



Luglio 2024

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

in virtù dell'[OTM \(RS 742.411\)](#) del 1° luglio 2016

Riferimento: BAV-224.04-00001/00023

Versione: V 2.0_i

Data: 31.07.2024

Stato: In vigore

Lingue: Tedesco (originale), francese e italiano



Indice

1	Introduzione	4
1.1	Obiettivi e misure di promovimento degli impianti per il traffico merci ferroviario	4
1.2	Scopo della guida	4
1.3	Basi legali	4
1.4	Ulteriori documenti rilevanti	4
2	Categorie e oggetti del promovimento.....	5
2.1	Costruzione	5
2.2	Ampliamento.....	6
2.3	Ammodernamento	6
3	Criteri di promovimento.....	7
3.1	Presupposti per il promovimento (art. 5 OTM)	7
3.2	Disposizioni aggiuntive relative agli impianti per il traffico merci all'estero.....	8
a.	Sussidiarietà	9
b.	Delimitazione degli impianti sovvenzionabili all'estero	9
4	Presentazione della domanda.....	9
5	Domanda di inizio anticipato dei lavori di costruzione o di acquisto o ordine anticipato	9
6	Esame della domanda di contributi d'investimento da parte dell'UFT	10
6.1	Documenti mancanti o indicazioni imprecise nella domanda	10
6.2	Esame preliminare della domanda di contributi d'investimento da parte di un ente indipendente	10
6.3	Esame preliminare della domanda di contributi d'investimento da parte dell'UFT	11
6.4	Esame materiale della domanda	11
a.	Diritto al promovimento.....	11
b.	Costi computabili	11
c.	Prestazioni computabili.....	12
d.	Vantaggi di terzi.....	13
e.	Destinatario della decisione.....	13
f.	Rapporti di proprietà fondiaria del destinatario della decisione	13
g.	Fattibilità e sostenibilità del progetto (idoneità tecnica, redditività, domanda).....	14
h.	Consultazione di altri documenti.....	14
7	Decisione di finanziamento	14
7.1	Criteri per il calcolo del promovimento	14
8	Decisione	15
8.1	Decisione negativa	15
8.2	Rincarico e spese supplementari a seguito di modifiche autorizzate del progetto.....	15
8.3	Garanzie	16
8.4	Corso di cambio.....	16
8.5	Imposta sul valore aggiunto.....	16
9	Versamento.....	16
9.1	Acconto.....	16
9.2	Conteggio finale e pagamento finale	17
9.3	Restituzione.....	17
9.4	Riserva della disponibilità creditizia	17

10	Attuazione del progetto sovvenzionato	17
	10.1 Rapporti	17
11	Gestione degli oneri	18
12	Atti dolosi	18
13	Restituzioni	18
14	Costi procedurali	18
15	Allegato	19

1 Introduzione

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

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

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

1.2 Scopo della guida

La Guida è un ausilio per chi richiede alla Confederazione un promovimento finanziario a favore di impianti per il traffico merci ferroviario ai sensi dell'[articolo 8 della legge sul trasporto di merci \(LTM; RS 742.41\)](#). Spiega le condizioni e definisce gli oggetti del promovimento, consentendo ai richiedenti di valutare, sulla base dei criteri ivi descritti, se il loro progetto ha diritto al promovimento. La Guida contiene inoltre istruzioni sulla compilazione della domanda e informazioni sullo svolgimento dell'esame. Il suo obiettivo è semplificare l'inoltro di una domanda.

Le domande possono essere presentate esclusivamente per via elettronica mediante l'applicazione «Investimenti a favore di impianti per il traffico merci» (applicazione Investimenti ITM) integrata nell'inventario dei binari di raccordo. Per accedere all'inventario come pure all'applicazione è necessario effettuare il login. Ulteriori informazioni al riguardo sono contenute nel manuale pubblicato sulla pagina Internet dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) dedicata ai binari di raccordo.

1.3 Basi legali

- Legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci ([LTM; RS 742.41](#))
- Legge del 19 dicembre 2008 sul trasferimento del traffico merci ([LTrasf; RS 740.1](#))
- Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin; [RS 725.116.2](#))
- Legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi ([LSu; RS 616.1](#))
- Legge del 12 giugno 2009 sull'IVA ([LIVA; RS 641.20](#))
- Ordinanza del 25 maggio 2016 sul trasporto di merci ([OTM; RS 742.411](#))
- Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti per i trasporti pubblici ([OEm-TP; RS 742.102](#))
- Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie ([Lferr; RS 742.101](#))

1.4 Ulteriori documenti rilevanti

- Messaggio sulla LTM ([FF 2014 3253](#))
- [Concezione del trasporto di merci per ferrovia](#)
- [Pagina Internet dedicata ai contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci](#) contenente link ai documenti rilevanti e alle pertinenti basi legali
- [Pagina Internet dedicata ai binari di raccordo](#) contenente link ai documenti rilevanti e alle pertinenti basi legali

2 Categorie e oggetti del promovimento

In virtù dell'[articolo 8 LTM](#), la Confederazione accorda contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC e binari di raccordo. La Confederazione può promuovere anche impianti di trasbordo TC all'estero ([art. 8 cpv. 4 LTM](#)). Secondo l'[articolo 8 capoverso 2 LTM](#), il contributo della Confederazione può ammontare al massimo al 60 per cento dei costi computabili. Per progetti d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti può essere aumentato fino all'80 per cento.

La Confederazione può inoltre accordare contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel TC, che tuttavia possono ammontare al massimo al 50 per cento dei costi computabili ([art. 8 cpv. 6 LTM](#)). La Confederazione li assegna sotto forma di mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente ([art. 4 cpv. 4 OTM](#)) che non devono essere rimborsati sempreché il manufatto sia stato terminato e sia utilizzato per lo scopo previsto durante la vita utile programmata di almeno 20 anni. Invece del rimborso, è possibile convertirli in capitale proprio.

L'OTM contiene le disposizioni esecutive per gli impianti per il traffico merci in Svizzera ([sezione 2](#)) e all'estero ([art. 4 cpv. 2](#)). Di seguito si specificano gli impianti e le rispettive possibilità di promovimento.

L'OTM ([art. 10 cpv. 4](#) e [art. 11 cpv. 2](#)) distingue, per quanto concerne la presentazione della domanda, tra impianti per il traffico merci con un volume di investimenti superiore o inferiore a cinque milioni di franchi.

Agli impianti di trasbordo TC d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti si applicano disposizioni particolari trattandosi, nella maggior parte dei casi, di grandi terminali con una funzione di «gateway» (terminale di transito), che hanno un ruolo di rilevanza per numerosi attori del mercato (cfr. anche il messaggio sulla LTM [\[FF 2014 3326 segg.\]](#) e la [Concezione del trasporto di merci per ferrovia](#)).

Una domanda può comprendere diversi oggetti da promuovere: la costruzione di un impianto di trasbordo TC, per esempio, può implicare l'ampliamento di un binario di raccordo. Tali domande sono considerate un tutt'uno e trattate in un'unica decisione.

Oggetto	Costruzione	Ampliamento	Ammodernamento
Binario di raccordo (solo CH)	Sì	Sì	Sì
Attrezzatura di trasbordo su binario di raccordo (solo CH)	Sì	Sì	Sì
Attrezzatura di trasbordo su impianto di trasbordo in CH	Sì	Sì	Sì
Impianto di trasbordo in CH	Sì	Sì	Sì
Binario di raccordo all'estero	No	No	No
Attrezzatura di trasbordo su binario di raccordo all'estero	No	No	No
Attrezzatura di trasbordo su impianto di trasbordo all'estero	Sì	Sì	No
Impianto di trasbordo all'estero	Sì	Sì	No

2.1 Costruzione

La costruzione implica la realizzazione ex-novo di un intero impianto. Sia i binari di raccordo (solo CH) sia l'attrezzatura e gli impianti di trasbordo (CH ed estero) possono essere attribuiti alla categoria «costruzione».

2.2 Ampliamento

L'ampliamento consiste in interventi costruttivi – eventualmente in combinazione con misure operative e organizzative (p. es. procedure di manovra più efficienti grazie a nuove comunicazioni di binari) – volti ad aumentare la capacità di trasbordo o il volume di spedizioni per ferrovia. Per i binari di raccordo un intervento costruttivo è considerato un ampliamento se è chiaramente identificabile come tale, per esempio l'aggiunta di un binario o di una comunicazione di binari oppure un ingrandimento del 10 per cento almeno dell'impianto esistente, anche senza aumento del volume di trasporto; ampliamenti inferiori al 10 per cento sono considerati ammodernamenti. Per gli impianti di trasbordo TC è considerato un ampliamento l'ingrandimento dell'impianto (analogamente ai binari di raccordo) o l'acquisto di ulteriore attrezzatura di trasbordo. Sia i binari di raccordo (solo CH) e gli impianti di trasbordo (CH ed estero) sia l'attrezzatura di trasbordo quale parte di un impianto per il traffico merci (CH ed estero) possono essere attribuiti alla categoria «ampliamento». Gli ampliamenti di impianti di trasbordo all'estero possono usufruire del promovimento solo se determinano un aumento almeno del 10 per cento del volume di trasporto che dà diritto al promovimento.

2.3 Ammodernamento

L'ammodernamento prevede il risanamento di impianti esistenti, nell'ambito del quale sono possibili e consentiti lievi adeguamenti dell'assetto (p. es. raggi di curvatura dei binari, distanze dai binari). Le misure di risanamento non aumentano l'efficienza di un impianto, o non significativamente, ma mirano piuttosto a conservarne il valore (p. es. mediante la sostituzione di scambi o tratti di binario oppure il risanamento di banchine). Possono comprendere necessari adeguamenti allo stato della tecnica (p. es. in materia di apparati centrali, profili di rotaia, tipi di traversine) ed eventuali misure operative e organizzative volte a rispondere alle esigenze del traffico.

L'ammodernamento non include la manutenzione, i cui lavori non danno diritto al promovimento poiché non hanno carattere di investimento. Questi ultimi servono a garantire la funzionalità e la sicurezza d'esercizio dell'impianto durante la sua intera vita utile. La manutenzione stessa non prevede per esempio la sostituzione di rotaie ma solo la loro smerigliatura o la rinalzatura della massicciata, mentre sostituire rotaie e scambi con materiale nuovo o preparato è considerato un ammodernamento. Per l'attrezzatura di trasbordo è considerato come manutenzione, per esempio, il servizio annuale. Le misure che ne allungano significativamente la vita utile sono invece riconosciute come ammodernamenti e quelle che ne aumentano l'efficienza come ampliamenti. La valutazione è effettuata caso per caso dall'UFT.

Sia i progetti concernenti i binari di raccordo sia quelli concernenti gli impianti e l'attrezzatura di trasbordo possono essere attribuiti alla categoria dell'ammodernamento, ma a poter usufruire del promovimento sono soltanto gli ammodernamenti di impianti all'estero ([art. 4 cpv. 1 e 2 OTM](#)).

3 Criteri di promovimento

I criteri per il promovimento degli impianti per il traffico merci ferroviario sono sanciti all'[articolo 8 LTM](#) ed esplicitati nell'OTM (in particolare art. 4–8).

3.1 Presupposti per il promovimento ([art. 5 OTM](#))

È possibile presentare domanda solo per progetti indicati come oggetti del promovimento al numero 2 della presente Guida e che adempiono i presupposti di cui all'[articolo 5 OTM](#).

I dispositivi di raccordo di cui all'[articolo 2 OTM](#) non sono sovvenzionati dalla Confederazione mediante contributi d'investimento.

- **Volumi minimi e volumi di trasporto ([art. 5 cpv. 1 e 2 OTM](#))** - L'esame della domanda da parte dell'UFT presuppone che nel modulo di richiesta siano rispettati i volumi minimi di cui all'ordinanza, stabiliti in tonnellate (nette), carri completi e TEU. Pertanto, sull'impianto devono essere trasbordate almeno 12 000 tonnellate nette (carico utile) o 720 carri completi (carichi) o 5000 TEU (vuoti o carichi). Si tratta di valori previsionali che il richiedente deve definire sulla base dei principi dell'economia di mercato. I carri che trasportano contenitori TC vuoti sono considerati carichi. Sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di autorità (p. es. oneri nella licenza edilizia) ([art. 5 cpv. 1 OTM](#)). Il volume di trasporto deve essere definito sempre per l'intero impianto e non per parti d'impianto o binari. Sono computabili anche i volumi trasbordati da terzi, mentre quelli di raccordati a monte lo sono soltanto se il richiedente dimostra che il raccordato utilizza effettivamente l'oggetto del promovimento, per esempio mediante lo scambio di raccordo o un tratto di binario usato in comune.
Il richiedente deve definire i volumi minimi e di trasporto previsionali per un periodo di 5 o 10 anni civili dopo la messa in servizio (valore medio annuo) a seconda che il contributo d'investimento per il progetto sia inferiore o superiore a 5 milioni di franchi, mentre per l'attrezzatura di trasbordo mobile, data la sua ridotta vita utile, li deve definire sempre per 5 anni civili (media annua).
- **Volumi di trasporto non computabili** - Non sono computabili, per tutti gli oggetti e le categorie del promovimento, i volumi che devono essere obbligatoriamente trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di autorità (p. es. oneri nella licenza edilizia) ([art. 5 cpv. 1 OTM](#)); questi vanno specificati nel modulo di richiesta. Non sono inoltre computabili i carri vuoti o i carri consegnati attraverso l'impianto per la revisione o il risanamento.
- **Determinazione dei volumi di trasporto computabili per gli impianti di trasbordo TC e relativa attrezzatura in Svizzera** - Di principio è computabile un solo trasbordo per volta: per esempio, scaricare un contenitore dal treno merci e caricarlo su un autocarro per la consegna finale costituisce un solo trasbordo. Sono computabili esclusivamente i trasbordi tra strada e rotaia, battello e rotaia ([art. 2 lett. a OTM](#)) nonché rotaia e rotaia (p. es. «gateway»). Un trasbordo tra rotaia e deposito per container non è considerato a sé stante ed è computabile solo come parte di un'operazione di trasbordo tra strada e rotaia o battello e rotaia. Non sono computabili i trasbordi tra strada e strada né quelli per la gestione del deposito per container, ossia per il loro spostamento.
- **Determinazione dei volumi di trasporto computabili per gli impianti di trasbordo TC e relativa attrezzatura all'estero** - In aggiunta alle disposizioni per gli impianti di trasbordo TC e relativa attrezzatura in Svizzera, per gli oggetti del promovimento all'estero si applica quanto segue: sono computati solo i volumi dei trasporti transalpini effettuati sul percorso più logico dall'impianto di trasbordo TC estero verso o attraverso la Svizzera. I volumi dei trasporti il cui percorso stradale più logico dal luogo di partenza a quello di destinazione non passa dalla Svizzera (p. es. trasferimento alla rotaia in Svizzera di volumi trasportati tra Nord Italia e Monaco di Baviera sull'autostrada del Brennero) e i volumi dei trasporti non transalpini da e per la Svizzera (p. es. Nord Italia – Ticino o Friburgo i.Br. – Argovia) non sono computati ([art. 4 cpv. 2 OTM](#)) in quanto non rilevanti per il trasferimento del traffico transalpino attraverso la Svizzera.
- **Considerazione dei volumi di trasporto nella decisione** - Per il calcolo dei volumi di trasporto è determinante la media di un periodo completo di 5 o 10 anni civili dopo l'ultima-

zione dei lavori (in caso di ammodernamento) o dopo la messa in servizio dell'impianto (in caso di costruzione e ampliamento). La decisione contemplerà i seguenti oneri.

- Per gli ammodernamenti (solo CH) è disposto, per tutti gli oggetti del promovimento (binario di raccordo, impianto e attrezzatura di trasbordo) e a prescindere dal volume di trasporto indicato dal richiedente, solo l'onere di provvedere ai volumi minimi di cui all'[articolo 5 OTM](#), meno gli eventuali suddetti volumi non computabili. Il volume minimo deve essere garantito in ogni caso per mantenere il diritto al promovimento.
- Per la costruzione e l'ampliamento di binari di raccordo (solo CH) è disposto l'onere di provvedere al volume di trasporto indicato dal richiedente nel modulo di richiesta (media su un periodo completo di 5 o 10 anni civili dopo la messa in servizio), meno gli eventuali suddetti volumi non computabili. Il volume minimo deve essere garantito in ogni caso, dunque anche previa detrazione dei volumi non computabili, per mantenere il diritto al promovimento.
- Per la costruzione di impianti di trasbordo e l'acquisto della relativa attrezzatura mobile o fissa è disposto l'onere di provvedere al volume di trasporto indicato dal richiedente (media su un periodo completo di 5 o 10 anni civili dopo la messa in servizio), meno gli eventuali suddetti volumi non computabili. Il volume minimo deve essere garantito in ogni caso per mantenere il diritto al promovimento.
- **Concessione dell'accesso non discriminatorio**
 - L'ottenimento di un contributo d'investimento presuppone che si garantisca l'accesso non discriminatorio all'impianto di trasbordo TC. L'[articolo 6 OTM](#) stabilisce le modalità di concessione.
 - Sono esclusi dal promovimento gli impianti utilizzati solo per scopi interni e per i quali, quindi, non è possibile o non si vuole garantire l'accesso non discriminatorio. Se per un tale impianto viene confermato l'accesso non discriminatorio ma sussistono dubbi sulla sua realizzabilità, il richiedente deve illustrare per iscritto come sarà regolamentato. Se del caso la Commissione del trasporto ferroviario sarà incaricata della verifica.
- **Prova della sostenibilità e della redditività dell'esercizio**
 - Per gli impianti di trasbordo TC, data la mole dell'investimento e dei contributi in gioco, deve essere garantita l'autonomia finanziaria dell'esercizio. Il richiedente deve provarlo in maniera plausibile (p. es. fornendo un conto di previsione nei [moduli per gli impianti di trasbordo TC](#)).
 - Il progetto deve essere conforme alla [Concezione del trasporto di merci per ferrovia](#) adottata dal Consiglio federale (Concezione; si applica solo ai progetti in CH).
 - Il progetto deve essere attuabile e funzionale sotto il profilo tecnico e organizzativo affinché sia garantita la sostenibilità dell'esercizio.
 - Il richiedente non è interessato da alcuna procedura di esecuzione, fallimento o conciliazione.
 - Il richiedente è proprietario del fondo su cui è previsto il progetto o dispone di un contratto di superficie o di affitto della durata di almeno 20 anni (vita utile dell'impianto secondo l'[art. 14 cpv. 2 OTM](#)).

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

Agli impianti del traffico merci all'estero, oltre ai presupposti di cui al numero 3.1, si applicano anche le disposizioni speciali di seguito illustrate.

a. Sussidiarietà

All'estero il promovimento da parte della Confederazione è subordinato a quello di altri Stati o di organismi internazionali (p. es. Unione europea [UE]) e ne è escluso uno concomitante (doppio) della Confederazione e di un altro Stato. Il richiedente deve documentare l'esistenza di un eventuale programma di promovimento nel Paese interessato e, se del caso, dimostrare di non aver ricevuto contributi per il progetto nell'ambito di tale programma. Inoltre, deve allegare alla domanda la dichiarazione di consenso dello Stato interessato (Ministero, autorità competente) al promovimento da parte della Confederazione. Se si richiedono altri finanziamenti a livello non statale (p. es. contributi UE), la Confederazione può partecipare, in via sussidiaria, al massimo al 60 per cento dei costi che danno diritto al promovimento. Nella domanda va dimostrata la necessità di un promovimento aggiuntivo da parte della Confederazione e allegato l'atto di assegnazione degli altri contributi.

b. Delimitazione degli impianti sovvenzionabili all'estero

Un impianto di trasbordo TC all'estero può essere sovvenzionato solo se adempie cumulativamente i seguenti criteri.

- L'impianto è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico pesante transalpino attraverso la Svizzera. La Confederazione promuove infatti solo gli impianti con una quota prevalente di trasporti transalpini che concernono la Svizzera. Un trasporto concerne la Svizzera se il percorso più logico dei collegamenti stradali offerti tramite l'impianto passa attraverso le Alpi svizzere. Sono computabili solo i volumi dei trasporti effettuati sui collegamenti che danno diritto ai contributi secondo l'[articolo 15 OTM](#).
- L'impianto è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico merci stradale continentale (collegamenti continentali del TC). Il promovimento è infatti limitato a questi impianti, mentre sono esclusi quelli destinati prevalentemente al traffico intercontinentale o marittimo.
- Il richiedente è un'impresa di diritto privato, di proprietà privata per almeno il 50 per cento.
- Gli impianti sovvenzionati devono poter ricevere e formare treni con «standard corridoio» (lunghezza 740 m, peso 2000 t e profilo PC80). Il richiedente deve illustrare come è possibile garantirlo sotto il profilo operativo.

4 Presentazione della domanda

I contributi d'investimento sono concessi solo dietro presentazione all'UFT della relativa domanda, disciplinata dall'[articolo 10 OTM](#), mediante l'applicazione «Investimenti ITM» nell'inventario online dei binari di raccordo. A tal fine il richiedente deve registrare il binario di raccordo nell'inventario o completare e aggiornare i dati esistenti. La domanda può essere inoltrata solo quando i dati nell'inventario presentano lo stato «completo» o «aggiornato».

Per poter presentare la domanda si deve disporre delle autorizzazioni necessarie per la suddetta applicazione (ruolo «Finanziamento dell'impresa»). Maggiori dettagli sullo svolgimento della procedura e sui documenti da allegare sono contenute nel manuale per l'inventario dei binari di raccordo, parte terza *Informazioni per la presentazione di domande di contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci*.

5 Domanda di inizio anticipato dei lavori di costruzione o di acquisto o ordine anticipato

Secondo l'[articolo 26 LSu](#) il richiedente può iniziare i lavori di costruzione di un impianto o procedere ad acquisti di una certa importanza soltanto se l'aiuto finanziario o l'indennità gli sono stati assegnati con decisione definitiva o di massima o in virtù di un contratto, oppure se l'autorità competente l'ha autorizzato.

Prima del rilascio dell'autorizzazione o decisione, si possono commissionare solo lavori direttamente connessi con la preparazione della documentazione del progetto (p. es. lavori di progettazione e misurazione, indagini del suolo ecc.). È altresì consentita la prenotazione di finestre temporali presso società costruttrici (p. es. per l'utilizzo di macchinari).

Se il richiedente avvia i lavori o effettua importanti ordini o acquisti senza autorizzazione non è concessa alcuna prestazione (contributo d'investimento).

Nel presentare la domanda tra le altre cose si deve specificare quando è previsto l'inizio dei lavori di costruzione. Se mancano meno di 28 giorni dalla data di presentazione, il richiedente è rinviato in automatico al modulo «Inizio anticipato dei lavori di costruzione/acquisto anticipato» dove deve spiegare perché per iniziare i lavori non si può attendere la decisione sul finanziamento. Non sussiste alcun diritto preconstituito all'anticipo dei lavori o dell'acquisto.

Se non è stata ancora presentata una domanda completa di contributi, l'autorizzazione per un inizio dei lavori/acquisto anticipato è limitata a un massimo di sei mesi, durante i quali la domanda deve essere completata. Se un ordine o acquisto o lavoro è già stato effettuato, è escluso dal promovimento. In casi giustificati l'autorizzazione può essere prorogata, una volta sola, di ulteriori sei mesi, presentando la domanda prima della scadenza del termine e motivando il posticipo, altrimenti non è presa in considerazione. L'autorizzazione non comporta in automatico il diritto a ottenere contributi d'investimento.

6 Esame della domanda di contributi d'investimento da parte dell'UFT

L'UFT esamina le domande di contributi d'investimento nel più breve tempo possibile, in funzione delle priorità per l'inizio dei lavori di costruzione o l'effettuazione degli ordini. L'esame materiale inizia solo quando la domanda è completa, circostanza che l'UFT conferma al richiedente mediante l'applicazione «Investimenti ITM». Al richiedente non viene garantito un termine di trattamento.

Le domande incomplete sono considerate non (ancora) presentate (domanda non valida) e devono essere completate entro sei mesi, altrimenti saranno cancellate dall'applicazione «Investimenti ITM», e indicate come tali, e non sarà più possibile compilarle. I richiedenti sono informati della cancellazione per e-mail (di regola un mese prima). In casi giustificati è possibile ottenere una proroga del termine.

Una volta che la domanda è completa, gli addetti dell'UFT ne iniziano l'esame materiale.

6.1 Documenti mancanti o indicazioni imprecise nella domanda

Se durante l'esame l'UFT constata che la domanda è incompleta o contiene indicazioni imprecise, la rimanda al richiedente, mediante l'applicazione «Investimenti ITM», impartendo un termine per l'adeguamento. Se quest'ultimo decorre inutilizzato, l'UFT chiude il fascicolo entro 30 giorni dopo averne informato il richiedente. Se si decide in un secondo momento di realizzare comunque il progetto, si può presentare una nuova domanda.

6.2 Esame preliminare della domanda di contributi d'investimento da parte di un ente indipendente

Per gli impianti di trasbordo TC il cui contributo d'investimento stimato supera i 5 milioni di franchi è ordinata d'ufficio una verifica dei costi e, quindi, dell'assetto da parte di un perito esterno, mentre per gli altri progetti l'ordine avviene a discrezione dell'UFT.

I *costi della perizia esterna* sono a carico del richiedente, ma sono computabili nella domanda. In caso di ritiro della stessa o di decisione negativa non vengono tuttavia rimborsati. I costi sono determinati secondo una chiave prestabilita in funzione del volume d'investimento del progetto.

Per le *perizie esterne la cui fattura* supera i 10 000 franchi il richiedente deve versare un anticipo prima che siano affidate. Per gli impianti all'estero può essere richiesto anche per quelle di importo inferiore. Altrimenti, una volta ricevuto e approvato il rapporto di perizia, l'UFT fattura l'importo dovuto al richiedente versandolo nel contempo al perito.

Prima di affidare la perizia, l'UFT informa il richiedente sulle condizioni della stessa. Se quest'ultimo non le approva, l'UFT sospende l'esame della domanda.

6.3 Esame preliminare della domanda di contributi d'investimento da parte dell'UFT

L'UFT conduce d'ufficio un cosiddetto «esame preliminare» solo per i progetti il cui contributo d'investimento stimato supera i 5 milioni di franchi, per gli altri vi procede se lo ritiene necessario per accertare i fatti o se il richiedente, una volta presentata la domanda di contributi, ha comunicato di auspicarlo (per e-mail a gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch o per telefono a +41 58 481 47 16).

Sulla scorta dell'esame preliminare l'UFT comunica al richiedente il probabile esito della domanda, eventuali aspetti da chiarire e gli adattamenti che possono migliorare la valutazione. L'esame preliminare, condotto solo una volta accertata la completezza della domanda, fornisce una prima valutazione, di carattere non vincolante, che consente al richiedente di apportare subito le modifiche necessarie. La valutazione sarà negativa se il progetto non rispetta le condizioni quadro legali o presenta evidenti e gravi lacune, nel qual caso il richiedente otterrà la possibilità di adeguare il progetto e ripresentare la domanda. Se in seguito al risultato dell'esame preliminare il richiedente ritira la domanda, l'UFT non dovrà più esaminarla approfonditamente. Poiché tale valutazione non è vincolante, si può in ogni caso richiedere l'ulteriore esame della domanda e l'emanazione di una decisione impugnabile.

Il richiedente deve comunicare all'UFT, entro 30 giorni dalla ricezione del risultato dell'esame preliminare, se intende mantenere la domanda ed eventualmente adeguarla. Senza un suo riscontro, si proseguirà con l'esame della stessa così come presentata.

6.4 Esame materiale della domanda

L'esame della domanda riguarda i seguenti aspetti:

- a. diritto al promovimento,
- b. costi computabili
- c. prestazioni computabili,
- d. vantaggi di terzi,
- e. destinatario della decisione (solvibilità, esperienza, organizzazione),
- f. rapporti di proprietà fondiaria del destinatario della decisione.

a. Diritto al promovimento

Il diritto di massima al promovimento (Sì/NO) è determinato dall'[articolo 5 OTM](#).

Se il preavviso è negativo e il richiedente in disaccordo, gli è concessa per iscritto la possibilità di pronunciarsi in merito (diritto di audizione) e, se la sollecita, si emana una decisione.

b. Costi computabili

È responsabilità del richiedente indicare nel preventivo solo i costi computabili. Un loro elenco non esaustivo è contenuto nella [Allegato](#) allegata.

Se si è in dubbio, consultare previamente l'UFT.

Costi e offerte devono essere definiti con una precisione del +/- 20 per cento. Le differenze vanno previamente discusse con l'UFT per stabilire come procedere.

Secondo l'[articolo 7 OTM](#) sono *computabili i costi* di progettazione e di preparazione, i costi di costruzione, inclusi quelli accessori, e tutte le spese per gli equipaggiamenti ferroviari e per quelli tecnici di sicurezza. Per i binari di raccordo, il perimetro di massima considerato per i costi di costruzione, inclusi quelli accessori, è di due metri dall'asse del binario.

Per gli impianti di trasbordo TC questi costi sono computabili anche nel perimetro dell'impianto. Sono interamente computabili i costi direttamente necessari per l'utilizzo di impianti sovvenzionati. I veicoli utilizzati per il trasbordo di contenitori o per lo spostamento di casse mobili possono essere computati se sono legati a un sito. Per gli impianti di trasbordo TC, in singoli casi giustificati sono computabili anche i costi di acquisizione del terreno ([art. 7 cpv. 4 OTM](#)).

I costi computabili si suddividono in costi di costruzione, di progettazione e altri costi.

I *costi di costruzione*, inclusi quelli accessori, sono costituiti dai costi per il materiale, la sicurezza, i lavori e la loro direzione in loco direttamente connessi con gli interventi nel perimetro del binario, per i binari di raccordo (2 m dall'asse del binario), o nel perimetro di progetto, per gli impianti di trasbordo. Vi rientrano anche i costi per la preparazione quali indagini geologiche, perforazioni di sondaggio o il prelievo di campioni nel suolo per determinare la presenza di contaminazioni.

I *costi di progettazione* comprendono tutti i costi connessi con l'elaborazione del progetto. Non sono computabili i costi per gli studi di progetto. I costi di progettazione sono coperti per un massimo del 12 per cento dei costi di costruzione computabili. Se i costi di progettazione superano questa percentuale la loro copertura è ridotta proporzionalmente.

Gli *altri costi* sono quelli per imprevisti, che alla presentazione della domanda non è possibile indicare in via definitiva, quali perforazioni di sondaggio aggiuntive durante la fase di cantiere o lavori da coordinare. Questi costi sono coperti per un massimo del 10 per cento dei costi di costruzione computabili e la loro copertura è ridotta proporzionalmente se superano questa percentuale.

Le suddette prestazioni possono essere fornite anche in proprio, ma le percentuali per i costi di progettazione e per gli altri costi restano invariate. Da notare che sulle prestazioni proprie non è dovuta l'IVA.

I fornitori esteri possono offrirle e fatturarle in euro al destinatario della decisione, nel qual caso la conversione in franchi dei costi computabili previsti e dei costi fatturati avviene secondo il numero 8.4.

Gli importi necessari per il calcolo dei costi computabili che danno diritto al promovimento devono essere indicati IVA esclusa.

I *costi che danno diritto al promovimento* sono determinati riducendo i costi computabili della quota percentuale delle prestazioni con computabili (volumi di trasporto, trasbordi).

Esempio - Costruzione di un impianto di trasbordo TC

Costi globali	A	20	mio.	CHF
Costi computabili	B	18	mio.	CHF
Costi non computabili	C	2	mio.	CHF
Media trasbordi nei primi 10 anni d'esercizio in TEU/anno	D	80 000	TEU/anno	
Trasbordi computabili in %	E	80	%	
Trasbordi non computabili in %	F	20	%	
Costi che danno diritto al promovimento	$B * (1 - F)$	14,4	mio.	CHF

L'UFT riduce l'importo dei costi computabili se i costi globali o singoli elementi di costo superano l'importo usuale per impianti analoghi ([art. 7 cpv. 5 OTM](#)) e lo indica nella decisione.

Un ammodernamento di un impianto per il traffico merci reso necessario da un progetto del richiedente o di terzi estraneo all'impianto stesso difficilmente rientrerà negli interessi della Confederazione ([art. 7 lett. b LSu](#)). L'UFT valuterà questi casi singolarmente.

c. Prestazioni computabili

È computata esclusivamente la parte di progetto necessaria a realizzare un impianto nuovo oppure a mantenere o aumentare l'efficienza di uno esistente. Se l'impianto è destinato anche ad altri scopi oltre a quelli che danno diritto al promovimento, i costi sono computati solo proporzionalmente (v. esempio alla lett. b). La capacità di trasbordo da predisporre per questi trasporti non è cofinanziata. I volumi che devono essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o esecutive (p. es. licenza edilizia) non danno diritto al promovimento e, quindi, non sono computabili.

I volumi minimi prescritti dalla legge devono essere garantiti anche previa detrazione delle prestazioni o dei volumi non computabili perché il progetto possa usufruire del promovimento.

Il calcolo dei trasbordi computabili (solo TEU) è effettuato come segue:

- rotaia – rotaia	1 trasbordo
- strada – rotaia	1 trasbordo
- rotaia – strada	1 trasbordo
- battello – rotaia	1 trasbordo
- rotaia – battello	1 trasbordo
- rotaia – deposito di container	nessun trasbordo computabile
- deposito di container – rotaia	nessun trasbordo computabile
- strada – strada	nessun trasbordo computabile
- battello – battello	nessun trasbordo computabile
- deposito di container – deposito di container	nessun trasbordo computabile
- strada – battello	nessun trasbordo computabile
- battello – strada	nessun trasbordo computabile
- strada – deposito di container	nessun trasbordo computabile
- deposito di container – strada	nessun trasbordo computabile
- battello – deposito di container	nessun trasbordo computabile
- deposito di container – battello	nessun trasbordo computabile
- trasbordo di spostamento volto all'ottimizzazione dell'esercizio	nessun trasbordo computabile

d. Vantaggi di terzi

Se il progetto genera vantaggi per terzi ci si aspetta una loro adeguata partecipazione ai costi d'investimento. Se in un progetto sono evidenti o attesi benefici da parte di terzi, questi progetti vengono sempre esaminati in dettaglio.

Per l'ammodernamento di un passaggio a livello che prevede la realizzazione di una ciclopista, per esempio, si presuppone la partecipazione del Comune o Cantone interessato.

e. Destinatario della decisione

Il richiedente deve indicare la forma giuridica del destinatario della decisione e fornire un estratto aggiornato del registro di commercio. Il diritto a contributi d'investimento non è connesso alla forma giuridica dell'impresa, ma per le associazioni o le società semplici (o simili) deve essere presentata una garanzia (p. es. bancaria) per i contributi.

Per le costruzioni e gli ampliamenti il richiedente deve allegare il rapporto di gestione aggiornato del destinatario della decisione, conto annuale incluso.

Inoltre, il destinatario della decisione deve confermare, mediante autodichiarazione, che l'impresa non è interessata da alcuna procedura di esecuzione, fallimento o conciliazione, che non sussistono fatti che ne pongano in discussione la solvibilità e che ha pagato le imposte e i contributi sociali.

Se sussistono seri dubbi sulla correttezza delle indicazioni o la solvibilità del destinatario della decisione, la domanda può essere respinta oppure può essere richiesto di presentare una garanzia, per esempio bancaria o pegno immobiliare, per l'intero importo del contributo d'investimento.

f. Rapporti di proprietà fondiaria del destinatario della decisione

Nella domanda il richiedente deve indicare i rapporti di proprietà del destinatario della decisione relativi al fondo interessato. Al fine di garantire per l'impianto la vita utile di 20 anni stabilita dalla legge, il destinatario della decisione deve essere proprietario del fondo o disporre di un contratto di affitto, che va allegato alla domanda.

g. Fattibilità e sostenibilità del progetto (idoneità tecnica, redditività, domanda)

Si deve provare che l'impianto è in grado di durare nel tempo e dimostrare in maniera convincente che è possibile mantenerlo in esercizio durante la sua intera vita utile, ovvero per almeno 20 anni. Il progetto deve pertanto, a lungo termine, poter essere gestito in maniera redditizia, essere tecnicamente idoneo e soddisfare una domanda. Se non è possibile provarlo (p. es. per binari di raccordo realizzati per la costruzione di un'autostrada o per l'estrazione di ghiaia) se ne valuterà il promovimento caso per caso.

Per l'esame della fattibilità del progetto devono essere presentate – se già disponibili – la decisione di consenso dell'UFT circa l'idoneità tecnica dell'impianto, la decisione di principio del gestore dell'infrastruttura o l'autorizzazione d'esercizio e la licenza edilizia. Se non sono ancora disponibili, si chiarirà con il richiedente qual è lo stato delle rispettive procedure. La disponibilità di questi documenti non è imprescindibile per l'emanazione della decisione sui contributi ma lo è per il loro versamento.

L'autorità direttiva della procedura di rilascio della licenza edilizia per la costruzione, gli ampliamenti e le modifiche di binari di raccordo è l'autorità competente secondo il diritto cantonale, che sottoporrà la domanda di costruzione all'UFT (Sezione Autorizzazioni II) per l'esame del rispetto delle disposizioni di diritto ferroviario. Il richiedente deve accertarsi che alla domanda siano allegati tutti i documenti necessari per l'esame tecnico da parte dell'UFT. Se si hanno dubbi sulla procedura di autorizzazione contattare la suddetta sezione (anschlussgleise@bav.admin.ch).

L'UFT è competente per l'approvazione dei piani degli impianti di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti ([art. 11 cpv. 1 LTM](#) e [art. 18 Lferr](#)).

L'esame di fattibilità dei progetti di costruzione o ampliamento di impianti di trasbordo TC il cui contributo d'investimento atteso è di oltre 5 milioni di franchi è svolto nell'ambito dell'esame preliminare (v. n. 6.2), segnatamente da parte di un perito esterno, che valuterà anche i costi d'esercizio previsti e il conto di previsione e formulerà le raccomandazioni del caso.

Se sussistono seri dubbi sul progetto la domanda può essere respinta, il contributo d'investimento ridotto oppure può essere richiesto di presentare una garanzia per l'intero importo.

h. Consultazione di altri documenti

Il richiedente è tenuto a fornire tutti i dati necessari alla valutazione secondo l'[articolo 10 OTM](#). I documenti da allegare alla domanda sono menzionati nell'inventario dei binari di raccordo, dove devono anche essere caricati. L'UFT può richiedere in ogni momento ulteriori documenti ([art. 15c LSu](#)).

7 Decisione di finanziamento

Se dall'esame della domanda risulta che un finanziamento è di base possibile, deve essere determinata l'aliquota di contribuzione.

7.1 Criteri per il calcolo del promovimento

La Confederazione sostiene progetti che producono effetti significativi sul raggiungimento dei suoi obiettivi nei settori dei trasporti, dell'ambiente e dell'energia. Secondo l'[articolo 8 capoverso 3 OTM](#) gli importi massimi previsti dalla legislazione possono pertanto essere raggiunti soltanto se l'impianto:

- è conforme alla concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'[articolo 3 LTM](#);
- presenta un'elevata efficienza dei sussidi;
- contribuisce a eliminare i problemi di capacità;
- contribuisce a coprire il fabbisogno di capacità nel traffico combinato o nel traffico a carro completo;
- è collegato in modo ottimale all'infrastruttura ferroviaria, portuale o stradale;
- genera una riduzione del consumo energetico del trasporto di merci e fa sì che il trasporto avvenga in modo ecologico.

All'[articolo 8 LTM](#) sono stabiliti i contributi massimi per il promovimento. A seconda del tipo di progetto, si applica quanto segue.

- Per i *progetti di costruzione e ampliamento di binari di raccordo* (solo CH) l'aliquota di contribuzione è del 35–60 per cento.
- Per i *progetti di costruzione e ampliamento di impianti di trasbordo in Svizzera* l'aliquota di contribuzione è pure del 35–60 per cento; se si tratta di impianti di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti (riportati come tali nella concezione del trasporto di merci per ferrovia e aventi un volume di trasbordo di almeno 200 000 TEU e i parametri infrastrutturali richiesti) può raggiungere l'80 per cento.
- L'aliquota di contribuzione è del 35–60 per cento anche per i *progetti di costruzione e ampliamento di impianti di trasbordo all'estero* e, in via eccezionale, può raggiungere l'80 per cento se l'impianto è di particolare importanza per il trasferimento del traffico pesante transalpino. L'ammodernamento di impianti di trasbordo all'estero non dà invece diritto al promovimento.
- Per i *progetti di ammodernamento* (solo CH) l'aliquota di contribuzione è generalmente del 40 per cento.

Il destinatario della decisione deve in ogni caso partecipare con fondi propri pari ad almeno il 20 per cento dei costi computabili. La Confederazione riduce il proprio contributo d'investimento se, sommato ad altri contributi, supera l'80 per cento di questi costi.

Un contributo d'investimento è disposto, secondo l'[articolo 8 capoverso 5 OTM](#), solo se il suo importo è di almeno 30 000 franchi: non vengono disposti contributi d'importo inferiore. È possibile combinare il progetto con altri che interessano lo stesso binario di raccordo, purché siano tutti realizzati entro tre anni.

8 Decisione

La decisione in merito alle domande presentate viene emanata in base all'esame e alla valutazione.

La decisione stabilisce in particolare l'aliquota di contribuzione, i costi computabili e l'importo massimo del contributo d'investimento, nonché le prestazioni e gli oneri da adempiere. L'avvio dei lavori di costruzione deve avvenire entro tre anni dopo che la decisione è cresciuta in giudicato. È possibile posticiparlo, su richiesta, di due anni al massimo dopodiché, se non avvenuto, decade il diritto del destinatario della decisione alle prestazioni stabilite.

8.1 Decisione negativa

Una volta concluso l'esame della domanda, se l'esito è negativo, l'UFT ne informa il richiedente concedendogli la possibilità di ritirarla mediante l'applicazione «Investimenti ITM». Se il richiedente ritira la domanda, l'UFT glielo conferma per iscritto e chiude la procedura.

Se il richiedente è in disaccordo con l'esito dell'esame, l'UFT gli concede la possibilità di esprimere il proprio parere in merito, dopodiché emana la decisione.

Il destinatario della decisione non deve versare nessun emolumento.

8.2 Rincaro e spese supplementari a seguito di modifiche autorizzate del progetto

Se dopo aver presentato la domanda, ma prima di aver ricevuto la relativa decisione, il richiedente constata un aumento dei costi dovuto al rincaro, si può tenerne conto nell'importo massimo stabilito nella decisione. Il richiedente deve comunicare le spese supplementari senza indugio all'UFT e motivarle.

Se insorgono successivamente, le spese supplementari sono computabili solo se dovute a modifiche autorizzate del progetto, al rincaro comprovato o ad altri fattori non influenzabili ([art. 15 LSu](#)).

Il richiedente deve pertanto motivare e giustificare le spese supplementari dovute al rincaro o ad altri fattori non influenzabili quando presenta il conteggio finale, mentre le modifiche di progetto devono sempre essere richieste previamente all'UFT.

8.3 Garanzie

L'UFT può esigere garanzie per i contributi a fondo perso, per esempio se dal conto annuale risulta che la capitalizzazione del destinatario della decisione potrebbe essere insufficiente. Una garanzia è invece prevista di principio se questi non è iscritto nel registro di commercio (p. es. in quanto associazione).

I costi sostenuti per costituire le garanzie sono a carico del richiedente e non sono assunti dall'UFT (cfr. [art. 7 cpv. 3 lett. d OTM](#)).

Il destinatario della decisione deve costituire autonomamente le garanzie e ne informa l'UFT.

8.4 Corso di cambio

I contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo TC all'estero sono assegnati e versati in franchi svizzeri. Le fluttuazioni dei cambi possono causare costi aggiuntivi. Spetta al richiedente assicurarsi contro i rischi derivanti dalle variazioni dei cambi dopo che la decisione cresce in giudicato. I costi sostenuti per costituire tali garanzie valutarie sono a carico del richiedente e non sono assunti dall'UFT (cfr. [art. 7 cpv. 3 lett. d OTM](#)).

Per la fatturazione sono computate le spese effettive e ai giustificativi in valuta estera è applicata la quotazione media del franco svizzero del mese di emissione. Il conto finale deve riportare, separatamente, i costi al netto e la data di fatturazione.

8.5 Imposta sul valore aggiunto

Nelle domande concernenti impianti in Svizzera i contributi a fondo perso sono assegnati compresa l'IVA risultante dalla fatturazione, poiché per tale flusso di mezzi finanziari non può essere dedotta l'imposta precedente ([art. 18 cpv. 2](#) e [33 LIVA](#)¹).

Nel conteggio finale il richiedente deve indicare l'IVA separatamente dai costi al netto. L'IVA è versata solo con il pagamento finale. La decisione non ne stabilisce né l'aliquota né l'importo, determinato in base all'aliquota valida all'esecuzione dei lavori e versato in aggiunta all'importo garantito.

Le prestazioni proprie non danno diritto al rimborso dell'IVA. Per le prestazioni acquistate all'estero l'IVA è rimborsata solo se il destinatario della decisione fornisce la corrispondente prova.

Per gli impianti all'estero deve essere fornita la prova che i contributi d'investimento sono assoggettati all'IVA e che su tali contributi non è possibile richiedere la riduzione della deduzione dell'imposta precedente. Si può quindi richiedere il computo delle conseguenze sull'IVA, che in presenza della prova saranno rimborsate al momento del conteggio finale.

9 Versamento

Prima di poter saldare le fatture connesse alla decisione devono essere adempiuti gli oneri stabiliti per il versamento.

9.1 Acconto

Il richiedente può fare domanda per ricevere un acconto per le spese già sostenute (p. es. per ordini con acconto). Per farlo deve presentare le fatture suddivise secondo le posizioni del preventivo inoltrato, o una distinta dei costi secondo quest'ultimo.

I pagamenti sono effettuati esclusivamente al destinatario della decisione; è escluso il versamento a un amministratore.

A titolo di acconto può essere versato al massimo l'80 per cento del contributo d'investimento assegnato, a seconda dell'avanzamento dei lavori e delle spese effettive ([art. 12 cpv. 2 OTM](#)), prima dell'esame del conteggio finale.

L'IVA è rimborsata solo con il pagamento finale.

¹ RS 641.2

9.2 Conteggio finale e pagamento finale

Al più tardi sei mesi dopo l'entrata in servizio dell'impianto o il completamento dei lavori il richiedente deve presentare all'UFT il conteggio finale (incl. le fatture non ancora inviate), suddiviso secondo le posizioni del preventivo inoltrato con la domanda.

Il conteggio finale deve comprendere anche gli eventuali contributi di terzi perché si possa procedere al pagamento finale.

Il contributo d'investimento è versato al destinatario della decisione dopo l'esame e la stesura del conteggio finale ([art. 12 cpv. 1 OTM](#)) ed è esigibile al più tardi sei mesi dopo la presentazione del conteggio finale completo all'UFT ([art. 13 OTM](#)). I pagamenti sono effettuati unicamente al destinatario della decisione; è escluso il versamento a un amministratore.

Il progetto d'investimento è considerato concluso per quanto concerne il pagamento dei costi quando l'UFT ha verificato il conto finale definitivo del destinatario della decisione ed eseguito il relativo pagamento. Se non sono state realizzate tutte le parti del progetto stabilite nella decisione, il richiedente deve fornire una panoramica su quanto stabilito e quanto realizzato, motivando le differenze e indicando i rispettivi costi, perché si possa procedere alla stesura del conteggio finale.

L'UFT si riserva il diritto di consultare ulteriori documenti rilevanti ai fini della verifica dei conteggi finali ([art. 15c LSu](#)).

9.3 Restituzione

Se l'UFT constata che è stato erroneamente versato un importo troppo elevato (p. es. per prestazioni già ordinate e pagate ma non fornite), ne chiede la restituzione dapprima mediante semplice lettera e, se il destinatario della decisione è in disaccordo, mediante decisione.

9.4 Riserva della disponibilità creditizia

Il contributo d'investimento è versato nei limiti del credito annuo previsto per i relativi pagamenti. È fatta salva l'approvazione del credito da parte delle Camere federali. La riserva concerne il solo versamento, non l'impegno a versare il contributo assegnato.

10 Attuazione del progetto sovvenzionato

Il destinatario della decisione deve documentare l'attuazione del progetto conformemente agli oneri disposti nella decisione. L'UFT può condurre in ogni momento sopralluoghi o audit.

10.1 Rapporti

Per i progetti di costruzione o ampliamento di impianti per il trasporto di merci con contributo d'investimento di oltre 5 milioni di franchi, il destinatario della decisione deve presentare all'UFT, a cadenza semestrale, un rapporto sullo stato dei lavori contenente le principali indicazioni e, una volta completato il progetto, il rapporto finale. La decisione conterrà un onere in tal senso.

L'UFT può richiedere la presentazione di rapporti sullo stato dei lavori anche per i progetti di costruzione e ampliamento con contributo d'investimento inferiore a 5 milioni nonché per i progetti di ammodernamento, nel qual caso inserirà nella decisione un onere in tal senso.

Il rapporto sullo stato dei lavori deve contenere almeno le seguenti indicazioni:

- stato dei lavori ed eventuali difficoltà;
- cronoprogramma ed eventuali scostamenti;
- parametri finanziari ed eventuali scostamenti;
- eventuali richieste all'UFT.

L'UFT vigila sulla presentazione dei rapporti e li controlla. Se rileva incoerenze rispetto alle disposizioni della decisione, stabilisce le misure da adottare d'intesa con il destinatario della stessa. Se mancano indicazioni rilevanti per la decisione, l'UFT gli chiede di rielaborare il rapporto.

11 Gestione degli oneri

Una decisione contiene sempre degli oneri. Il destinatario deve adempierli e trasmettere di propria iniziativa la relativa comunicazione all'UFT.

12 Atti dolosi

In caso di sospetto fondato di atti dolosi, l'UFT deve essere informato immediatamente e in modo esaustivo. L'obbligo di notifica concerne anche i subappaltatori e altre società fornitrici di prestazioni (p. es. holding). Sono considerati atti dolosi: furto, dolo, amministrazione infedele, falsificazione di documenti e simili.

13 Restituzioni

La base legale per le restituzioni è l'[articolo 14 OTM](#), che disciplina anche i casi di rigore.

Le restituzioni sono richieste mediante decisione, dopo che al destinatario è stata concessa la possibilità di pronunciarsi in merito (diritto di audizione).

L'[articolo 14 capoverso 3 OTM](#) le prevede se non è garantito l'accesso non discriminatorio all'impianto, mentre non sono richieste se in virtù dell'[articolo 5 capoverso 4 OTM](#) la decisione non ha stabilito un tale accesso.

Le restituzioni per mancato raggiungimento del volume di trasbordo o di trasporto saranno proporzionali, tenendo conto di una vita utile dell'impianto di 20 anni ([art. 14 cpv. 2 OTM](#)). Per i «reach stacker» si considera una vita utile commerciale sotto carico di almeno 10 anni o 12 000 ore di esercizio; per fare in modo che i contributi siano usati conformemente allo scopo e in maniera oculata è opportuno che la funzionalità del mezzo sia garantita per tutta la sua vita utile. Le restituzioni si basano sull'importo effettivo versato (acconti e pagamento finale) IVA inclusa. Il controllo del volume di trasporto è effettuato sull'arco di 5 o 10 anni ed è stabilito nella decisione.

Come da prassi, per le restituzioni non sono riscossi interessi né un ammortamento dell'impianto né IVA.

Se l'impianto non viene più utilizzato per gli scopi originari, la Confederazione chiede la restituzione dei contributi versati per l'acquisto del fondo, in funzione della conservazione del suo valore, anche dopo il termine della sua vita utile.

14 Costi procedurali

Secondo l'[articolo 9 capoverso 3 OEm-TP](#), di regola non sono riscossi emolumenti per la concessione di contributi finanziari, a prescindere dal fatto che la decisione sia positiva o negativa. Possono essere riscossi eccezionalmente, in toto o in parte, se la domanda presentata è manifestamente priva di possibilità di successo, cioè priva di qualsiasi fondamento, e causa un notevole onere di lavoro, o se, a seguito dell'iniziale mancata inclusione di lavori o componenti, il richiedente sollecita una riconsiderazione della decisione.

15 Allegato

Tabella dei costi computabili e non computabili

Il simbolo (√) indica i costi eventualmente computabili; per chiarire se lo siano, occorre contattare l'UFT prima di presentare la domanda.

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di tra-sbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Fabbricato	Edificio per il check-in e il check-out		√	x
	Capannone	Demarcazione del capannone	√	(√) All'interno del perimetro del binario (2 m dall'asse del binario)
	Deposito	Deposito per pezzi di ricambio per gru, mezzi d'esercizio	√	√
	Locale accessorio per il personale	Servizi igienici, docce, locali di soggiorno	√	√
	Edificio amministrativo e per uffici		√	x
Binario	Binario di messa a disposizione/di presa e consegna (impianto Lferr)		x	x
	Linea di contatto	Dispositivo di raccordo escl.	√	√
	Binario	Binario di carico, di tra-sbordo, di ricovero, di deviazione, di protezione	(√) All'interno del perimetro dell'impianto	√
	Raccordo	Raccordo all'impianto senza scambio di raccordo (art. 7 cpv. 3 lett. b OTM)	√	√
	Pesa a ponte per veicoli ferroviari		x	x

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di transbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Binario	Smantellamento	Smantellamento, senza sostituzione, di scambi e di tratti di binario	x	x
	Dispositivo di sicurezza	Segnali a luci intermittenti e barriere per passaggi a livello, segnaletica, comando, riscaldamento scambi, antideragliamento, staffa d'arresto	√	√
	Binario di manutenzione	Binario di ricovero per l'ispezione del materiale rotabile	x	x
	Scambio	Scambio di raccordo escl.	√	√
Terreno	Risanamento di un sito contaminato	Computabile solo per ammodernamenti e per contaminazioni non causate dal richiedente stesso	(√)	(√)
	Sgombero del terreno edificabile	Dissodamento, demolizione e smontaggio (smantellamento di fabbricati escluso); computabile solo se imprescindibile per la funzionalità dell'impianto	√	√
	Allestimento cantiere		√	√
	Rinverdimento	Misure di rinverdimento	x	x
	Lavori di pavimentazione	Pavimentazione e coperture	√	√
	Movimento terra	Sterro, scavo, riporto, fondazione	√	√

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di trasbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Terreno	Smantellamento di fabbricati	Nel quadro dello sgombero del terreno edificabile	x	x
	Accertamenti presenza ordigni bellici		x	x
	Acquisizione del terreno	Per gli impianti di trasbordo TC, i costi di acquisizione del terreno sono computabili in singoli casi motivati. I costi di compravendita di terreni tra società madre o affiliate e consociate che superano quelli di acquisizione originari non sono computabili.	(√)	x
	Lavori di consolidamento	Muro di sostegno	√	√
	Recinzione		√	√
Impianto portuale	Idrovia	Quale accesso a un impianto di trasbordo	√	x
Condotta	Drenaggio, canalizzazione		√	√
	Posa, condotta industriale spostamento incluso		√	(√) All'interno del perimetro del binario (2 m dall'asse del binario)
	Approvvigionamento idrico		√	√

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di trasbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Strada	Posteggio	Superficie destinata alla circolazione e al preincolonnamento, parcheggio	√	x
	Passerella	È necessario illustrarne l'utilità.	(√)	(√)
	Segnaletica, demarcazione		√	(√) All'interno del perimetro del binario (2 m dall'asse del binario)
	Superficie destinata al trasbordo		√	x
	Sottopasso strada / rotaia	È necessario illustrarne l'utilità.	(√)	(√)
	Strada industriale all'interno dell'impianto		√	x
	Strada di accesso all'impianto		x	x
Mezzo di trazione	Tiraggio cavi, impianto a fune		x	x
	Locomotiva di manovra		x	x
	Mezzo di trazione	Per movimenti di manovra di carri	x	x
Installazione o attrezzatura di trasbordo di binario di raccordo	Attrezzatura di spostamento	Per lo spostamento di casse mobili	√	x

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di trasbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Installazione o attrezzatura di trasbordo di binario di raccordo	Messa in servizio dell'impianto (formazione, emolumenti per il collaudo ecc.)		x	x
	Rotaia per gru, binario per gru		√	√
	Colonnina di ricarica per «reach stacker» elettrici		√	√
	Rampa, muro della rampa, rampa di carico, lamiera di carico, portone del capannone, fossa di riparazione, soffieria, trasportatore a palette, dispositivo di carico e scarico attivi (tubatura, pompa, nastro trasportatore, ponte trasportatore, compressore ecc.)		x	x
	«Reach stacker»		√	√
	Gru su rotaie/gru a portale		√	√
	Lavori di revisione su attrezzatura di trasbordo		x	x
	Deposito di benzina per «reach stacker»		√	√
	Impianto di manutenzione per unità del traffico combinato	Impianto di riparazione o lavaggio per container	x	x

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di trasbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di raccordo
Installazione o attrezzatura di trasbordo di binario di raccordo	Impianto di manutenzione per mezzi di trasbordo		x	x
Altro	Illuminazione		√	(√) Solo l'illuminazione dei binari
	Protezione antincendio		√	(√) Proporzionalmente nella zona dei binari
	Alimentazione elettrica		√	(√) In relazione ai binari e agli impianti di sicurezza
	Vasca per merci pericolose		√	√
	Mobili	Arredamento generale per uffici	x	x
	Bacino di ritenuta delle acque piovane		√	√
	Isolamento acustico		√	√
	Telecomunicazione	Solo mezzi di comunicazione necessari per l'esercizio	√	√
	Protezione dell'ambiente	Oneri disposti dalle autorità	√	√
	Impianto di lavaggio		x	x
	Altri oneri disposti nella licenza edilizia	D'intesa con l'UFT	(√)	(√)

Gruppo di costi	Oggetto	Osservazioni	Computabilità	
			Impianto di tra- sbordo TC; all'interno del perimetro dell'impianto	Binario di rac- cordo
Pianificazione	Pianificazione del pro- getto	Onorari per pianificazione e progettazione per mas- simo il 12 % dei costi di costruzione totali compu- tabili	√	√
Altri costi	Esercizio	Formazione e forfait di consegna per mezzi di trasbordo, riempimento serbatoio, revisione, cambio olio, cambio filtro e simili	x	x
	Indennità ad autorità e commissioni		x	x
	Capitale	Cfr. art. 7 cpv. 3 lett. d OTM, garanzie bancarie, costituzione di garanzie	x	x
	Varia / imprevisti	Computabile per mas- simo il 10 % dei costi di costruzione totali compu- tabili	√	√
	Costi causati da terzi		x	x
	Coperture assicurative o di altri terzi		x	x
	Manutenzione	Pulizia, lubrificazione, smerigliatura, sbavatura e molatura di rotaie, so- stituzione di singoli svia- toi, resinificazione di fori delle traverse, regola- zione dello scartamento, posa di barre di scarta- mento ecc.	x	x
	Urbanizzazione	Oneri disposti dalle auto- rità per investimenti estranei all'impianto al di fuori del suo perimetro (p. es. lavori di compensa- zione)	x	x