.ch).

L'UFT può ricorrere ad esperti esterni sia per la valutazione delle domande sia per la supervisione del progetto e l'esame dei rapporti finali.

### 5.3 Confidenzialità

L'esame delle domande di finanziamento può richiedere il ricorso ad esperti esterni, che sono tenuti a trattarle in maniera confidenziale. Se ritiene che la sua domanda contenga informazioni sensibili

(ad es. segreti commerciali o di fabbricazione), il richiedente è espressamente tenuto a specificare quali informazioni sono confidenziali.

---

<sup>23</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-trv.html>

# Allegati

---

## **Allegato I: spiegazioni complementari per la compilazione della domanda di finanziamento**

---

### **Rassegna sullo stato dell'arte (n. 2.2 del modulo di domanda)**

Il richiedente deve informarsi sullo stato della tecnica a livello svizzero ed europeo nel settore interessato dal progetto, così come sulle ricerche e su eventuali progetti pilota già documentati, e descrivere il risultato della sua ricerca d'informazioni inquadrando il progetto.

### **Descrizione della soluzione innovativa e dei suoi vantaggi (n. 3.1 del modulo di domanda)**

Per una migliore comprensione del progetto, si raccomanda di fare uso di schemi e di altre rappresentazioni grafiche.

### **Obiettivi del progetto e risultati attesi (n. 3.2 del modulo di domanda)**

Gli obiettivi del progetto devono essere specifici, misurabili, realistici, raggiungibili e definiti sotto il profilo temporale. Il progetto deve mirare a un notevole miglioramento in termini di qualità delle prestazioni, riduzione dei costi, aumento delle entrate e/o dell'efficienza.

### **Pacchetti di lavoro e pianificazione (n. 3.3 del modulo di domanda e suo allegato 1)**

Ogni pacchetto di lavori deve includere una breve descrizione delle attività da svolgere, il nome del partner responsabile e le prestazioni previste.

Di massima, la durata del progetto non deve oltrepassare tre anni.

### **Autorizzazioni legali (n. 3.4 del modulo di domanda)**

Se è necessaria un'autorizzazione specifica dell'UFT (ad es. un'autorizzazione d'esercizio o una concessione temporanea per le prove), il richiedente deve contattare la competente Sezione per definire le modalità del caso e la documentazione da consegnare nonché per stimare tempi e costi. Il richiedente deve verificare la conformità della sua domanda rispetto alle basi legali (ad es. LTV, OTV, Oferr, ecc.).

### **Organizzazione di progetto (n. 4 del modulo di domanda e suo allegato 2)**

L'organizzazione di progetto è diretta dall'IT richiedente e può comprendere partner quali imprese private (ad es. azienda industriale o studio di ingegneria) o istituti di ricerca (ad es. università). È esclusa la partecipazione dell'UFT.

### **Dati finanziari del progetto (n. 5 del modulo di domanda e suo allegato 3)**

Il preventivo deve presentare tutti i costi del progetto, così come il suo finanziamento, in maniera trasparente e dettagliata nel modello di tabella proposto nel file Excel da allegare al modulo di domanda. In particolare, le IT devono precisare i loro costi salariali e di materiale imputabili al progetto. Tutti i costi del progetto vanno indicati in franchi svizzeri IVA esclusa.

I pagamenti (importi e scadenze) di cui al numero 5.2 del modulo di domanda devono coincidere con i traguardi intermedi di cui al numero 3.3 della presente guida. Di massima, l'acconto versato all'avvio del progetto deve coprire i costi del progetto fino al termine del primo pacchetto di lavori. I pagamenti successivi devono essere pianificati in maniera analoga in funzione dei traguardi intermedi successivi. L'ultimo versamento (20 % del totale del finanziamento) è effettuato al termine del progetto, una volta accettate le ultime prestazioni, preso in consegna il rapporto finale e approvato il conteggio finale.

L'allegato III della presente guida specifica i costi computabili per il programma.

Per quanto concerne il finanziamento del progetto e le prestazioni proprie, il richiedente deve fare riferimento al numero 2.7 della guida.

Ci si aspetta che il richiedente solleciti il sostegno finanziario del Cantone e/o delle città interessate dal progetto pilota prima di quello del programma.

### **Innovazione (n. 6.1 del modulo di domanda)**

Cfr. numero 1.3 della presente guida

## Gestione dei rischi (n. 6.2 del modulo di domanda e suo allegato 4)

Il successo di un progetto dipende, tra le altre cose, da una buona gestione dei rischi. La Confederazione deve assicurare un impiego oculato dei fondi pubblici selezionando i progetti che presentano buone possibilità di riuscita.

I rischi principali del progetto devono essere identificati e valutati esaminandone la probabilità di accadimento e l'impatto. Le rispettive variabili sono definite di seguito.

Scala di valutazione (probabilità di accadimento e impatto)

	Probabilità di accadimento
<b>1 = bassa</b>	Improbabile, inferiore al 20 %
<b>2 = media</b>	Probabile, tra il 20 e il 50 %
<b>3 = alta</b>	Altamente probabile, superiore al 50 %

	Valutazione dell'impatto su risultati del progetto		
		scadenze	costi
<b>1 = basso</b>	Scarto minimo	Minimo	Nessuno
<b>2 = medio</b>	Scarto da medio a importante	Medio	Medio
<b>3 = alto</b>	Scarto notevole	Notevole	Notevole

Tutti i rischi identificati devono essere riportati nella tabella dell'allegato 3 e per ognuno di essi occorre indicare misure per contenerli.

## Applicabilità al TRV (n. 6.3 del modulo di domanda e suo allegato 5)

Il programma si rivolge in primo luogo alle IT beneficiarie di indennità della Confederazione secondo l'articolo 2 OITRV ([RS 745.16](#)). I progetti possono essere condotti in collaborazione con università e/o imprese del settore privato.

Il richiedente deve trovare almeno altre tre IT che confermano l'interesse nel progetto in vista di un'eventuale attuazione nel quadro delle proprie attività.

## Interesse pubblico (n. 6.4 del modulo di domanda e suo allegato 6)

Il programma si prefigge di incoraggiare le IT ad anticipare, prepararsi e adattarsi all'evoluzione del settore dei trasporti e di contribuire allo sviluppo del TRV migliorandone efficienza e attrattività. I progetti devono di preferenza fare riferimento a uno dei cinque settori prioritari di sostegno [del programma 2021–2024](#) e apportare miglioramenti qualitativi per gli utenti dei trasporti e/o permettere nella misura del possibile riduzioni dei costi a termine.

### Analisi costi – benefici

Un progetto pilota serve in primo luogo a realizzare un'innovazione sviluppando e testando un prototipo. La portata e la durata di un progetto pilota sono limitate e non permettono dunque di stimare la redditività della soluzione a medio e lungo termine. Al fine di valutare il potenziale e le ricadute della soluzione proposta (riduzione dei costi, aumento delle entrate, ecc.), il richiedente deve fornire un'analisi costi – benefici<sup>24</sup> ipotizzando che la soluzione testata presenta del potenziale e che viene attuata nell'impresa. L'analisi è volta a individuare i cambiamenti indotti dall'attuazione della soluzione in termini di costi e benefici aggiuntivi o di riduzione dei costi rispetto allo status quo, monetizzando tutti i benefici apportati dalla soluzione. Il periodo considerato per l'analisi deve tener conto della durata di vita degli investimenti e non deve essere inferiore a dieci anni. Naturalmente, si tratta di semplici previsioni. L'impresa richiedente deve presentare nel modello di tabella Excel proposto nell'allegato 6 del modulo di domanda i flussi monetari (cash flow) includendo gli investimenti, i costi supplementari (o riduzione dei costi) e i benefici aggiuntivi generati dall'attuazione e gestione della soluzione nel periodo considerato.

Il richiedente deve riportare tutte le ipotesi specificandole in corrispondenti note. L'analisi deve contenere tutte le informazioni necessarie a verificare la plausibilità dei risultati.

L'impresa deve studiare diversi scenari (ipotesi migliore, tendenziale e peggiore) per tener conto

<sup>24</sup> L'analisi costi – benefici valuta la possibile redditività degli investimenti nel corso del tempo comparando i costi e i benefici

aggiuntivi generati dal progetto in termini di flussi monetari attualizzati.

dei margini di errore. Il rapporto costi-benefici<sup>25</sup> (BCR) viene calcolato automaticamente per i tre scenari applicando un tasso di attualizzazione che tiene conto dei tassi di interesse e dell'inflazione, ovvero il 5% l'anno.

L'analisi costi – benefici è determinante per la decisione e la determinazione dell'importo del sussidio e, dunque, occorre prestarvi la dovuta attenzione.

**Firme (n. 8 del modulo di domanda)**

L'IT e i suoi partner (ad es. università, imprese private che forniscono prestazioni proprie secondo il n. 2.7 della presente guida) devono firmare la domanda di finanziamento. Se il partner privato deve essere selezionato mediante procedura di messa a concorso, la domanda viene firmata soltanto dall'IT.

---

<sup>25</sup> Il rapporto benefici – costi (RBC) è il rapporto tra i benefici attualizzati e i costi attualizzati.

## Allegato II: fonti di finanziamento dell'UFT per i progetti d'innovazione nel TRV

Il programma di sostegno all'innovazione nel TRV è lo strumento principale per finanziare i progetti d'innovazione in questo settore. Il suo scopo primario è incentivare l'innovazione testando soluzioni nuove nei TP svizzeri. L'acquisto sul mercato di nuovi prodotti per l'esercizio del traffico regionale, invece, è oggetto dell'ordinazione di prestazioni del TRV (cfr. [approvazione OITRV](#)).

I veicoli e altri mezzi ordinati per l'esercizio del TRV, anche se possono contenere innovazioni,

sono soprattutto investimenti programmati a lungo termine e unicamente prodotti industrializzati. L'ordinazione del TRV non finanzia in nessun caso la realizzazione e sperimentazione di prototipi, il cui finanziamento è di esclusiva competenza del programma di sostegno all'innovazione.

Di seguito sono riportate le fattispecie principali e la rispettiva fonte di finanziamento.

Fattispecie	Fonte di finanziamento	
	Programma di sostegno all'innovazione nel TRV	Processo di ordinazione del TRV
Progetti pilota volti a testare un'idea innovativa, una nuova tecnologia, un nuovo processo o un nuovo servizio non ancora sperimentati nel TRV	●	
Acquisto di veicoli e di altri mezzi per l'esercizio del TRV nel quadro di piani d'investimento di lungo termine contenenti innovazioni o nuove tecnologie		●
Progetti pilota volti a testare un mezzo di trasporto innovativo non ancora disponibile nel TRV in Svizzera. Realizzazione di un prototipo o acquisto/noleggio di un'unità per i test.	●	
Acquisto di una soluzione nuova o innovativa utilizzata come standard per l'intero settore del TRV (ad es. nuova piattaforma web)	●	
Acquisto per il TRV di prodotti nuovi e industrializzati scaturiti da progetti pilota sostenuti dal programma d'innovazione		●

Di norma, il programma d'innovazione e l'ordinazione del TRV sono due fonti di finanziamento complementari. Il programma si concentra essenzialmente sull'attuazione di soluzioni innovative finanziando la realizzazione e sperimentazione di prototipi nel quadro di progetti

pilota. Al termine della sperimentazione del prototipo, i risultati vengono analizzati e comparati con gli obiettivi del progetto. Se la soluzione testata è un prodotto che apporta un reale valore aggiunto per il TRV e presenta un rapporto benefici – costi superiore a 1, si può presumere che darà luogo a



una produzione in serie. In questo caso, se il prodotto è industrializzato, o addirittura già omologato, le imprese del TRV possono ordinare il prodotto finito e integrare le ripercussioni finanziarie

(costi e ricavi d'esercizio) nella loro offerta TRV. A seconda dell'importo dell'investimento, è richiesto il previo consenso della Sezione Traffico viaggiatori dell'UFT.

## Finanziamento dell'innovazione nel TRV

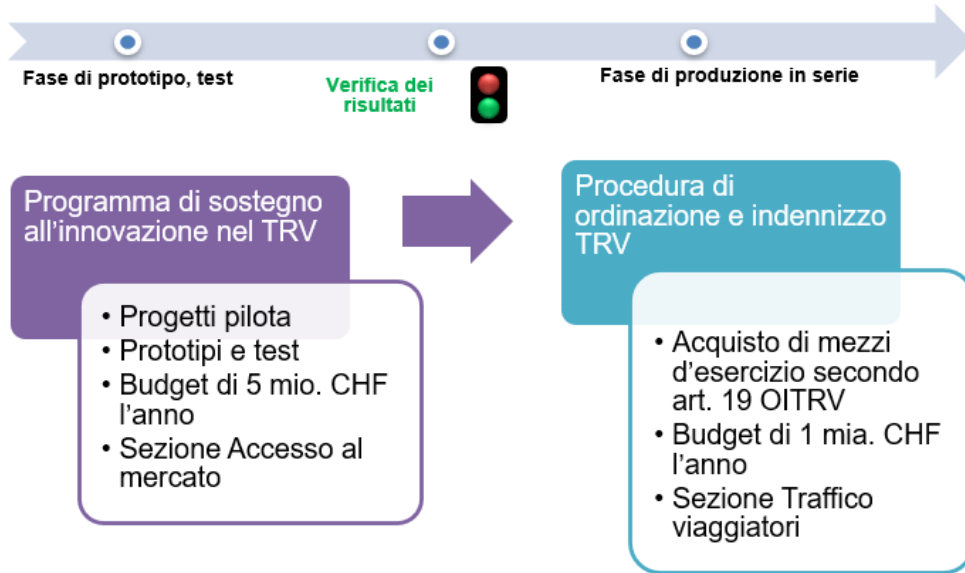


Figura 5 Fonti di finanziamento per i progetti d'innovazione

## Allegato III: costi computabili

---

Di massima, sono presi in considerazione soltanto i costi strettamente necessari per realizzare il progetto. I costi delle IT già coperti, in particolare dalle indennità per il TRV, non sono computabili, così come non lo sono le prestazioni preliminari al progetto: infatti, è escluso un sostegno retroattivo. Per il conteggio dei costi computabili è determinante la data di avvio del progetto convenuta nel contratto di finanziamento.

Di seguito sono elencati, a titolo di esempio, i costi computabili.

- Costi di gestione del progetto
- Costi degli studi preliminari (ad es. fattibilità tecnica)
- Costi di realizzazione del prototipo (concezione, fabbricazione, altri costi legati al prototipo)

- Costi per la domanda di autorizzazione dell'UFT per l'esercizio di prova
- Costi di sperimentazione del prototipo (preparazione e realizzazione dei test, analisi dei risultati)
- Costi di redazione dei rapporti intermedi e del rapporto finale

Non sono per contro computabili i costi legati ad esempio all'industrializzazione, all'omologazione e alla commercializzazione del prodotto.

Elaborazione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA)

I progetti finanziati a fondo perduto non sono soggetti all'IVA. Ad esempio, un'azienda di trasporti beneficiaria di un finanziamento a fondo perduto non può fatturare l'IVA delle ore di lavoro imputate al programma d'innovazione (costi interni). D'altro canto, è autorizzata a rifatturare al programma d'innovazione l'IVA addebitata dai suoi fornitori e da altri fornitori di servizi (costi esterni).

## **Allegato IV: altri documenti concernenti il programma**

---

Sul sito Internet dell'UFT [www.uft.admin.ch/innovazione-trv](http://www.uft.admin.ch/innovazione-trv) sono disponibili anche i documenti elencati di seguito.

- Programma di sostegno all'innovazione nel traffico regionale viaggiatori 2021–2024
- Modulo di autovalutazione
- Modulo di idea di progetto
- Modulo di domanda di finanziamento e rispettivi allegati Excel

Ufficio federale dei trasporti  
Mühlestrasse 6  
CH-3063 Ittigen  
Indirizzo postale: CH-3003 Berna  
Tel.: +41 (0)58 465 47 41  
[forschung@bav.admin.ch](mailto:forschung@bav.admin.ch)  
[www.bav.admin.ch/innovazione-trv](http://www.bav.admin.ch/innovazione-trv)

## Allegato V: elenco delle abbreviazioni

---

Abbreviazione	Denominazione
art.	Articolo
CHF	Franchi svizzeri
Cost.	Costituzione federale
cpv.	Capoverso
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
dg	Sezione Affari della Direzione
EBIT	Earnings before interest and taxes (utile al lordo degli oneri finanziari e fiscali)
FIA	Comitato direttivo per la ricerca e l'innovazione
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
IT	Impresa di trasporto
LDis	Legge sui disabili
lett.	Lettera
LPRI	Legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione
LSu	Legge sui sussidi
LTras	Legge sulla trasparenza
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori
n.	Numero
OCIC	Ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie
OCSE	Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico
OEn	Ordinanza sull'energia
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie
OITRV	Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori
OTV	Ordinanza sul trasporto di viaggiatori
PK	Divisione Politica
PL	Responsabile del programma
R+I	Ricerca e innovazione
RBC	Rapporto benefici – costi
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SETraP	Strategia energetica per i trasporti pubblici
TP	Trasporti pubblici
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti