



Direttiva UFT

Programma di promozione dell'innovazione nel trasporto pubblico di viaggiatori

Riferimento: BAV-313.00-13/26/30/6

Data: 26 febbraio 2025

Versione: V 1.0

Sulla base dell'articolo 57 capoverso 2 dell'ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16)

Editore	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna Divisione Finanziamento
Diffusione	Pubblicazione sul sito Internet dell'UFT (https://www.bav.admin.ch/)
Lingue	Francese (originale) Tedesco (traduzione) Italiano (traduzione)
Entrata in vigore	26 febbraio 2025

Ufficio federale dei trasporti

Christa Hostettler
Direttrice

Martin von Känel
Capodivisione Finanziamento

Cronologia redazionale

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato
V1.0	26/02/2025	lec/mz	1 ^a edizione	In vigore



Indice dei contenuti

1	Aspetti generali	3
1.1	Scopo e campo d'applicazione della direttiva	3
1.2	Obiettivo del programma	3
1.3	Basi legali	4
1.4	Tipi di progetto.....	5
1.5	Altri programmi di ricerca e d'innovazione dell'UFT.....	5
2	Condizioni quadro	6
2.1	Fondi disponibili.....	6
2.2	Aventi diritto e presentazione delle domande di finanziamento.....	6
2.3	Consenso e solvibilità dei partner di progetto	6
2.4	Luogo di realizzazione del progetto	6
2.5	Durata del progetto.....	7
2.6	Calcolo dei sussidi e delle prestazioni proprie	7
3	Procedura di selezione dei progetti	9
3.1	Idea di progetto	10
3.2	Domanda di finanziamento	10
3.3	Esame formale	11
3.4	Valutazione delle domande	11
3.5	Decisione di finanziamento	14
3.6	Contratto di finanziamento	14
3.7	Pubblicazione delle informazioni sul progetto	14
4	Esecuzione dei progetti	15
4.1	Avvio del progetto.....	15
4.2	Responsabile della supervisione del progetto	15
4.3	Doveri del beneficiario dell'aiuto finanziario	15
4.4	Rapporti e versamento dei contributi	16
4.5	Comunicazione.....	16
5	Altro	17
5.1	Protezione della proprietà intellettuale	17
5.2	Interlocutori.....	17
5.3	Confidenzialità.....	17
6	Elenco delle abbreviazioni	18
Allegato 1 - Spiegazioni complementari per la compilazione della domanda di finanziamento		19
Allegato 2 - Costi computabili		23
Allegato 3 - Altri documenti concernenti il programma		24

1 Aspetti generali

1.1 Scopo e campo d'applicazione della direttiva

La presente direttiva regola le condizioni e la procedura per la concessione da parte della Confederazione di contributi a fondo perso volti a promuovere l'innovazione nel trasporto pubblico (TP) di viaggiatori.

Nel 2020 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha lanciato un programma per la promozione dell'innovazione nel traffico regionale viaggiatori (TRV). Nell'ambito dell'ultima revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) e dell'OITRV, dal 1° gennaio 2025 la possibilità di concedere contributi è stata estesa a tutte le categorie di TP definite nell'articolo 28 LTV e, quindi, non è più limitata al solo TRV. Il programma è quindi stato modificato di conseguenza e pubblicato, solo in francese, con il titolo «Innovation dans le transport public de voyageurs, programme d'encouragement 2025-2028».

Alla sua applicazione è destinata la presente direttiva, che illustra ai richiedenti e alle altre parti interessate la procedura per la concessione di contributi per progetti pilota intesi a sperimentare soluzioni innovative nel TP svizzero

Nonché definisce i diritti e gli obblighi che i beneficiari dei contributi hanno prima, durante e dopo lo svolgimento dei progetti sovvenzionati.

1.2 Obiettivo del programma

Il TP è un pilastro della politica dei trasporti della Confederazione, mirata a rispondere alle esigenze economiche e sociali del Paese. L'UFT si propone di svilupparlo, adattandolo alle esigenze del futuro, affinché possa far fronte alla crescente domanda di mobilità e, al contempo, contribuire a un uso efficiente delle risorse. Per le imprese di trasporto (IT) ciò significa adattarsi costantemente ai nuovi sviluppi tecnologici e sociali per offrire servizi sempre più allettanti.

Le sfide alle quali sono chiamate sono notevoli. Finanziate dagli enti pubblici, devono razionalizzare continuamente le proprie attività per aumentare la produttività. Di conseguenza, non dispongono di risorse sufficienti per occuparsi, oltre che dell'operatività quotidiana, dello sviluppo o della sperimentazione di nuove soluzioni.

Eppure i progetti pilota sono importanti per rendere più allettanti il sistema di TP e il suo collegamento con la mobilità individuale e per aumentare l'efficienza economica sfruttando gli sviluppi tecnologici. Leve promettenti in tal senso sono, tra molte altre, l'approccio globale agli spostamenti (catena di trasporto) e la digitalizzazione con il suo potenziale di semplificazione dell'uso dei mezzi di trasporto.

L'UFT è convinto che le IT siano nella posizione migliore per sviluppare e implementare nuove soluzioni. Con il programma intende perciò aiutarle a proiettarsi nel futuro, fornendo loro risorse finanziarie destinate alla realizzazione di progetti pilota.

I progetti devono essere di interesse pubblico e realizzare, per esempio, una riduzione dei costi e/o un miglioramento della qualità del servizio per gli utenti (aumento di produttività e/o di attrattiva). Le innovazioni devono riguardare di preferenza i settori di promozione prioritari del programma 2025-2028: tecnologia dei veicoli e delle installazioni connesse, esercizio e manutenzione, programma d'offerta, tariffazione e biglietteria, esperienza di viaggio. Il programma 2025-2028 è disponibile sul [sito Internet del programma](https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html)¹, nella scheda «Documentazione» in fondo alla pagina.

¹ <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html>

1.3 Basi legali

Costituzione federale del 18 aprile 1999

- *Art. 64 cpv. 1*

Legge federale del 14 dicembre 2012² sulla promozione della ricerca e dell'innovazione ([LPRI](#))

- *Art. 2 lett. b*
- *Art. 6*
- *Art. 41*

Legge del 5 ottobre 1990³ sui sussidi ([LSu](#))

- *Art. 6 lett. a*
- *Art. 7 lett. b, c e d*
- *Art. 16 cpv. 1 e 2*

Legge del 20 marzo 2009⁴ sul trasporto di viaggiatori ([LTV](#))

- *Art. 28*
- *Art. 31 cpv. 2*

Ordinanza del 16 ottobre 2024⁵ sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori ([OITRV](#))

- *Art. 3*
- *Art. 57*

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

Legge federale del 21 giugno 2019⁶ sugli appalti pubblici ([LApub](#))

Ordinanza del 12 febbraio 2020⁷ sugli appalti pubblici ([OAPub](#))

Il quadro giuridico fornisce la base necessaria per il finanziamento dell'innovazione.

I crediti sottostanno all'approvazione del Parlamento.

² RS 420.1

³ RS 616.1

⁴ RS 745.1

⁵ RS 745.16

⁶ RS 172.056.1

⁷ RS 172.056.11

1.4 Tipi di progetto

Con il programma in oggetto, l'UFT promuove progetti pilota e di dimostrazione che si collocano all'intersezione tra laboratorio e 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 aspetti socioeconomici e modelli commerciali).

I progetti devono avere un carattere innovativo. Nel contesto del programma in oggetto la definizione di innovazione di cui all'articolo 2 lettera b LPRI è stata ampliata in modo da tener conto delle specificità del TP di viaggiatori: per innovazione si intende qui una soluzione nuova o significativamente migliorata, che apporta un reale valore aggiunto per gli utenti e che non è ancora disponibile o stata sperimentata nel TP svizzero. Gli utenti possono essere le IT e/o gli utenti dei trasporti.

Per studi di fattibilità o «proof of concept» sono concessi contributi solo se il richiedente prevede, in seguito, di sviluppare un prototipo o un banco di prova. In questi casi, l'analisi costi-benefici (cfr. all. 1) deve riguardare la soluzione sperimentata nell'ipotesi che venga attuata.

Possono essere richiesti contributi anche per la sperimentazione in un contesto svizzero di soluzioni già applicate all'estero.

Sono esclusi dal programma i progetti volti a standardizzare un prodotto, poiché generalmente comportano poca o nessuna innovazione.

Per i progetti pilota i cui obiettivi non sono stati raggiunti, in toto o in parte, è possibile presentare una nuova domanda di finanziamento dopo un periodo di attesa di cinque anni se nel frattempo sono stati compiuti significativi progressi tecnici e le prospettive di successo del progetto risultano inequivocabilmente buone.

1.5 Altri programmi di ricerca e d'innovazione dell'UFT

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

- Strategia energetica per i trasporti pubblici (SETraP 2050)
- Ricerca nel settore dell'infrastruttura ferroviaria
- Innovazioni tecniche nel trasporto ferroviario di merci
- Lotta al rumore ferroviario

Per maggiori informazioni in merito si veda il [sito Internet dell'UFT](https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione.html)⁸.

⁸ <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione.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.

I fondi destinati al programma di promozione dell'innovazione provengono dal credito d'impegno per il finanziamento del TRV.

2.2 Aventi diritto e presentazione delle domande di finanziamento

I richiedenti e i beneficiari diretti dei sussidi devono essere obbligatoriamente IT presso le quali è possibile ordinare un'offerta di trasporto di cui all'articolo 28 LTV. Qualora l'idea di progetto riguardi categorie di trasporto finanziariamente autonome, come il traffico a lunga distanza o il trasporto esclusivamente turistico, il programma sostiene il progetto solo se potrà beneficiarne anche almeno una categoria di trasporto ordinata dagli enti pubblici.

Una domanda di finanziamento può essere presentata in ogni momento mediante l'apposito modulo disponibile sul [sito Internet del programma](#)⁹, nella scheda «Presentare un progetto». Ulteriori informazioni sulla sua compilazione sono fornite nell'allegato 1.

Sono interessate tutte le modalità di trasporto (rotaia, strada, impianti a fune e navigazione). Le IT possono realizzare i propri progetti in partenariato con imprese pubbliche o private, università, istituti di ricerca, organizzazioni non governative, associazioni economiche e di categoria oppure comunità di lavoro composte dalle 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 TP non possono pertanto richiedere l'aiuto finanziario 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.

2.3 Consenso e solvibilità dei partner di progetto

La documentazione attestante il finanziamento dei costi del progetto non coperti dalla Confederazione (prestazioni proprie, altre fonti) deve essere trasmessa entro la stipula del contratto di finanziamento.

2.4 Luogo di realizzazione del progetto

I progetti sono realizzati di massima in Svizzera. Un progetto proposto da un'impresa di TP svizzera può essere realizzato all'estero se il partner è un'istituzione o una società estera. In questo caso, il richiedente si accerterà che venga svolto alle stesse condizioni svizzere e che la soluzione sperimentata 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.

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

2.5 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 nel contratto di finanziamento. 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.

2.6 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 (v. n. 3.4). Un fattore determinante per il calcolo dell'ammontare dell'aiuto finanziario è in particolare il rapporto benefici-costi (RBC)¹⁰: un progetto con un RBC superiore a 1 ha maggiori probabilità di ottenere la quota di finanziamento richiesta.

Capacità finanziaria del richiedente e dei partner

Secondo l'articolo 7 capoverso 1 lettere c e d [LSu](#) il beneficiario dell'aiuto finanziario 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 di progetto. Ciò riguarda innanzitutto le IT e i partner privati.

Le IT devono mettere a disposizione in particolare le infrastrutture e il personale i cui costi sono già coperti da altre fonti (p. 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 pari al 50 per cento dei loro costi imputabili al progetto. In tutti gli altri casi in cui sono coinvolte imprese del settore privato, l'IT è tenuta a rispettare la LApub e non si esige alcuna prestazione propria da parte degli offerenti.

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

¹⁰ Il RBC è il rapporto tra i benefici attualizzati e i costi attualizzati del progetto.

Partner di progetto	Prestazioni proprie
Imprese di trasporto	Messa a disposizione di infrastrutture e personale i cui costi sono già coperti da altre fonti (p. es. dalle indennità per il TRV)
Università, centri R&S	Messa a disposizione di infrastrutture i cui costi sono già coperti da altre fonti
Imprese private senza un interesse commerciale a lungo termine	Nessuna
Imprese private con un interesse commerciale a lungo termine	50% dei loro costi imputabili al progetto
Offerenti in una messa a concorso	Nessuna

Altre fonti di finanziamento

Il richiedente deve dimostrare di aver sollecitato altri finanziamenti possibili, in particolare per i progetti che non interessano esclusivamente il TRV. Se il progetto usufruisce del sostegno di un altro programma federale, bisogna dichiararlo.

Contributo del programma

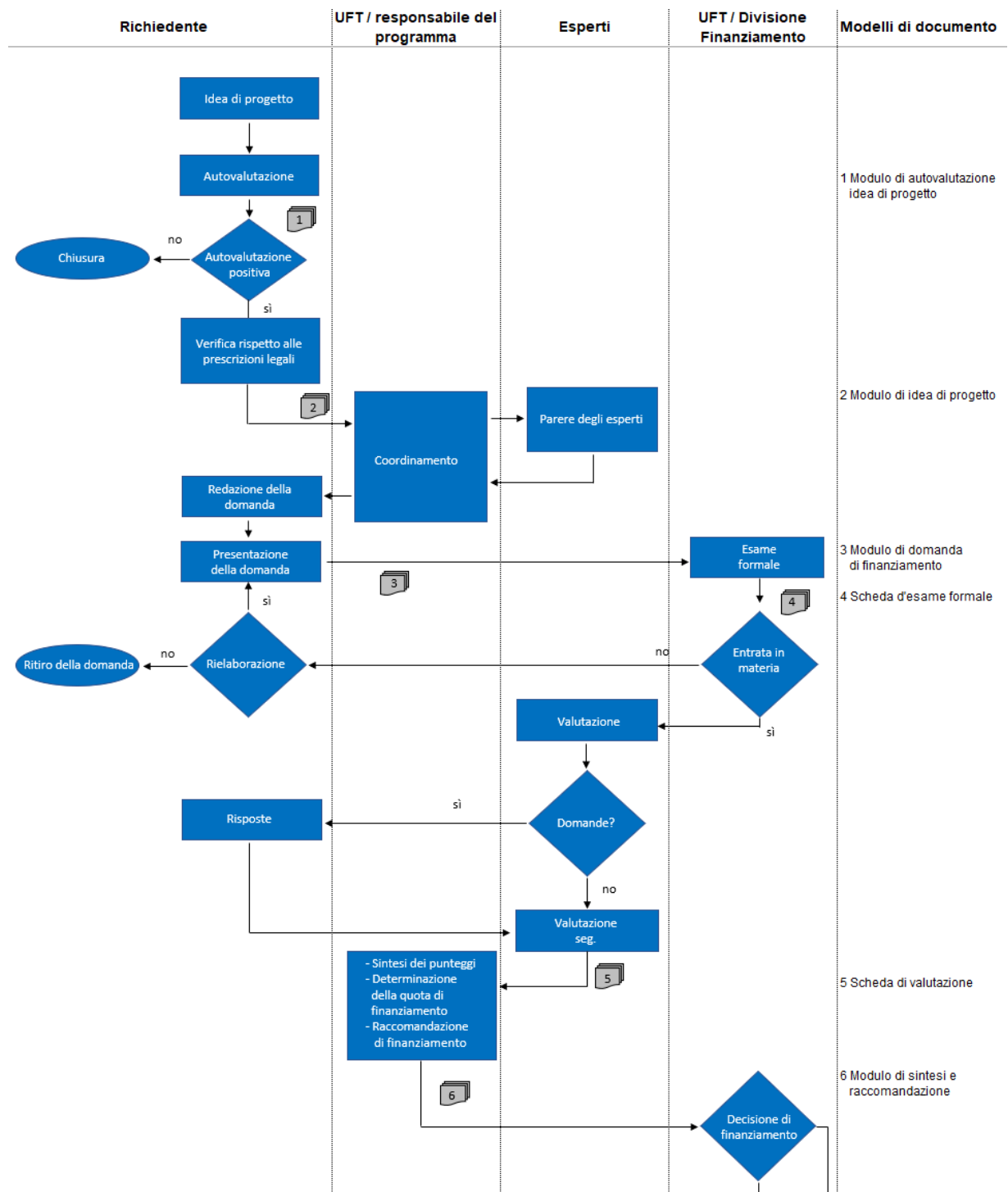
Di norma, il programma copre i costi del progetto rimanenti dopo aver dedotto le prestazioni proprie e gli aiuti finanziari di terzi (Cantoni, Comuni, altri programmi federali, ecc.) fino all'importo massimo stabilito nel contratto di finanziamento.

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 (v. all. 2).

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

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.



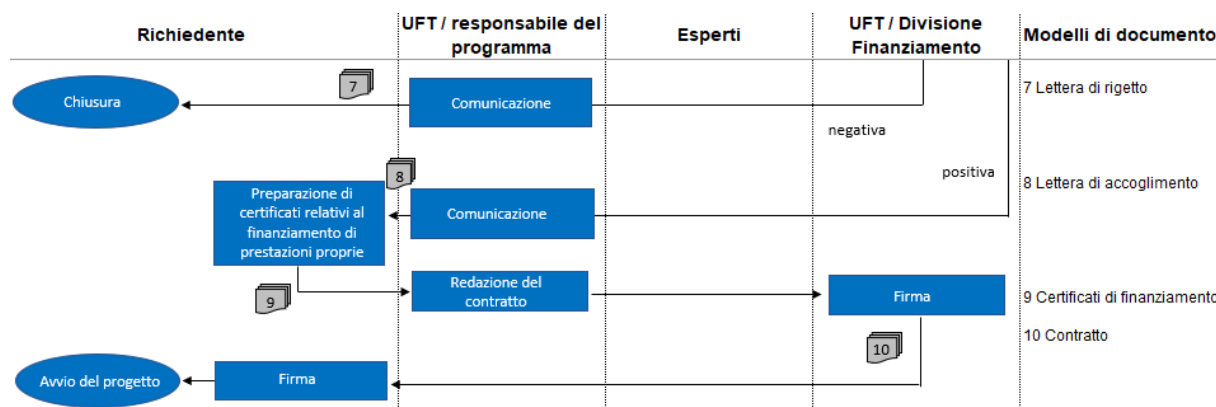


Figura 1 - Procedura di esame delle domande

3.1 Idea di progetto

Prima di proporre un progetto, il richiedente deve verificare, mediante il modulo di autovalutazione disponibile sul [sito Internet del programma](https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html)¹¹ nella scheda «Presentare un progetto», che la sua idea adempia 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, disponibile anch'esso nella scheda «Presentare un progetto», 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.

3.2 Domanda di finanziamento

Per la presentazione della domanda è obbligatorio usare il modulo ufficiale dell'UFT in Word e il relativo allegato Excel disponibili sul [sito Internet del programma](https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html)¹², nella scheda «Presentare un progetto». 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 tre 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 2004¹³ 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.

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

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

¹³ 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.

Criteri formali	Condizioni
Qualifica del richiedente	Il richiedente è un'IT presso la quale è possibile ordinare un'offerta di trasporto di cui all'articolo 28 LTV.
Natura del progetto	Il progetto è di interesse per almeno una categoria di trasporto ordinata dagli enti pubblici.
	Si tratta di un progetto pilota e/o di dimostrazione.
	Il progetto è sostenuto almeno da tre IT svizzere.
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 benefici-costi è completa e comprensibile.
	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 e misurabile.
	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 (p. 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 tecnici o economici, o entrambe le categorie. Apponendo la propria firma sul modulo di valutazione, confermano la loro indipendenza e l'assenza di conflitti di interesse nella valutazione del progetto. Sulla base della loro valutazione, il PL elaborerà una proposta di finanziamento del progetto.

Criteri di idoneità

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

- Innovazione: la soluzione proposta rappresenta veramente un'innovazione nel settore del TP in Svizzera?
- Rapporto benefici-costi a lungo termine: il RBC è plausibile e favorevole in caso di utilizzo della soluzione proposta nel TP?
- Interesse pubblico: la soluzione proposta apporta un reale valore aggiunto per le imprese e/o gli utenti del TP?
- Gestione dei rischi: i rischi del progetto sono sotto controllo e le possibilità di raggiungere gli obiettivi nei tempi prestabiliti sufficientemente elevate?

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

Sottocriteri

Di seguito sono riportati i sottocriteri e, tra parentesi, la rispettiva ponderazione nel calcolo del punteggio.

Di natura tecnica

Criterio dell'innovazione

- Si tratta di una soluzione nuova o migliorata in maniera significativa (30 %).
- La soluzione proposta apporta un reale valore aggiunto dal punto di vista dell'utente (10 %).
- La soluzione proposta non è già disponibile o stata sperimentata nel settore del TP in Svizzera (40 %).
- La soluzione proposta fornisce una risposta a un problema finora irrisolto (20 %).

Criterio della gestione dei rischi

- Le competenze specifiche indispensabili per il progetto sono disponibili (12,5 %).
- Ruoli e responsabilità dei partner di progetto sono definiti in maniera univoca (12,5 %).
- Le risorse umane disponibili sono sufficienti (12,5 %).
- Le risorse materiali a disposizione sono sufficienti (12,5 %).
- I costi preventivati sono realistici (12,5 %).
- Gli aspetti di natura giuridica, in particolare quelli legati all'uso di tecnologie brevettate da terzi, sono chiariti (12,5 %).
- Lo scadenario del progetto è realistico (12,5 %).
- I rischi principali del progetto sono identificati e le misure per prevenirli adeguate (12,5 %).

Di carattere economico

Criterio del rapporto benefici-costi a lungo termine

- L'analisi benefici-costi è plausibile (50 %).
- Il RBC è sufficientemente favorevole da giustificare la realizzazione del progetto (50 %).

Criterio dell'interesse pubblico

- Il progetto fa riferimento a uno dei settori prioritari del programma di promozione dell'innovazione nel trasporto pubblico di viaggiatori 2025-2028 (30 %).

- La soluzione da sperimentare apporta vantaggi significativi per le IT e/o gli utenti del TP ordinato (30 %).
- In caso di esito positivo del progetto pilota, la soluzione può essere trasferita ad altre imprese del TP (30 %).
- Altre organizzazioni pubbliche mostrano interesse per il progetto (10 %).

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»	4 pt
«d'accordo»	3 pt
«indeciso»	2 pt
«non d'accordo»	1 pt
«per niente 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.

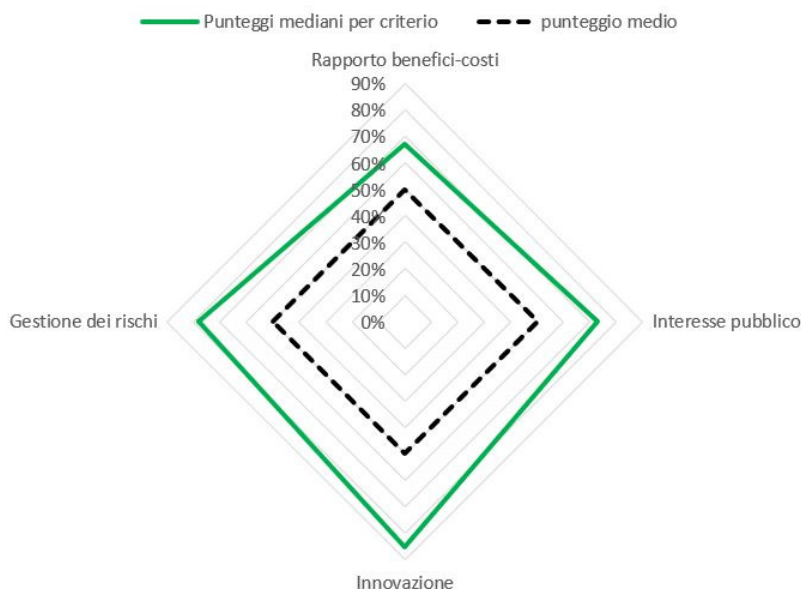


Figura 2 - Grafico che illustra il punteggio ottenuto dal progetto per i quattro criteri di valutazione

Raccomandazione di finanziamento

Sulla base della valutazione degli esperti, il PL redige 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 2.6.

3.5 Decisione di finanziamento

Le decisioni in merito al finanziamento dei progetti di innovazione sono prese dalla Divisione Finanziamento e comunicate per iscritto al richiedente. Se la domanda è accolta, le modalità della collaborazione vengono definite in un contratto stipulato tra l'UFT e il richiedente (cfr. art. 16 cpv. 2 e art. 19 LSu).

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 attestanti la quota di finanziamento non coperta dalla Confederazione.

Non sussiste alcun diritto agli aiuti finanziari.

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 la quota di finanziamento non coperta dalla Confederazione.

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 di progetto per conto dell'IT richiedente;
- designazione dell'interlocutore principale e del responsabile della supervisione del progetto per conto dell'UFT.

La domanda di finanziamento è parte integrante del contratto.

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 dell'impresa beneficiaria 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 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 giustificativi, 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 (p. es. sicurezza, autorizzazioni, concessioni, ecc.). Per le esigenze normative legate al progetto, il beneficiario dell'aiuto finanziario interagisce direttamente con le competenti sezioni dell'UFT, informandone il responsabile della supervisione del progetto.

4.3 Doveri del beneficiario dell'aiuto finanziario

Il beneficiario dell'aiuto finanziario ha gli obblighi riportati di seguito, definiti nel contratto di finanziamento.

Dirige il progetto, assumendosene anche la responsabilità amministrativa e il coordinamento con l'UFT. Può delegare la gestione tecnica a un suo partner di progetto.

Si impegna a realizzare il progetto come descritto nella domanda di finanziamento.

Firmando il contratto, conferma che l'intero finanziamento del progetto è garantito, prestazioni proprie comprese.

Fornisce i rapporti intermedi e finale del progetto, assumendosi la piena responsabilità per il contenuto, di propria iniziativa ed entro le scadenze concordate contrattualmente.

Cura la gestione finanziaria del progetto, dalla stesura del preventivo nella domanda di finanziamento fino al conteggio finale. Accerta altresì la solvibilità dei suoi partner.

Garantisce la supervisione rigorosa dei costi del progetto, tenendo aggiornata la contabilità analitica che deve presentare in qualsiasi momento su richiesta dell'UFT, insieme a tutti i documenti giustificativi.

Si assicura che le parti coinvolte (partner di progetto) siano a conoscenza del contratto di finanziamento del progetto. Su questa base, stipula anche un contratto con i suoi partner di progetto.

Istituisce un gruppo di affiancamento composto da altre IT interessate dalla soluzione sperimentata, con l'obiettivo di scambiare informazioni e monitorare lo svolgimento del progetto.

Le IT e i loro partner che palesano comportamenti antieconomici saranno esclusi in via definitiva dal programma di promozione.

4.4 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 come pure sulla situazione relativa alle spese rispetto al preventivo del progetto. A tal fine un modello di rapporto intermedio è messo a disposizione dei promotori del progetto. Se necessario, questi rapporti potranno essere pubblicati su ARAMIS. Disposizioni specifiche saranno inserite 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'Ufficio stesso 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 [ARAMIS¹⁴](#) 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 di progetto.

4.5 Comunicazione

Con i Cantoni e i Comuni

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, in particolare se il progetto riguarda il trasporto urbano. 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 l'UFT decide di sostenere il progetto, ne informa i Cantoni interessati.

Sul sito Internet dell'UFT

Il programma promuove la diffusione dei risultati dei progetti. La pagina del programma sul sito Internet dell'UFT fornisce informazioni sui progetti sostenuti. A tal fine può essere chiesto ai beneficiari degli aiuti finanziari di scrivere un breve articolo.

Su ARAMIS

Pubblicazione dei rapporti finali

¹⁴ <https://www.aramis.admin.ch>

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 sperimentate o causi costi supplementari per le IT indennizzate.

5.2 Interlocutori

Le coordinate del PL sono indicate sulla [pagina Internet del programma](#)¹⁵.

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

¹⁵ <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html>

6 Elenco delle abbreviazioni

Abbreviazione	Denominazione
all.	Allegato
ARAMIS	Administration Research Actions Management Information System (sistema d'informazione sui progetti di ricerca e innovazione)
art.	Articolo
CHF	Franchi svizzeri
cpv.	Capoverso
IT	Impresa di trasporto
lett.	Lettera
LPRI	Legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione
LSu	Legge sui sussidi
LTras	Legge federale sul principio di trasparenza dell'amministrazione
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori
n.	Numero
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie
OITRV	Ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori
PL	Responsabile del programma (dal tedesco Projektleiter)
R&S	Ricerca e sviluppo
RBC	Rapporto benefici-costi
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SETraP	Strategia energetica per i trasporti pubblici
TP	Trasporto pubblico
TRV	Traffico regionale viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti

Allegato 1 - 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 avere scadenze definite. 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 (p. es. un'autorizzazione o una concessione temporanea per i test), 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 (LTV, OTV, Oferr, ecc.).

Sostegno di altre imprese di trasporto

Il richiedente deve trovare almeno altre tre IT svizzere che confermano l'interesse al progetto in vista di un'eventuale attuazione nel quadro delle proprie attività. In questo modo si garantisce che, se gli effetti della soluzione sperimentata si rivelano positivi, possano essere replicati.

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 (p. es. azienda industriale o studio di ingegneria) o istituti di ricerca (p. es. università). È esclusa la partecipazione dell'UFT.

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

Nel preventivo devono essere riportati in maniera trasparente e dettagliata sia tutti i costi del progetto sia i dettagli del finanziamento, avvalendosi del modello di tabella proposto nel file Excel da allegare al modulo di domanda. 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 del modulo. Di massima, l'acconto versato all'avvio del progetto deve coprirne i costi 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, ricevuto il rapporto finale e approvato il conteggio finale.

L'allegato 2 della presente direttiva 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 2.6 della direttiva.

Se il progetto riguarda il trasporto urbano, ci si aspetta che il richiedente solleciti il sostegno finanziario del Cantone e/o delle città interessate dal progetto pilota prima di rivolgersi al programma.

Innovazione (n. 6.1 del modulo di domanda)

Vedi numero 1.4 della direttiva.

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
1 = bassa	Improbabile, inferiore al 20 %
2 = media	Probabile, tra il 20 e il 50 %
3 = alta	Altamente probabile, superiore al 50 %

	Valutazione dell'impatto su		
	risultati del progetto	scadenze	costi
1 = basso	Scarto minimo	Minimo	Nessuno
2 = medio	Scarto da medio a importante	Medio	Medio
3 = alto	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.

Rapporto benefici-costi a lungo termine (n. 6.3 del modulo di domanda e suo allegato 6)

Un progetto pilota serve in primo luogo a realizzare un'innovazione sviluppando 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

benefici-costi¹⁶ ipotizzando che la soluzione sperimentata presenti del potenziale e che sia 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 le ipotesi specificandole in corrispondenti note. L'analisi deve contenere tutte le informazioni necessarie a verificare la plausibilità dei risultati.

Il richiedente definirà tre scenari (migliore, tendenziale e peggiore). Quello tendenziale è il più probabile. Gli scenari migliore e peggiore rappresentano rispettivamente i casi più favorevole e più sfavorevole, la cui probabilità di realizzazione è tuttavia molto bassa. Il RBC¹⁷ è calcolato automaticamente per i tre scenari applicando un tasso di sconto del 5 per cento l'anno, che tiene conto dei tassi di interesse e dell'inflazione nonché, in una certa misura, del rischio presentato dai progetti di innovazione.

La tabella seguente mostra i valori da prendere in considerazione per la stima dei costi esterni, come la riduzione delle emissioni di CO₂ nel traffico individuale motorizzato (trasferimento modale), del numero e della gravità degli incidenti e dei tempi di percorrenza e di attesa per gli utenti.

Tipo di benefici/costi		Unità	Valore		Fonti
Emissioni di CO2					
	Costo sociale CO2	CHF/tonnellata	430		Externe Effekte des Verkehrs 2021, ARE, 2024
	Consumo medio di carburante delle automobili private con motore termico	g/km	145		- Stima basata su «Effetti delle prescrizioni sulle emissioni di CO2 per automobili (...) 2012-2021» (DATEC)
	Quota di automobili non termiche	%	7.11		UFS (2023)
	trasporto pubblico (autobus)	g/km	A seconda del modello di veicolo		- Da fornire da parte dell'impresa di trasporto in base alle informazioni interne o del produttore
Risparmio di tempo			Totale	Per lavoro	
	Tempo di percorrenza	CHF/h	17.05	25.42	Analysis of the Stated Preference Survey 2021 on Mode, Route and Departure Time Choices, ARE, 2024
	Numero di interscambi	CHF/interscambio			
	Tempo di interscambio	CHF/h	20.65	30.82	
Aumento della sicurezza					
	Valore statistico di una vita	kCHF/decesso	7200		Value of Statistical Life (VOSL): Empfohlener Wert der Zahlungsbereitschaft für die Verminderung des Unfall- und Gesundheitsrisikos in der Schweiz, ARE, 2023
	Lesione grave	kCHF/caso	720		
	Lesione minore	kCHF/caso	72		
Tasso di sconto	Tasso di sconto sociale	%	Stabilito al 5% nella direttiva		Tiene conto dei tassi di interesse, dell'inflazione e, in una certa misura, del rischio presentato dai progetti di innovazione

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

¹⁶ L'analisi benefici-costi 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.

¹⁷ Il RBC è il rapporto tra i benefici attualizzati e i costi attualizzati.

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 trasporto pubblico aumentandone efficienza e attrattività. I progetti devono di preferenza rientrare in uno dei cinque settori di promozione prioritari del programma 2025-2028 e apportare miglioramenti qualitativi per gli utenti dei trasporti e/o permettere, nella misura del possibile, riduzioni dei costi a termine.

Firme (n. 8 del modulo di domanda)

L'IT e i suoi partner (p. es. università, imprese private che forniscono prestazioni proprie secondo il n. 2.6 della presente direttiva) devono firmare la domanda di finanziamento. Se il partner privato deve essere selezionato mediante procedura di messa a concorso, la domanda è firmata soltanto dall'IT.

Allegato 2 - 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. 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.

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

- Costi di gestione del progetto
- Costi di studi preliminari (p. es. fattibilità tecnica)
- Costi di realizzazione del prototipo (concezione, fabbricazione, ecc.)
- 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 per esempio all'industrializzazione, all'omologazione e alla commercializzazione del prodotto.

Imposta sul valore aggiunto (IVA)

I progetti finanziati a fondo perso non sono soggetti all'IVA. L'IT beneficiaria di un contributo a fondo perso non può fatturare l'IVA sulle ore dedicate al progetto (costi interni), ma è autorizzata a riversare sul programma l'IVA fatturata dai suoi fornitori e da altri fornitori di servizi (costi esterni).

Allegato 3 - Altri documenti concernenti il programma

Gli altri documenti destinati ai richiedenti sono disponibili sul [sito Internet del programma](#)¹⁸, nella scheda «Documentazione».

- Programma di sostegno all'innovazione nel traffico regionale viaggiatori 2025-2028
- 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
www.bav.admin.ch/innovazione-tpv

¹⁸ <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-general/ricerca-e-innovazione/programmi-di-ricerca-e-d-innovazione/innovazione-tpv.html>