



Direttiva sul promovimento finanziario di impianti di trasbordo e di carico nonché sull'erogazione di contributi di trasbordo e di carico

Riferimento: BAV-330.0-9/3/2

Indice

1	Introduzione	5
1.1	Obiettivi e misure del promovimento di impianti del traffico merci	5
1.2	Scopo e campo d'applicazione della direttiva	5
1.3	Basi legali	5
1.4	Ulteriori documenti rilevanti	5
1.5	Delimitazione	5
1.6	Regolamentazione transitoria	6
1.7	Termini	6
1.8	Tasso di cambio, garanzia e conversione	7
2	Contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico	8
2.1	Oggetti e categorie di promovimento	8
2.1.1	Impianti che danno diritto al promovimento	8
2.2	Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento e determinazione dei costi computabili	9
2.2.1	Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento concernenti impianti di binari di raccordo e di trasbordo TC	9
2.2.2	Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento concernenti impianti di carico e scarico	10
2.2.3	Determinazione dei costi computabili (art. 7 OTM)	10
2.2.4	Calcolo dell'aliquota del contributo	10
2.3	Presupposto per un promovimento	11
2.3.1	Partecipazione con mezzi propri (art. 4 cpv. 1 OTM)	11
2.3.2	Relazioni contrattuali tra il proprietario e il gestore (art. 4 cpv. 2 OTM)	11
2.3.3	Presupposti per contributi d'investimento per progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi (art. 4 cpv. 3 OTM)	11
2.3.4	Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo TC (art. 5 OTM)	12
2.3.5	Altri presupposti	13
2.3.6	Presupposti aggiuntivi per impianti di trasbordo TC all'estero	13



2.3.7	Inizio dei lavori di costruzione o ordinazione	13
2.4	Processo di richiesta di contributi d'investimento	14
2.4.1	Domanda	14
2.5	Esame della domanda	17
2.5.1	Esame di progetti d'investimento secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OTM ...	17
2.5.2	Verifica da parte di un organo di controllo indipendente	17
2.5.3	Costi computabili e che danno diritto al promovimento	17
2.5.4	Vantaggi per terzi già noti o probabili	18
2.5.5	Gestore dell'impianto (affidabilità finanziaria, esperienza, organizzazione)	18
2.5.6	Consultazione di altri documenti	18
2.5.7	Esito negativo	19
2.6	Esame preliminare di progetti d'investimento da parte dell'UFT	19
2.7	Convenzione (art. 10 OTM)	19
2.7.1	Condizioni quadro della convenzione	19
2.8	Versamento di contributo d'investimento (art. 11 OTM)	21
2.8.1	Adempimento degli obblighi da parte del gestore	21
2.8.2	Riserva della disponibilità creditizia	21
2.8.3	Versamento	22
2.8.4	Acconti	22
2.8.5	Rimborso	22
2.9	Restituzione	22
2.10	Costi procedurali	22
3	Contributi di trasbordo e di carico	22
3.1	Basi legali	23
3.2	Erogazione di contributi di trasbordo e di carico a gestori di impianti di binari di raccordo	23
3.3	Contributi di trasbordo e di carico a gestori di impianti di trasbordo TC (con binario di raccordo privato e sull'infrastruttura pubblica)	23
3.4	Contributi di trasbordo e di carico per carri ferroviari carichi ricevuti e spediti su impianti di carico e scarico	24
3.5	Periodi di conteggio e scadenze per il versamento	25
3.6	Notifica dei carri ferroviari carichi ricevuti e spediti: ausilio e delimitazione	26
3.6.1	Caso speciale: trasbordo rotaia – rotaia su impianti di trasbordo TC	26
3.7	Controllo dei volumi di trasporto e gestione delle incongruenze	26
3.8	Trasferimento dei contributi di trasbordo e di carico ricevuti a speditori e destinatari	26
4	Inventario degli impianti (art. 52 OTM)	27
4.1	Sezione «Inventario»: dati dell'impresa	27
4.2	Sezione «Inventario»: utilizzazione	27
4.3	Sezione «Inventario»: posizione	27
4.4	Sezione «Inventario»: dimensione	27
4.5	Sezione «Inventario»: tecnica	28
4.6	Sezione «Inventario»: prescrizioni d'esercizio	28
4.7	Sezione «Inventario»: documentazione	28
4.8	Sezione «Inventario»: eventi	28
4.9	Sezione «Investimenti TM»	28

4.10	Sezione «Contributi di trasbordo e di carico»	28
5	Allegati	28
5.1	Modelli di convenzione	28
5.2	Catalogo degli elementi d'impianto computabili e degli importi forfettari	28
6	Entrata in vigore	29

Nota editoriale

Editore	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Autore	Divisione Finanziamento dell'UFT
Diffusione	Pubblicazione sul sito Internet dell'UFT
Lingue	Tedesco (originale) Francese (traduzione) Italiano (traduzione)
Versione	1.0

1 Introduzione

1.1 Obiettivi e misure del promovimento di impianti del traffico merci

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

Tra gli strumenti di politica federale in materia di trasporto merci sono previsti i contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico (art. 10 della legge del 21 marzo 2025 sul trasporto di merci [LTM]) e i contributi di trasbordo e di carico (art. 14 LTM).

1.2 Scopo e campo d'applicazione della direttiva

L'entrata in vigore della nuova LTM, al 1° gennaio 2026, segna un cambiamento nella procedura per la concessione di contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico, nonché l'introduzione di un nuovo strumento di promovimento: i contributi di trasbordo e di carico, volti a creare incentivi per un maggior utilizzo della rotaia per il traffico merci, anche all'interno delle catene di trasporto multimodali. Scaturita dagli articoli 7, 8, 9, 16 e 52 dell'ordinanza del 19 novembre 2025 sul trasporto di merci (OTM), la presente direttiva intende precisare le disposizioni di legge da applicare.

Essa illustra ai gestori di binari di raccordo e di impianti di trasbordo del traffico combinato (TC) come pure ai gestori di installazioni di trasbordo e di carico su impianti di carico e scarico la procedura relativa all'erogazione di contributi d'investimento (v. cap. 2), nonché funge da aiuto all'esecuzione per sbrigare le pratiche connesse ai contributi di trasbordo e di carico previsti all'articolo 14 LTM (v. cap. 3).

È attualmente in fase di sviluppo l'«inventario degli impianti» elettronico (ex inventario dei binari di raccordo). Diverse disposizioni della presente direttiva sono strettamente correlate a tale inventario, di conseguenza in futuro potrebbero emergere leggere differenze. Lo stesso vale per i suoi allegati.

1.3 Basi legali

- Legge del 21 marzo 2025 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 19 novembre 2025 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 ([Lfer; RS 742.101](#))

Atti abrogati

- Legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci (LTM; RS 742.41)
- Ordinanza del 25 maggio 2016 sul trasporto di merci (OTM; RS 742.411)

1.4 Ulteriori documenti rilevanti

- Messaggio del 10 gennaio 2024 sulla legge sul trasporto di merci (revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione, [messaggio LTM; FF 2024 300](#))
- [Concezione del trasporto di merci per ferrovia del 20 dicembre 2017](#)

1.5 Delimitazione

La presente direttiva è rilevante per le fattispecie del promovimento finanziario di impianti di trasbordo e di carico nonché per l'erogazione di contributi di trasbordo e di carico secondo gli articoli 3–17 OTM. Essa precisa inoltre, come previsto all'articolo 52 OTM, i dati che i raccordati sono tenuti a comunicare nell'inventario degli impianti.

1.6 Regolamentazione transitoria

In futuro i contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico saranno assegnati tramite una convenzione quadriennale (triennale per il periodo transitorio; v. n. 2.7). Sarà conclusa una convenzione per ogni sito d'impianto. Per farlo, occorre inoltrare una domanda di contributi d'investimento prima dell'inizio del rispettivo periodo di convenzione. Per le domande riguardanti il periodo di convenzione transitorio 2026–2028 non esiste un termine d'inoltro: potranno essere presentate in qualsiasi momento, ma dovranno interessare l'intera durata residua del periodo di convenzione (ovvero fino a fine 2028). Le domande per il 2029–2032 dovranno invece essere inoltrate entro il 31 agosto 2028. Il periodo di convenzione successivo comprende gli anni dal 2033 al 2036. Le presenti disposizioni transitorie riguardano esclusivamente il 2026–2028.

Nella suddetta convenzione, imprescindibile per l'ottenimento di contributi di trasbordo e di carico per binari di raccordo e impianti di trasbordo TC, sono stabilite anche le modalità del loro ottenimento. Una convenzione può anche riferirsi esclusivamente a tali contributi. Entro il 31 agosto 2026 devono essere concluse convenzioni riferite almeno a contributi di trasbordo e di carico. Con una convenzione valida, nella fase transitoria potranno essere versati retroattivamente (fino al 1° gennaio 2026).

È in fase di sviluppo una piattaforma online per l'inoltro delle domande e la gestione dei contributi di trasbordo e di carico. L'UFT informerà periodicamente sullo stato dei lavori. Non appena pronta, sarà pubblicato un relativo manuale di istruzioni e sarà obbligatorio inoltrare domande e richieste di contributi di trasbordo e di carico tramite tale applicazione.

1.7 Termini

Le definizioni e delimitazioni terminologiche rilevanti ai sensi della legge speciale sono riportate all'articolo 2 LTM. Altre designazioni devono, di principio, attenersi ad atti normativi e prescrizioni vigenti nel trasporto ferroviario.

Volume di investimenti computabile: rappresenta il totale degli elementi di costo computabili di un progetto d'investimento. I costi computabili per i singoli progetti d'investimento sono determinati sulla scorta degli importi forfettari di cui all'allegato 3. In assenza di questi ultimi, sono definiti sulla base di stime e offerte.

Prestazioni computabili per contributi d'investimento / che danno diritto al promovimento (volumi di trasporto, trasbordi): in relazione ai contributi d'investimento l'UFT valuta la computabilità / il diritto al promovimento di prestazioni di trasporto. Le prestazioni preventivate su binari di raccordo sono in linea di principio computabili, ad eccezione di volumi di trasporto che devono essere obbligatoriamente trasportati su rotaia in virtù di oneri disposti dalle autorità. Maggiori dettagli in merito alle prestazioni di trasporto computabili / che danno diritto al promovimento sono disponibili al numero 2.3.3.1 e seguenti.

Costi computabili e che danno diritto al promovimento: sono determinati sottraendo ai costi computabili la quota percentuale delle prestazioni non computabili (volumi di trasporto, trasbordi). Ne risultano i costi computabili e che danno diritto al promovimento determinanti per la definizione del contributo d'investimento della Confederazione.

Inventario degli impianti (ex inventario dei binari di raccordo): inventario elettronico dell'UFT degli impianti di trasbordo e di carico curato dai proprietari / gestori degli impianti e utilizzato dall'UFT in particolare anche come strumento di sorveglianza e verifica degli impianti di binari di raccordo. L'inventario funge da base per la gestione dei contributi d'investimento e di quelli di trasbordo e di carico. Una volta concluso il suo sviluppo, sarà messo a disposizione degli utenti un apposito manuale.

Contributi di terzi: contributi provenienti da privati, Cantoni e Comuni oppure da altri enti locali. In linea di principio a un progetto possono partecipare finanziariamente più parti terze. Il volume delle rispettive partecipazioni deve essere considerato nel calcolo dei contributi d'investimento, tenendo conto che la quota totale di Confederazione e terzi non può superare l'80 per cento dei costi computabili.

Aliquota del contributo: quota percentuale del contributo d'investimento sui costi computabili e che danno diritto al promovimento

Carro ferroviario carico: il carico è costituito dai beni trasportati. Sono considerati carri ferroviari carichi anche quelli con contenitori o supporti vuoti (p. es. container, fusti, contenitori su ruote, palette).

Gestore: si considera gestore chi è responsabile dell'esercizio operativo (carico / scarico / trasbordo di merci) o della manutenzione di un impianto di trasbordo e di carico.

Fondi propri: i gestori devono partecipare a ogni progetto d'investimento con risorse private (capitale proprio o di terzi) pari ad almeno il 20 per cento dei costi computabili e che danno diritto al promovimento.

Proprietario di un impianto: legittimo proprietario di un impianto, che non deve però coincidere necessariamente con il gestore dell'impianto o con il proprietario del fondo sul quale quest'ultimo è costruito.

Quota di promovimento: quota in base alla quale si possono ridurre i costi computabili per gli elementi di un progetto d'investimento. Gli elementi destinati esclusivamente all'esercizio e al carico ferroviari sono in linea di principio computabili in toto, mentre quelli che possono avere anche altri impieghi (p. es. stoccaggio) solo in percentuale. La quota di promovimento dipende dall'effettivo grado di utilizzo di questi elementi per l'esercizio e il trasbordo ferroviari. All'allegato 3 della presente direttiva sono riportate le quote di promovimento per misure ed elementi computabili, con relative osservazioni.

Contributo d'investimento («aiuto finanziario» nella LSu): il contributo d'investimento della Confederazione si calcola in considerazione dei costi computabili e che danno diritto al promovimento sulla base dell'aliquota del contributo. In alcuni casi è impiegato, come sinonimo, «aiuto finanziario» di cui alla LSu.

Concezione del trasporto di merci per ferrovia:(di seguito Concezione) sancita all'[articolo 4 LTM](#), serve alla pianificazione sovraordinata degli impianti del traffico merci ferroviario e garantisce il coordinamento con la pianificazione del territorio della Confederazione e dei Cantoni nonché con lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto.

Impianti di trasbordo TC: impianti fissi utilizzati esclusivamente per il trasbordo di contenitori da un vettore di trasporto all'altro.

Progetto d'investimento: una domanda di contributi d'investimento comprende progetti d'investimento distinti, che si riferiscono a oggetti d'impianto riportati in una rappresentazione schematica. Esempio: progetto d'investimento 1: rinnovo dello scambio 1; progetto d'investimento 2: ampliamento (prolungamento) del binario 2 di 50 metri

Twenty-foot Equivalent (TEU): unità di misura corrispondente a un container di 20 piedi, con la quale si misurano in maniera standardizzata i trasbordi nel TC. Nei mezzi di trasbordo (mobili e fissi) i volumi di trasporto corrispondono al numero di trasbordi TEU.

Periodo di sorveglianza: secondo l'[articolo 17 capoverso 3 lettera b LSu](#), il periodo di tempo entro cui dev'essere eseguito un compito. Per quanto concerne una prestazione da adempiere, per esempio, può trattarsi dei quantitativi computabili da raggiungere.

Mezzi di trasbordo e di carico: utilizzati per il trasbordo di contenitori da un vettore di trasporto a un altro, nonché per il carico di merci su rotaia. Suddivisi in mobili e fissi, tra i primi si annoverano per esempio i reach stacker e i veicoli per la movimentazione di casse mobili, tra i secondi la gru a portale. In linea di principio i mezzi di trasbordo e di carico, siano essi fissi o mobili, sono vincolati a un sito, ovvero sono assegnati a un impianto specifico.

Amministratore: spesso i proprietari o i gestori di impianti ne affidano l'amministrazione a studi ingegneristici o di consulenza, imprese di costruzione di binari o ad altri enti che ne pianificano la manutenzione e il rinnovo e presentano le relative domande di contributi d'investimento. Per queste ultime, l'amministratore ha bisogno che il committente (gestore) gli fornisca un'apposita procura che dovrà presentare all'UFT qualora questi la richiedesse. Con gli amministratori non è prevista la conclusione di una convenzione.

1.8 Tasso di cambio, garanzia e conversione

I contributi d'investimento sono assegnati e versati in franchi. Le fluttuazioni dei cambi possono causare costi aggiuntivi. Spetta al richiedente assicurarsi contro i rischi che ne derivano. I costi sostenuti per costituire le rispettive garanzie valutarie sono a carico del richiedente e non sono assunti dall'UFT (cfr. art. 7 cpv. 2 lett. c OTM).

All'atto della domanda il richiedente deve convertire in franchi svizzeri i costi per prestazioni offerte in valute estere al tasso di cambio medio mensile della data dell'offerta.

Per la fatturazione sono valutate le spese effettive e i giustificativi in valuta estera devono essere convertiti in franchi svizzeri applicando il tasso di cambio medio del rispettivo mese. Il conto finale deve riportare, separatamente, i costi al netto e la data di fatturazione.

2 Contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico

Il capitolo 2 illustra le condizioni generali e disciplina il processo di concessione dei contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico. Precisa inoltre gli articoli di cui alla sezione 1 OTM e ne definisce l'attuazione nella pratica. Le basi e i presupposti correlati a tali contributi sono spiegati ai numeri 2.1–2.3. Il numero 2.4 fornisce aiuto nel processo di inoltro delle domande di contributo. I numeri 2.5 e 2.6 riportano informazioni sulla procedura d'esame delle domande inoltrate nonché sulla possibilità di un esame preliminare delle stesse.

I contributi d'investimento sono assegnati mediante una convenzione pluriennale. Le condizioni delle convenzioni, in particolare quelle correlate all'adeguamento di convenzioni in corso, sono disciplinate al numero 2.7, le modalità di erogazione dei contributi al numero 2.8.

2.1 Oggetti e categorie di promovimento

2.1.1 Impianti che danno diritto al promovimento

In virtù dell'articolo 10 capoverso 1 LTM, la Confederazione accorda contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e il rinnovo di impianti di trasbordo e di carico. La Confederazione può promuovere impianti di trasbordo TC anche all'estero (art. 10 cpv. 2 LTM) se contribuiscono al trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante transalpino. L'importo del rispettivo contributo d'investimento è determinato secondo l'articolo 8 OTM.

Agli impianti di trasbordo TC d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti si applicano disposizioni particolari trattandosi di grandi terminali con funzione di gateway, che hanno un ruolo di rilevanza per numerosi attori del mercato (cfr. [Concezione](#)).

Per poter richiedere i contributi d'investimento per un impianto in Svizzera, questo deve essere registrato nell'inventario degli impianti e assegnato a una delle seguenti categorie:

- binario di raccordo;
- impianto di trasbordo TC (con binario di raccordo privato, solo in Svizzera);
- impianto di trasbordo TC (su infrastruttura pubblica);
- impianto di trasbordo e di carico collegati all'infrastruttura ferroviaria pubblica (p. es. ferrovia portuale)¹.

Prima di inoltrare una domanda di contributi d'investimento, il richiedente deve pertanto provvedere all'assegnazione del proprio impianto a una categoria, che non potrà più essere modificata una volta conclusa una convenzione. L'UFT verificherà dunque l'assegnazione, che potrà eventualmente essere effettuata d'intesa con l'Ufficio. Gli impianti di trasbordo TC all'estero per il momento non sono registrati nell'inventario degli impianti e sono trattati separatamente. L'inoltro di domande per tali impianti si svolge al di fuori dell'applicazione.

¹ Se non altrimenti specificato, le disposizioni della direttiva per gli impianti di binari di raccordo si applicano per analogia anche agli impianti di trasbordo e di carico collegati all'infrastruttura pubblica.

2.2 Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento e determinazione dei costi computabili

Per i diversi tipi di impianto sono considerati progetti d'investimento computabili e che danno diritto al promovimento i tipi di progetto riportati in tabella.

Tipo di impianto	Tipo di progetto		
	Nuova costruzione / nuovo acquisto	Ampliamento / acquisto supplementare	Rinnovo / acquisto sostitutivo
Impianti di binari di raccordo (solo Svizzera), incl. relativi impianti ed elementi utilizzati nel traffico merci su rotaia	Sì	Sì	Sì
Impianti di trasbordo TC (con binario di raccordo privato nonché su infrastruttura pubblica) in Svizzera, incl. relativi impianti ed elementi utilizzati nel traffico merci su rotaia	Sì	Sì	Sì
Impianti di binari di raccordo all'estero, incl. relativi impianti ed elementi utilizzati nel traffico merci su rotaia	No	No	No
Impianti di trasbordo TC all'estero, incl. relativi impianti ed elementi utilizzati nel traffico merci su rotaia	Sì	Sì	No
Impianti di trasbordo e di carico collegati all'infrastruttura ferroviaria pubblica (p. es. ferrovia portuale)	Sì	Sì	Sì
Impianti di carico e scarico (Svizzera) e infrastruttura pubblica	Acquisto mezzi di trasbordo e di carico		

Sono computabili esclusivamente i costi per le misure e gli elementi d'impianto riportati all'allegato 3.

2.2.1 Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento concernenti impianti di binari di raccordo e di trasbordo TC

2.2.1.1 Nuova costruzione / nuovo acquisto

Una nuova costruzione implica la realizzazione ex novo di tutto un impianto oppure un primo acquisto di un mezzo di trasbordo, di trazione o di carico.

2.2.1.2 Ampliamento / acquisto supplementare

Per ampliamento di un impianto si intende la nuova costruzione o l'acquisto di tutti i nuovi elementi aggiuntivi per un impianto di trasbordo e di carico già esistente o per mezzi di trasbordo, di trazione e di carico già esistenti.

Alla categoria «Ampliamento» possono essere assegnati i binari di raccordo (Svizzera), gli impianti di trasbordo TC (Svizzera ed estero) nonché i mezzi di trasbordo e di carico come parte di un impianto del traffico merci (nazionale; per l'estero solo impianti di trasbordo TC) o di un impianto di carico e scarico (Svizzera).

2.2.1.3 Rinnovo / acquisto sostitutivo

Per rinnovo si intende il rifacimento o la sostituzione di elementi esistenti dell'impianto, nonché la sostituzione di mezzi di trasbordo, di trazione e di carico esistenti. Sono considerati rinnovi anche gli adeguamenti dell'assetto dell'impianto o delle dotazioni tecniche.

Il rinnovo non include la manutenzione, i cui lavori non danno diritto al promovimento poiché non hanno carattere di investimento (art. 7 cpv. 2 lett. d OTM). La manutenzione edilizia è mirata a garantire la funzionalità e la sicurezza dell'esercizio lungo l'intera durata di vita di un impianto. Un intervento di manutenzione, per esempio, non prevede la sostituzione di rotaie ma solo la loro smerigliatura o la

rincalzatura della massicciata. Include inoltre la sostituzione del cuore di uno scambio o di sviatoi oppure ancora la sostituzione di dispositivi di illuminazione.

Per i mezzi di trasbordo, di trazione o di carico è considerata manutenzione, per esempio, il servizio annuale. Sono invece considerati misure di rinnovo gli interventi che ne prolungano notevolmente la durata di vita, per esempio la sostituzione del motore.

I progetti d'investimento che interessano binari di raccordo, impianti di trasbordo TC nonché mezzi di trasbordo, di trazione o di carico possono essere categorizzati come rinnovo. I rinnovi danno diritto al promovimento solo se gli impianti sono ubicati sul territorio nazionale (art. 3 cpv. 1 e 2 OTM).

2.2.2 Progetti d'investimento che danno diritto al promovimento concernenti impianti di carico e scarico

Possono essere erogati contributi d'investimento anche per l'acquisto di mezzi di trasbordo e di carico impiegati su impianti di carico e scarico. Per nuova costruzione, ampliamento e rinnovo si considerano rispettivamente il primo acquisto, l'acquisto supplementare e la sostituzione ovvero il rifacimento di mezzi di trasbordo e di carico.

Sono esclusi finanziamenti doppi (contributi d'investimento secondo l'art. 10 LTM e tramite convenzione sulle prestazioni del gestore dell'infrastruttura con la Confederazione secondo l'art. 51 Lferr). Per il promovimento di mezzi di trasbordo e di carico su impianti di carico e scarico è imprescindibile una convenzione scritta con il relativo gestore dell'infrastruttura, che comprenda in particolare i seguenti punti:

- consenso sull'esercizio del mezzo di trasbordo e di carico;
- durata di validità della convenzione (almeno pari alla durata di vita del mezzo).

2.2.3 Determinazione dei costi computabili (art. 7 OTM)

I costi computabili di un progetto d'investimento sono stabiliti sulla base delle indicazioni riportate nella domanda di contributi d'investimento. Il riepilogo dei costi per i singoli progetti d'investimento fa riferimento esclusivamente alla struttura del *Catalogo degli elementi e dei costi computabili per impianti di trasbordo e di carico (Catalogo; all. 3)*. Se non sono previste tariffe forfettarie i costi computabili sono determinati sulla base di stime dei gestori o di offerte (imposta sul valore aggiunto escl.).

La quota di promovimento dei singoli elementi e misure determina la parte di costi computabili che viene considerata. Per gli elementi utilizzati esclusivamente per l'esercizio o il carico ferroviario la quota di promovimento è, in linea di principio, del 100 per cento, mentre per elementi che possono essere impiegati altrimenti, tale quota è stabilita sulla base dell'utilizzo effettivamente previsto per il carico su ferrovia. Esempio: per l'acquisto di un carrello elevatore occorre indicare in che misura sarà usato nel carico su ferrovia. Se il suo utilizzo a tal scopo sarà pari solo al 50 per cento, anche la quota di promovimento sarà del 50 per cento. La gestione dei cambiamenti d'utilizzo è disciplinata nei modelli di convenzione (all. 1 e 2).

In casi motivati l'UFT può adeguare la quota di promovimento. Essa può, per esempio, essere ridotta per mezzi di trasbordo e di carico mobili o veicoli di manovra a benzina o diesel in presenza di alternative a basse emissioni prodotte in serie. Maggiori dettagli in merito ai singoli elementi, ai costi computabili, alle quote di promovimento e alla durata di vita sono disponibili nell'allegato 3.

Se, in virtù di oneri nelle licenze di costruzione servissero elementi non riportati nel Catalogo, occorre discutere la procedura da seguire con l'UFT. Affinché venga verificata la computabilità dei costi risultanti, l'onere deve essere correlato direttamente all'esercizio o al carico ferroviario. Non possono essere considerati, per esempio, oneri che riguardano processi logistici interni.

2.2.4 Calcolo dell'aliquota del contributo

L'aliquota del contributo è determinata sempre per singolo progetto d'investimento. Per tutti i progetti di rinnovo nonché per quelli di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile inferiore a cinque milioni di franchi le aliquote del contributo prevedono importi forfettari (art. 8 cpv. 1 lett. a e b OTM).

Per progetti di cui all'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OTM l'aliquota del contributo è calcolata secondo i criteri di cui all'articolo 10 capoverso 5 LTM. L'UFT determina l'aliquota tenendo conto sia del

contributo del progetto d'investimento agli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente, sia della sicurezza, di criteri economici e dei vantaggi per terzi.

Nel caso degli impianti di trasbordo TC, per i progetti d'investimento secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OTM è necessaria una verifica da parte di un organo di controllo indipendente. I risultati dell'esame saranno considerati nella determinazione dell'aliquota del contributo (v. n. 2.5.2).

2.3 Presupposto per un promovimento

All'articolo 10 LTM sono disciplinati i criteri per il promovimento finanziario di impianti di trasbordo e di carico, poi precisati nell'OTM (in particolare art. 4–8).

2.3.1 Partecipazione con mezzi propri (art. 4 cpv. 1 OTM)

I gestori di impianti di trasbordo e di carico hanno l'obbligo di partecipare con mezzi propri (capitale proprio e di terzi) pari ad almeno il 20 per cento del volume di investimenti computabile e che dà diritto al promovimento. Se la somma dei contributi concessi dalla Confederazione e del sostegno finanziario di terzi supera l'80 per cento dei costi computabili e che danno diritto al promovimento, viene ridotta di conseguenza l'aliquota del contributo, ovvero l'effettivo contributo d'investimento federale. La valutazione definitiva avviene prima del versamento dei contributi d'investimento. In pratica, se per un progetto d'investimento un gestore riceve dal Cantone, per esempio, una garanzia di partecipazione ai costi del 50 per cento, l'aliquota del contributo per tale progetto sarà del 30 per cento massimo.

2.3.2 Relazioni contrattuali tra il proprietario e il gestore (art. 4 cpv. 2 OTM)

Se il gestore di un impianto non ne è al contempo il proprietario, prima di concludere una convenzione deve presentare all'UFT una relativa procura che disciplini le competenze. Quest'ultima deve essere depositata con la documentazione dell'impianto nell'inventario degli impianti.

2.3.3 Presupposti per contributi d'investimento per progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi (art. 4 cpv. 3 OTM)

2.3.3.1 Volumi minimi

Affinché un progetto di nuova costruzione o di ampliamento con un volume di investimenti superiore a cinque milioni di franchi dia diritto al promovimento devono essere rispettati i volumi minimi stabiliti dalla legislazione. Per gli impianti di binari di raccordo occorre un volume minimo di 720 carri ferroviari carichi l'anno, su un impianto di trasbordo TC devono essere trasbordate 5000 TEU, cariche o vuote.

I volumi che devono essere obbligatoriamente trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di oneri nelle licenze di costruzione e nelle autorizzazioni d'esercizio non sono computabili (art. 4 cpv. 4 OTM), né lo sono i carri vuoti o i carri consegnati per la revisione, il risanamento o a scopo di test. Spetta al gestore determinare e dichiarare adeguatamente eventuali volumi non computabili.

Le prescrizioni riguardanti i volumi di trasporto si applicano sempre all'intero impianto e non a parti di esso o a singoli binari. Sono computabili anche i volumi di terzi trasbordati sull'impianto, così come i volumi di raccordati a monte o di contenti.

2.3.3.1.1 Determinazione dei volumi di trasporto computabili per gli impianti di trasbordo TC e relativi mezzi in Svizzera

Di principio ogni trasbordo è computabile una sola volta. Di seguito sono elencati i trasbordi computabili per i contributi d'investimento per impianti di trasbordo TC.

Rotaia – (deposito di container) – rotaia	1 trasbordo
Strada – (deposito di container) – rotaia	1 trasbordo
Rotaia – (deposito di container) – strada	1 trasbordo
Battello – (deposito di container) – rotaia	1 trasbordo
Rotaia – (deposito di container) – battello	1 trasbordo
Strada – (deposito di container) – strada	Nessun trasbordo computabile
Battello – (deposito di container) – battello	Nessun trasbordo computabile
Strada – (deposito di container) – battello	Nessun trasbordo computabile
Battello – (deposito di container) – strada	Nessun trasbordo computabile
Deposito di container – deposito di container	Nessun trasbordo computabile
Trasbordo di movimentazione volto all'ottimizzazione dell'esercizio	Nessun trasbordo computabile

2.3.3.1.2 Determinazione dei volumi di trasporto computabili per gli impianti di trasbordo TC e relativi mezzi all'estero

In aggiunta alle disposizioni per gli impianti di trasbordo TC e relativi mezzi 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 altrimenti 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 come volume di trasporto in quanto non rilevanti per il trasferimento del traffico transalpino attraverso la Svizzera.

2.3.3.2 Esercizio sostenibile e redditizio nonché contributo al raggiungimento degli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente per gli impianti di trasbordo TC

Data la mole dell'investimento e dei contributi in gioco, di principio deve essere garantito l'esercizio finanziariamente autonomo degli impianti di trasbordo TC. Il progetto deve essere conforme alla Concezione adottata dal Consiglio federale (si applica solo ai progetti in Svizzera) e contribuire, a seconda dell'ubicazione scelta, del suo assetto e di come si inserisce nella rete stradale e ferroviaria esistente, alla copertura del fabbisogno di capacità di trasbordo calcolato nella Concezione per la rispettiva regione. Sono esclusi dal promovimento gli impianti che in una determinata regione generano eccedenze di capacità sul lungo periodo e contribuiscono esclusivamente a inasprire la concorrenza tra gli impianti esistenti.

Progetti situati in una regione non inclusa nella Concezione sono promossi solo se l'ubicazione è definita nel piano direttore cantonale e il richiedente ne dimostra la necessità di mercato. Il progetto deve essere attuabile e funzionale sotto il profilo tecnico e organizzativo affinché sia garantita la sostenibilità dell'esercizio.

2.3.4 Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo TC (art. 5 OTM)

Secondo l'articolo 5 OTM i proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC sovvenzionati dalla Confederazione devono concedere l'accesso non discriminatorio a tali impianti. Tale obbligo viene inserito nella convenzione.

2.3.5 Altri presupposti

Per ottenere contributi d'investimento, inoltre, il gestore dell'impianto non deve essere interessato da alcuna procedura di esecuzione, fallimento, conciliazione o concordato e deve darne conferma nella relativa domanda.

2.3.6 Presupposti aggiuntivi per impianti di trasbordo TC all'estero

Agli impianti all'estero, oltre ai presupposti riportati precedentemente, si applicano le seguenti disposizioni speciali.

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). Un promovimento concomitante, ovvero sia di un altro Stato sia della Confederazione, è escluso. Se un progetto all'estero non riceve sussidi statali (programmi di incentivazione nazionali o regionali), la Confederazione può promuovere l'impianto solo con il consenso dello Stato in cui questo è ubicato. Il richiedente deve documentare l'esistenza di un eventuale programma di promovimento nel Paese interessato e, se del caso, il gestore deve 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 regionale) al promovimento da parte della Confederazione.

b. Delimitazione degli impianti che danno diritto al promovimento all'estero

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

- L'impianto è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico pesante transalpino interno. La Confederazione promuove infatti solo gli impianti con una quota prevalente di trasporti transalpini che concernono la Svizzera. Se tale quota è inferiore al 50 per cento, l'impianto non viene promosso poiché il suo scopo principale non risulta il trasferimento del traffico pesante transalpino e probabilmente sarebbe costruito anche senza fondi della Svizzera. Un trasporto concerne la Svizzera se il percorso più logico dei collegamenti stradali offerti tramite l'impianto passa attraverso le Alpi svizzere. La quota dei trasporti transalpini che concernono la Svizzera risulta dai moduli del progetto da presentare all'UFT su sua relativa richiesta. Sono computabili solo i volumi dei trasporti effettuati sui collegamenti che danno diritto ai contributi secondo l'articolo 35 OTM.
- L'impianto è destinato prevalentemente al trasferimento del traffico merci stradale continentale (collegamenti continentali del TC). Il promovimento è limitato a questi impianti, mentre sono esclusi quelli destinati prevalentemente al traffico intercontinentale o marittimo. Il trasporto marittimo avviene infatti prevalentemente in contenitori del TC, quindi si può partire dal presupposto che simili impianti sarebbero costruiti anche senza fondi della Svizzera. Basandosi sull'ubicazione del progetto e sulle spiegazioni del gestore in merito al percorso iniziale e finale del TC, si verifica se il trasferimento è costituito prevalentemente da traffico merci stradale continentale o dal carico nel trasporto marittimo.
- Il gestore è un'impresa di diritto privato, di proprietà privata per almeno il 50 per cento. Nelle informazioni integrative alla domanda, il richiedente spiega i rapporti di proprietà e di dipendenza dell'impresa. I gestori di infrastrutture ferroviarie pubbliche non possono presentare una domanda.
- Il raccordo dell'impianto all'infrastruttura ferroviaria deve essere conforme ai parametri infrastrutturali del corridoio Reno–Alpi ovvero delle tratte di Alptransit. Si devono poter ricevere e formare treni con una lunghezza di 740 metri, un peso di 2000 tonnellate e un profilo PC80. Nella documentazione della domanda occorre indicare se è garantito lo standard del corridoio.

2.3.7 Inizio dei lavori di costruzione o ordinazione

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'assegnazione dell'aiuto finanziario o dell'indennità è

avvenuta mediante decisione definitiva o di massima o in virtù di un contratto, oppure se l'autorità competente ha dato relativa autorizzazione.

I contributi d'investimento sono accordati solo per progetti d'investimento per i quali esiste una convenzione. Per maggiori informazioni in merito vedasi il numero 2.7.1.8.

2.4 Processo di richiesta di contributi d'investimento

I contributi d'investimento sono assegnati sulla base di una convenzione, conclusa per ogni sito d'impianto per un periodo pluriennale, la cui durata è stabilita in funzione della validità dei crediti d'impegno per gli stessi contributi d'investimento (2025–2028, 2029–2032, ecc.). Entro il 31 agosto precedente l'inizio di un periodo di convenzione (fatte salve le disposizioni transitorie) va inoltrata all'UFT una domanda secondo l'articolo 9 OTM, contenente i progetti d'investimento previsti nel rispettivo periodo. Le domande per nuove costruzioni o per la rimessa in esercizio di impianti dismessi possono essere presentate in qualsiasi momento. In tal caso la domanda deve riferirsi alla durata residua del periodo di convenzione.

Le domande per impianti in Svizzera possono essere inoltrate esclusivamente tramite la piattaforma online sviluppata dall'UFT (*Inventario degli impianti - Convenzioni*^{2,3}). A tal fine è imprescindibile una registrazione completa dell'impianto interessato nell'inventario. Quale ausilio all'inoltro di domande tramite l'inventario degli impianti sarà messo a disposizione un manuale.

Una domanda può essere inoltrata sia dal gestore che dall'amministratore dell'impianto, mentre la convenzione è stipulata sempre con il gestore. Una convenzione e la presentazione di una domanda sono necessarie anche per l'assegnazione dei contributi d'investimento per l'acquisto di mezzi di trasbordo e di carico impiegati su impianti di carico e scarico. In tal caso, per l'inoltro della domanda occorre prendere contatto previamente con l'UFT (gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch).

Di seguito, si illustrano contenuti, struttura e inoltro delle domande.

2.4.1 Domanda

2.4.1.1 Piano d'investimento

Una domanda comprende i progetti d'investimento previsti per un intero periodo di convenzione (piano d'investimento), che devono essere obbligatoriamente distinti nei seguenti tipi di progetto: «nuova costruzione», «ampliamento», «rinnovo» e «acquisto di mezzi mobili di trasbordo, di trazione e di carico». I progetti d'investimento per rinnovi e ampliamenti vanno inoltrati «per singolo oggetto» (p. es. il rinnovo dei binari 1 e 2 costituiscono 2 progetti d'investimento separati), corredati di un piano di situazione o di una rappresentazione schematica dell'intero impianto, su cui siano indicate la numerazione o la designazione dei binari e degli scambi o di altri elementi interessati. È possibile servirsi del piano di situazione di cui alle prescrizioni d'esercizio, a condizione che soddisfino i succitati presupposti. I piani di situazione o le rappresentazioni schematiche di un impianto devono essere registrati nell'inventario degli impianti. Ogni progetto d'investimento può comprendere esclusivamente lavori di un solo tipo di progetto (nuova costruzione, ampliamento, rinnovo, acquisto di mezzi di trasbordo, di trazione e di carico). Al capitolo 13 del *Catalogo* (all. 3) è riportato un esempio di applicazione.

Il riepilogo dei costi per singoli progetti d'investimento fa riferimento esclusivamente alla struttura del *Catalogo* (all. 3). Se non sono previste tariffe forfettarie i costi computabili stabiliti nella convenzione sono determinati sulla base di stime dei gestori o di offerte. I costi indicati devono riferirsi esclusivamente alla misura o all'elemento riportata/o nel *Catalogo* e non devono comprendere l'imposta sul valore aggiunto. Per i costi per prestazioni offerte in valuta estera occorre effettuare la conversione secondo quanto riportato al numero 1.8. Se necessario, per i rispettivi elementi d'impianto occorre fornire indicazioni sull'utilizzo effettivamente previsto per il carico su ferrovia.

² Tranne per progetti con un volume di investimento presumibilmente computabile di oltre 5 milioni. In tal caso occorre prendere contatto previamente con l'UFT (gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch).

³ Con riserva dello stato di sviluppo della piattaforma

2.4.1.2 Indicazioni su contributi assegnati da Cantoni o terzi nonché su altre prestazioni dei poteri pubblici

Se per singoli progetti d'investimento sono attesi o sono già assegnati contributi da poteri pubblici (Cantoni, Comuni) o da terzi, vanno fornite informazioni in merito allegandole alla domanda o dichiarandole al più tardi nella richiesta di versamento.

2.4.1.3 Indicazioni sul volume di trasporto pronosticato

I contributi d'investimento per progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi sono accordati soltanto se sugli impianti interessati vengono annualmente trasportati almeno 720 carri ferroviari carichi (binari di raccordo) o trasbordati 5000 TEU (impianti di trasbordo TC). Se una domanda comprende progetti di questo tipo, il gestore dovrà fornire altresì indicazioni sul volume di trasporto pronosticato per cinque (binari di raccordo) e dieci (impianti di trasbordo) anni civili dopo la messa in esercizio. Per mezzi e attrezzature mobili di trasbordo e di carico, tenuto conto della loro durata di vita più breve, si riferirà sempre a cinque anni civili dopo la messa in esercizio.

I dati sul volume di trasporto sono valori previsionali che il gestore del rispettivo impianto deve definire sulla base dei principi di mercato. I volumi di trasporto pronosticati devono essere indicati tenendo conto dei volumi non computabili di cui al numero 2.3.3.1. Nella domanda occorre indicare se per l'impianto interessato esistono oneri riguardo all'obbligo di trasportare le merci su rotaia.

Nella convenzione è stabilito, quale obbligo da adempiere, almeno il raggiungimento del volume di trasporto minimo o eventualmente di quello pronosticato (se genera un'aliquota del contributo più alta). L'UFT verifica il raggiungimento dei volumi fissati nella convenzione una volta scaduto il periodo di sorveglianza concordato. Il volume convenuto è ritenuto raggiunto se durante ogni anno civile di detto periodo la media del volume effettivamente trasportato non è inferiore a quello convenuto.

2.4.1.4 Convenzione tra gestori e proprietari di un impianto

Se il gestore di un impianto non ne è al contempo proprietario, prima di inoltrare una domanda deve depositare nell'inventario degli impianti una procura che disciplini le competenze. La procura deve comprendere in particolare i seguenti punti:

- diritti e doveri, soprattutto in merito ai progetti d'investimento (incl. adeguamenti dell'assetto dell'impianto);
- i rapporti di proprietà fondiaria della parcella sulla quale è ubicato l'impianto. Il proprietario è proprietario del fondo su cui è ubicato l'impianto oppure dispone di un contratto di superficie o di affitto della durata di almeno 20 anni (durata di vita di un impianto secondo l'art. 12 cpv. 2 OTM).

Per contratti di superficie o di affitto di durata inferiore a 20 anni si inserisce nella convenzione una clausola separata nella quale si disciplinano le modalità di erogazione dei contributi d'investimento tenendo conto della minore durata (riduzione dell'importo dei contributi, trattenimento di contributi d'investimento).

2.4.1.5 Licenza di costruzione, decisione di consenso dell'UFT, decisione di principio di gestori dell'infrastruttura

Qualora prescritto per un progetto di costruzione, occorre inoltrare la decisione di consenso dell'UFT circa l'idoneità tecnica di un impianto, la decisione di principio del gestore dell'infrastruttura in merito al raccordo nonché la licenza di costruzione e l'autorizzazione d'esercizio. Se tali documenti non dovessero essere disponibili al momento dell'inoltro della domanda, in quest'ultima va indicato lo stadio procedurale delle necessarie autorizzazioni. Non essendo imprescindibili per l'elaborazione di una convenzione, in quest'ultima può essere inserita una clausola in base alla quale tali documenti dovranno essere forniti entro il primo versamento di contributi d'investimento.

L'autorità direttiva della procedura di rilascio delle licenze per la nuova 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. In caso di dubbi sulla procedura di autorizzazione è possibile 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. 25 cpv. 2 LTM](#) e [art. 18 Lferr](#)).

2.4.1.6 Prova della sostenibilità e della redditività dell'esercizio nonché del contributo al raggiungimento degli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente per gli impianti di trasbordo TC

Per progetti d'investimento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi, per gli impianti di trasbordo TC occorre altresì fornire la prova della sostenibilità e della redditività dell'esercizio come pure del contributo al raggiungimento degli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente. Nella domanda il gestore deve provare in modo plausibile che l'esercizio finanziariamente autonomo è fondamentalmente garantito, fornendo conti di previsione oppure i moduli per gli impianti di trasbordo TC messi a disposizione su richiesta dall'UFT.

Per i progetti di ampliamento e di nuova costruzione il gestore deve indicare e motivare il fabbisogno di capacità di trasbordo aggiuntive.

Alla domanda devono inoltre essere allegati i seguenti documenti e informazioni:

- descrizione dettagliata del progetto;
- riepilogo di costi e ricavi attesi dalla gestione dell'impianto;
- informazioni sulla capacità preventivata dell'impianto di trasbordo TC;
- informazioni sul collegamento ferroviario previsto dell'impianto di trasbordo TC;
- informazioni sul collegamento stradale previsto dell'impianto di trasbordo TC;
- calendario (dall'inizio della costruzione alla messa in esercizio);
- rapporto di gestione aggiornato (conto annuale incl.) del richiedente;
- informazioni sui rapporti di proprietà e dipendenza (esposizione concisa e trasparente di co-proprietari con sede in Svizzera o all'estero, dimensioni, rapporti di titolarità, società madre e filiali, partecipazioni e struttura azionaria);
- informazioni sugli attori chiave del progetto (persone responsabili del suo sviluppo e svolgimento);
- informazioni su tipo e portata dell'attività del richiedente.

Progetti situati in una regione non inclusa nella Concezione sono promossi solo se l'ubicazione è definita nel piano direttore cantonale e la necessità di mercato è dimostrata. La relativa prova va fornita dal richiedente.

Se necessario, l'UFT può esigere ulteriori documenti.

2.4.1.7 Indicazioni aggiuntive per impianti di trasbordo TC all'estero

- a. Sussidiarietà secondo il numero 2.3.6

Nella domanda il gestore deve dimostrare l'esistenza o l'assenza all'estero di un programma di promozione per il sito dell'impianto interessato e, nel primo caso, fornire la prova che il previsto progetto d'investimento non ha ricevuto contributi nell'ambito di tale programma. Deve inoltre allegare la dichiarazione di consenso dello Stato interessato (Ministero, autorità regionali) a un eventuale promovi-

- b. Delimitazione degli impianti sovvenzionabili all'estero secondo il numero 2.3.6
 - Sulla scorta dei moduli per gli impianti di trasbordo TC messi a disposizione dall'UFT occorre fornire informazioni in merito ai trasporti transalpini che concernono la Svizzera.

- Nella domanda si deve indicare in che misura gli impianti di trasbordo TC sono destinati prevalentemente al trasferimento del traffico merci stradale continentale (relazioni continentali del TC).
- Nella domanda il gestore spiega i rapporti di proprietà e dipendenza dell'impresa.
- Nella domanda viene illustrato in che misura il collegamento dell'impianto all'infrastruttura ferroviaria è conforme ai parametri infrastrutturali del corridoio Mare del Nord – Reno – Mediterraneo ovvero alle tratte di Alptransit.

2.5 Esame della domanda

L'UFT sottopone le domande pervenute a una verifica a campione e in funzione dei rischi e, se necessario, richiede ulteriori informazioni e documenti.

2.5.1 Esame di progetti d'investimento secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OTM

Per progetti di cui all'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OTM l'aliquota del contributo è calcolata secondo i criteri di cui all'articolo 10 capoverso 5 LTM. L'UFT definisce l'aliquota tenendo conto sia del contributo del progetto d'investimento agli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente, sia della sicurezza, di criteri economici e dei vantaggi per terzi.

Nel caso di impianti di trasbordo TC per i succitati progetti d'investimento è imprescindibile una verifica da parte di un organo di controllo indipendente. Tali progetti sono inseriti in una convenzione solo una volta ricevuti i risultati della verifica, che confluiranno nella valutazione dell'UFT.

2.5.2 Verifica da parte di un organo di controllo indipendente

L'organo di controllo indipendente verifica la completezza e la proporzionalità dei costi d'investimento. Quale base per la classificazione dei contributi ai costi si avvale di valori comparativi usuali sul mercato provenienti da attività di controllo già svolte (valori di riferimento). Verifica caso per caso, su richiesta, il previsto assetto dell'impianto, valuta capacità e funzionalità del progetto e indica il potenziale di miglioramento.

Esegue la verifica dei calcoli dei costi d'investimento come pure dei costi d'esercizio e della redditività sulla base di moduli standard, che il richiedente ha inoltrato nell'ambito della domanda, fornendo quindi dichiarazioni sulla completezza e l'adeguatezza (standard di costruzione) dei costi e indicando possibilità di risparmio.

I risultati della verifica indipendente sono riportati in un apposito rapporto (rapporto di perizia) e presentati all'UFT, che ne terrà conto per l'esame dei progetti d'investimento. Il rapporto di perizia è fornito al richiedente solo su esplicita richiesta.

2.5.2.1 Assunzione dei costi per la verifica da parte dell'organo di controllo indipendente

I costi per una verifica indipendente per simili progetti d'investimento sono fatturati al richiedente, ma computabili nella domanda definitiva. In caso di ritiro della domanda o di decisione negativa dell'UFT non vengono rimborsati. Essi sono determinati secondo una chiave prestabilita in funzione del volume di investimenti del progetto.

Prima di affidare la verifica all'organo di controllo indipendente, il richiedente è informato delle relative condizioni.

2.5.3 Costi computabili e che danno diritto al promovimento

L'UFT può esaminare i costi computabili di una domanda mediante una verifica a campione e in funzione dei rischi. Considerato che per la domanda è consentito fare riferimento esclusivamente alla struttura del *Catalogo* (all. 3) è possibile, in linea di principio, indicare solo costi computabili.

Le prestazioni possono essere fornite anche sotto forma di prestazioni proprie; le percentuali per i costi di progettazione e spese varie restano immutate.

I costi computabili sono determinati imposta sul valore aggiunto esclusa. Nella convenzione è stabilito che l'imposta sul valore aggiunto è rimborsata all'atto del versamento, secondo l'aliquota valida al momento della fornitura della prestazione. Ciò si applica per misure / elementi d'impianto i cui costi computabili non sono coperti mediante tariffa forfettaria secondo l'allegato 3 della presente direttiva.

Prestazioni che danno diritto al promovimento: i costi computabili possono essere ridotti della quota percentuale delle prestazioni che non danno diritto al promovimento (volumi di trasporto, trasbordi).

Esempio - Nuova 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 computabili e che danno diritto al promovimento	$B * (1 - F)$	14,4	mio.	CHF

Il rinnovo di un impianto del traffico merci reso necessario da un progetto del richiedente o di terzi estraneo all'impianto stesso probabilmente non rientrerà negli interessi della Confederazione (art. 7 lett. b LSu). Essendo pochi, i casi di questo tipo (p. es. spostamento di un binario di raccordo dovuto alla nuova costruzione di un capannone o all'ampliamento di una strada) devono essere considerati individualmente; la relativa valutazione viene effettuata caso per caso. Per quanto concerne il metodo di calcolo, la durata di vita residua dell'impianto (partendo da 20 anni) è sottratta proporzionalmente dai costi per il nuovo progetto ($20 - \text{durata residua di vita} \times [\text{costi progetto} : 20] = \text{costi globali massimi computabili}$).

2.5.4 Vantaggi per terzi già noti o probabili

In linea di principio, se un progetto d'investimento genera vantaggi per terzi ci si aspetta una loro adeguata partecipazione ai costi d'investimento. Gli eventuali vantaggi, manifesti o probabili, sono esaminati nel dettaglio e il contributo d'investimento della Confederazione eventualmente ridotto.

Il richiedente deve presentare all'UFT un elenco vincolante di tutti i contributi di terzi.

2.5.5 Gestore dell'impianto (affidabilità finanziaria, esperienza, organizzazione)

Il diritto a contributi d'investimento non è connesso alla forma giuridica dell'impresa. Se necessario e al fine di garantire i contributi d'investimento, l'UFT può richiedere, per esempio, una garanzia bancaria.

Per i progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi il richiedente deve allegare il rapporto di gestione aggiornato, conto annuale incluso.

Se sussistono seri dubbi sulla correttezza delle indicazioni del richiedente nell'inventario degli impianti, nella domanda o in merito all'affidabilità finanziaria, 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. I costi sostenuti per costituire le garanzie sono a carico del richiedente e non sono assunti dall'UFT. Il gestore deve costituire autonomamente le garanzie e informarne l'UFT. Le garanzie vengono riportate nella convenzione.

2.5.6 Consultazione di altri documenti

Il richiedente è tenuto a fornire tutte le indicazioni necessarie alla valutazione secondo l'articolo 9 capoversi 2 e 3 OTM. I documenti da allegare a una domanda sono menzionati nell'inventario degli impianti, dove devono anche essere caricati. L'UFT può richiedere in ogni momento ulteriori documenti ([art. 15c LSu](#)).

2.5.7 Esito negativo

Una volta concluso l'esame della domanda, in caso di esito negativo il richiedente ne è informato e gli viene offerta la possibilità di ritirarla. Se lo fa, l'UFT glielo conferma per iscritto e chiude la procedura.

Qualora il richiedente fosse in disaccordo con l'esito negativo, gli deve essere concessa la possibilità di pronunciarsi. Se il richiedente la sollecita, l'UFT emana una decisione negativa.

Il destinatario della decisione non deve versare alcun emolumento.

2.6 Esame preliminare di progetti d'investimento da parte dell'UFT

Prima di presentare una domanda, per progetti d'investimento in impianti di trasbordo TC e in binari di raccordo con un volume d'investimento computabile superiore a cinque milioni di franchi è possibile ricevere, su richiesta, un esame preliminare dell'UFT. Se già disponibili, per l'esame preliminare vanno inoltrati gli stessi documenti che per la domanda.

Nel quadro dell'esame preliminare l'UFT fornisce una prima stima sul progetto d'investimento, della quale il richiedente può tener conto nell'inoltrare la domanda.

Una domanda di esame preliminare di un progetto d'investimento previsto può essere presentata in qualsiasi momento. I rispettivi risultati non sono vincolanti. La base per un progetto d'investimento concordato in una convenzione restano i documenti e le indicazioni sul progetto inoltrati con la domanda.

2.7 Convenzione (art. 10 OTM)

I contributi d'investimento della Confederazione sono stabiliti in una convenzione con il gestore dell'impianto interessato. Una convenzione valida è presupposta altresì per ricevere contributi di trasbordo e di carico secondo il capitolo 3, ma non deve contenere necessariamente progetti d'investimento. In tal caso, però, va comunque inoltrata una domanda tramite l'inventario degli impianti prima dell'inizio del periodo di convenzione interessato (giorno di riferimento 31 agosto), sottolineando che per tale periodo non è previsto alcun progetto d'investimento e non si richiedono corrispondenti contributi. Per i modelli di convenzione vedere gli allegati 1 e 2 della presente direttiva.

Sulla scorta dell'esame della domanda l'UFT elabora una convenzione. In linea di principio, le tempistiche di attuazione dei singoli progetti d'investimento previste nella domanda sono vincolanti. Adeguamenti durante la durata della convenzione, per esempio l'introduzione di progetti d'investimento supplementari o un rinvio, sono possibili solo in casi eccezionali e richiedono un adeguamento della convenzione secondo il numero 2.7.1.8.

Di norma prima di poter concludere una convenzione i gestori devono essere iscritti nel registro di commercio. Tale disposizione si applica per analogia ai gestori esteri. Ad eccezione di Cantoni e Comuni, non possono concludere convenzioni i proprietari.

Con i gestori dell'infrastruttura possono essere concluse convenzioni solo per progetti d'investimento i cui elementi costitutivi non siano già coperti mediante convenzioni sulle prestazioni di cui all'articolo 51 Lferr tra l'UFT e gli stessi. I gestori dell'infrastruttura esteri non possono presentare domande.

2.7.1 Condizioni quadro della convenzione

Le convenzioni comprendono determinati oneri e obblighi correlati all'ottenimento dei contributi d'investimento. Di seguito si illustrano quelli fondamentali. Se necessario, in una convenzione se ne possono aggiungere altri.

2.7.1.1 Accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo TC (art. 5 OTM)

Tutti i gestori degli impianti di trasbordo TC sovvenzionati dalla Confederazione in Svizzera e all'estero devono concedere l'accesso non discriminatorio a tali impianti. La Confederazione e altre autorità competenti possono condurre verifiche in qualsiasi momento. Eventuali infrazioni possono comportare la restituzione parziale o integrale dei contributi d'investimento.

L'obbligo di garantire l'accesso non discriminatorio è stabilito nella convenzione.

2.7.1.2 Costruzione ed esercizio degli impianti e dei mezzi di trasbordo, di trazione e di carico sovvenzionati

Gli impianti sovvenzionati dalla Confederazione devono essere costruiti e mantenuti secondo i requisiti legislativi e le norme in vigore. All'ottenimento di contributi d'investimento è inoltre connesso l'obbligo di mantenere l'impianto in uno stato idoneo all'esercizio e sicuro per un periodo di 20 anni (alle attrezzature mobili di trasbordo e di carico si applica la durata di cui all'all. 3). Lo stato idoneo all'esercizio è considerato garantito se il gestore:

- a) dispone di una panoramica aggiornata dello stato dell'impianto, in particolare dei binari e della linea di contatto nonché degli altri elementi dell'impianto e dei manufatti;
- b) ha eseguito tutti gli interventi di manutenzione e tutti i provvedimenti tecnici od operativi necessari per garantire un esercizio sicuro dell'impianto;
- c) dispone di prescrizioni d'esercizio aggiornate e le ha consegnate a tutte le persone coinvolte.

I mezzi di trasbordo, di trazione e di carico devono adempiere le prescrizioni legislative; occorre inoltre rispettare costantemente le necessarie norme e prescrizioni tecniche nonché le misure di sicurezza prescritte.

Tali obblighi, così come altri correlati alla costruzione e all'esercizio di impianti e di mezzi di trasbordo, di trazione e di carico sovvenzionati, sono definiti nella convenzione.

2.7.1.3 Volumi da trasportare

Per progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi, nella convenzione si definisce almeno il raggiungimento dei quantitativi minimi. Se il volume di trasporto pronosticato influisce sulla definizione degli importi contributivi, nella convenzione è definito il raggiungimento di quest'ultimo. Il volume di trasporto per un anno civile è notificato di volta in volta entro fine febbraio dell'anno civile successivo. All'atto della notifica dei volumi di trasporto, vanno dedotti e dichiarati eventuali volumi non computabili secondo il numero 2.3.3.1.

2.7.1.4 Bando pubblico e aggiudicazioni

Se un progetto d'investimento è finanziato dalla Confederazione per oltre il 50 per cento dei suoi costi totali, onde garantire un'adeguata concorrenza l'UFT può pretendere che il richiedente si procuri almeno tre offerte. Ciò vale solo per elementi di impianto computabili non coperti da un importo forfettario.

Quest'obbligo è eventualmente inserito nella convenzione.

2.7.1.5 Rapporto

Nella convenzione sono definiti gli obblighi riguardanti il rapporto da stilare in relazione all'ottenimento di contributi d'investimento. Tali obblighi si differenziano in base all'importo del volume di investimenti computabile.

Se quest'ultimo è superiore a cinque milioni di franchi, è fatto obbligo di inoltrare rapporti sullo stato dei lavori semestrali.

2.7.1.6 Garanzia tramite pegno immobiliare o garanzia bancaria

Se l'UFT nutre seri dubbi in merito alla correttezza delle indicazioni fornite da un richiedente o alla sua affidabilità finanziaria, può richiedere una garanzia, per esempio bancaria o un pegno immobiliare, per l'intero importo del contributo d'investimento. I costi sostenuti per costituire le garanzie sono a carico del richiedente e non sono assunti dall'UFT. Il gestore deve costituire autonomamente le garanzie e informarne l'UFT. Le modalità di presentazione delle garanzie vengono stabilite nella convenzione.

2.7.1.7 Obbligo di notifica di atti illeciti

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

L'obbligo di notifica è inserito di default in una convenzione.

2.7.1.8 Adeguamento di convenzioni esistenti

In casi eccezionali motivati è consentito adeguare convenzioni esistenti. Tali adeguamenti sono trattati in modo restrittivo ed è tassativo indicare il motivo per cui un progetto d'investimento esistente deve essere adeguato o un progetto nuovo non può essere condotto nel periodo di convenzione successivo. Una convenzione viene adeguata se lo è un progetto d'investimento già previsto nella stessa o se bisogna integrarne uno nuovo. In tal caso, la convenzione adeguata sostituisce quella esistente per lo stesso periodo di convenzione.

Non sono erogati contributi d'investimento per progetti che non sono parte di una convenzione in corso. Se in caso di misure urgenti è impossibile realizzare tempestivamente l'adeguamento, è tassativo richiedere un'autorizzazione per l'inizio dei lavori o l'ordine / acquisto anticipato, inviando la domanda al seguente indirizzo e-mail: gueterverkehrsanlagen@bav.admin.ch. Occorre motivare perché l'inizio dei lavori e l'ordine debbano essere effettuati immediatamente e non si possa invece attendere l'adeguamento della convenzione, che avverrà quindi in un momento successivo.

Prima del rilascio dell'autorizzazione scritta ad anticipare l'ordine, l'acquisto o l'inizio dei lavori, si possono commissionare solo lavori direttamente connessi con la preparazione dei documenti del progetto (p. es. lavori di progettazione e misurazione, indagini del suolo). È altresì consentita la prenotazione di finestre temporali presso società costruttrici (p. es. per l'utilizzo di macchinari). Se il richiedente avvia la costruzione o effettua importanti ordini o acquisti senza autorizzazione non è concesso alcun contributo d'investimento.

Un'autorizzazione di inizio dei lavori / acquisto anticipato e, di conseguenza, il diritto al promovimento sono limitati a un massimo di sei mesi. I documenti necessari per l'adeguamento della convenzione devono essere inoltrati entro tale termine.

Non sussiste alcun diritto a una tale autorizzazione né quest'ultima dà un diritto effettivo a eventuali contributi d'investimento. L'assegnazione avviene esclusivamente mediante una convenzione.

2.7.1.9 Progetti d'investimento non avviati o non conclusi

I progetti d'investimento avviati (ordine o inizio dei lavori) ma che non possono essere conclusi nel rispettivo periodo di convenzione restano garantiti mediante la convenzione esistente. Il conteggio sarà effettuato alla conclusione del progetto (escl. i pagamenti parziali secondo il n. 2.8.4).

I progetti d'investimento convenuti ma non avviati nel rispettivo periodo di convenzione (ordine o inizio dei lavori) decadono e non vengono riportati al periodo di convenzione successivo. Il gestore può tuttavia presentare nuovamente una domanda nel periodo di convenzione successivo.

2.8 Versamento di contributo d'investimento (art. 11 OTM)

2.8.1 Adempimento degli obblighi da parte del gestore

Il versamento di contributi d'investimento è vincolato all'adempimento di obblighi (p. es. l'inoltro di documentazione fotografica), che vengono stabiliti nella convenzione. I contributi d'investimento non sono versati finché detti obblighi non sono adempiuti.

2.8.2 Riserva della disponibilità creditizia

Il contributo d'investimento è versato nei limiti del credito annuo previsto per i relativi pagamenti. È fatto salvo lo stanziamento del credito da parte delle Camere federali. La riserva, stabilita nella convenzione, concerne il versamento, ma non l'impegno dei fondi.

2.8.3 Versamento

Il versamento per progetti con un contributo d'investimento assegnato inferiore a cinque milioni di franchi è eseguito su richiesta e solo a progetto concluso. È effettuato secondo i valori effettivi e ammonta al massimo all'importo del contributo d'investimento assegnato per progetto. Se singoli elementi di un progetto d'investimento non sono eseguiti o lo sono solo parzialmente rispetto a quanto previsto, ne va fatta relativa dichiarazione.

Il versamento di contributi d'investimento per progetti conclusi non avviene secondo date prestabilite.

2.8.4 Acconti

Per progetti con contributi d'investimento assegnati superiori a cinque milioni di franchi è possibile richiedere acconti dell'ordine dei lavori o degli acquisti già eseguiti o imminenti. A titolo di acconto può tuttavia essere versato non oltre l'80 per cento del contributo massimo stabilito nella convenzione. Nella richiesta occorre allegare i rispettivi giustificativi; un acconto è possibile solo se sono stati adempiuti tutti gli obblighi previsti.

2.8.5 Rimborso

Se l'UFT constata che è stato erroneamente versato un importo troppo elevato (p. es. per prestazioni già ordinate e pagate, ma non fornite, di progetti con volume di investimenti superiore a fr. 5 mio.), ne chiede la restituzione dapprima mediante semplice lettera e, se la parte interessata è in disaccordo, mediante decisione.

2.9 Restituzione

La base legale per le restituzioni è l'articolo 12 OTM, che disciplina anche i casi di rigore. La restituzione di contributi d'investimento avviene unicamente per nuove costruzioni e ampliamenti con volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi.

Una restituzione avviene mediante decisione, dopo aver dato alla controparte della convenzione possibilità di pronunciarsi in merito.

Le restituzioni per mancato raggiungimento del volume di trasporto stabilito nella convenzione saranno, secondo l'articolo 12 capoverso 2 OTM, versate proporzionalmente allo scadere del periodo di sorveglianza (5 o 10 anni). L'UFT tollera una certa divergenza, considerato che nell'indicare i volumi di trasporto il richiedente ha effettuato una stima. Le restituzioni sono sempre eseguite tenendo conto di una durata di vita dell'impianto di 20 anni. Per far sì che i contributi siano usati in maniera adeguata e oculata è opportuno che la funzionalità dell'impianto sia garantita per tale durata. Se la nuova costruzione o l'ampliamento interessa solo mezzi mobili di trasbordo, di trazione o di carico, va considerata la durata di vita di cui all'allegato 3 della presente direttiva. La restituzione si basa sull'effettivo importo versato, imposta sul valore aggiunto inclusa.

Può essere richiesta una restituzione anche in caso di inosservanza dell'obbligo di garantire l'accesso non discriminatorio a impianti di trasbordo TC.

Se l'impianto non viene più utilizzato per gli scopi originari, la Confederazione chiede la restituzione degli eventuali contributi versati per l'acquisto del fondo, in funzione della conservazione del suo valore. Può chiederla anche dopo il termine della durata di vita dell'impianto.

2.10 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 in caso di richieste d'investimento manifestamente prive di possibilità di successo, presentate abusivamente e che causano un notevole onere di lavoro. In tal caso la base legale è l'OEm-TP.

3 Contributi di trasbordo e di carico

Il presente capitolo illustra le condizioni procedurali per la richiesta e l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico, fungendo da guida e ausilio per gli attori coinvolti.

3.1 Basi legali

L'articolo 14 LTM costituisce la base legale affinché la Confederazione possa erogare contributi forfettati ai gestori di impianti di trasbordo e di carico per ogni carro ferroviario carico trasportato. Le disposizioni normative in merito sono precisate nella sezione 2 OTM (art. 13–17).

La presente direttiva, secondo l'articolo 16 capoverso 3 OTM, precisa a sua volta queste ultime e disciplina la procedura di richiesta ed erogazione dei contributi, con le relative scadenze.

3.2 Erogazione di contributi di trasbordo e di carico a gestori di impianti di binari di raccordo

Secondo l'articolo 16 capoverso 1 OTM, presupposto per l'ottenimento di contributi di trasbordo e di carico per impianti di binari di raccordo è l'esistenza, secondo l'articolo 10 capoverso 6 LTM, di una convenzione tra l'UFT e il gestore dell'impianto. Si tratta delle stesse convenzioni stipulate per eventuali contributi della Confederazione a progetti d'investimento. La procedura di conclusione di tali convenzioni è illustrata al numero 2.7. Se non sono previsti progetti d'investimento, una convenzione può anche riferirsi esclusivamente a contributi di trasbordo e di carico. Affinché si possa concludere una convenzione, gli impianti interessati devono essere registrati nell'inventario degli impianti dell'UFT. Gli impianti utilizzati per caricare e scaricare merci direttamente dall'infrastruttura pubblica (p. es. da imprese che operano sulla ferrovia portuale) sono equiparati a quelli di binari di raccordo per quanto riguarda l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico.

In relazione a questi contributi, per gli impianti di binari di raccordo si applica il valore massimo sancito all'articolo 14 capoverso 2 OTM. Con i gestori di binari di raccordo che, oltre al trasporto di merci interno, mettono a disposizione di terzi, a pagamento, la propria infrastruttura privata per il trasbordo di contenitori del TC, nella convenzione è possibile definire un trattamento differenziato dei trasporti interni ed esterni all'impresa, previa espressa richiesta nella domanda di convenzione. Tali impianti continueranno a essere considerati impianti di binari di raccordo. In un caso del genere, il valore massimo si applica esclusivamente per i trasporti interni all'impresa. È responsabilità del gestore effettuare, ed eventualmente documentare, la differenziazione tra trasporti interni ed esterni all'impresa nell'ambito della notifica dei carri trasportati. I beneficiari dei contributi hanno l'obbligo di trasferire i contributi di trasbordo e di carico agli speditori e ai destinatari.

La notifica del numero di carri ferroviari carichi ricevuti e spediti avviene esclusivamente tramite l'impianto registrato nell'inventario degli impianti (è in elaborazione il modulo Contributi di trasbordo e di carico) e secondo i periodi di conteggio stabiliti al numero 3.5. Quale ausilio alla notifica dei volumi di trasporto tramite l'inventario degli impianti sarà messo a disposizione un manuale; per quella del numero di carri trasportati occorre seguire le istruzioni di cui al numero 3.6 e seguenti.

3.3 Contributi di trasbordo e di carico a gestori di impianti di trasbordo TC (con binario di raccordo privato e sull'infrastruttura pubblica)

Secondo l'articolo 16 capoverso 1 OTM, presupposto per l'ottenimento di contributi di trasbordo e di carico per impianti di trasbordo TC è l'esistenza, secondo l'articolo 10 capoverso 6 LTM, di una convenzione tra l'UFT e il gestore dell'impianto. Si tratta delle stesse convenzioni stipulate per eventuali contributi della Confederazione a progetti d'investimento. La procedura di conclusione di tali convenzioni è illustrata al numero 2.7. Se non sono previsti progetti d'investimento, una convenzione può anche riferirsi esclusivamente a contributi di trasbordo e di carico. Affinché si possa concludere una convenzione, gli impianti interessati devono essere registrati nell'inventario degli impianti dell'UFT.

Sono considerati impianti di trasbordo TC gli impianti fissi oggetto di un contratto di raccordo con un gestore dell'infrastruttura o di una convenzione scritta con eventuali raccordati a valle e destinati esclusivamente al trasbordo di contenitori del TC, utilizzati o meno per effettuarlo direttamente su un'infrastruttura pubblica (p. es. ferrovia portuale).

La notifica del numero di carri ferroviari carichi ricevuti e spediti avviene esclusivamente tramite l'impianto registrato nell'inventario degli impianti (è in elaborazione il modulo Contributi di trasbordo e di carico) e secondo i periodi di conteggio stabiliti al numero 3.5. Quale ausilio alla notifica dei volumi di

trasporto tramite l'inventario degli impianti sarà messo a disposizione un manuale; per quella del numero di carri trasportati occorre seguire le istruzioni di cui al numero 3.6 e seguenti.

3.4 Contributi di trasbordo e di carico per carri ferroviari carichi ricevuti e spediti su impianti di carico e scarico

Anche i carri ferroviari carichi ricevuti e spediti su impianti di carico e scarico danno diritto ai contributi di trasbordo e di carico, che vengono erogati, su domanda, alla persona alla quale sono fatturati i costi per il trasporto delle merci. A tal fine occorre notificare, per ogni sito di impianto di carico e scarico, il numero di carri ferroviari carichi ricevuti e spediti, inoltrando i rispettivi giustificativi (p. es. conferma di ricevimento o di spedizione, fattura).

Per i servizi del TC forniti presso impianti pubblici di carico e scarico, tali contributi sono invece erogati agli operatori attivi sul sito, che devono notificare all'UFT i carri ferroviari carichi ricevuti e spediti nell'ambito dell'offerta del TC per ogni sito. Hanno inoltre l'obbligo di trasferire i contributi agli speditori e ai destinatari.

La notifica del numero di carri ferroviari carichi ricevuti e spediti per ogni sito avviene esclusivamente tramite il modulo «Contributi di trasbordo e di carico» (attualmente in elaborazione) integrato nell'inventario degli impianti. Nel modulo sono indicati gli impianti di carico e scarico interessati e i richiedenti notificano, per ogni sito, i carri ferroviari carichi ricevuti e spediti. Quale ausilio alla notifica dei volumi di trasporto tramite l'inventario degli impianti sarà messo a disposizione un manuale. La notifica avviene secondo i periodi di conteggio stabiliti al numero 3.5; per quella del numero di carri trasportati occorre seguire le istruzioni di cui al numero 3.6 e seguenti.

3.5 Periodi di conteggio e scadenze per il versamento

La notifica e il versamento dei contributi di trasbordo e di carico si svolgono secondo i periodi di conteggio riportati nella tabella 1.

Tabella 1 - Periodi di conteggio dei contributi di trasbordo e di carico

Periodo	Termine di notifica	Versamento
16–31 dicembre	20 gennaio	Fine gennaio
Gennaio	20 febbraio	Fine febbraio
Febbraio	20 marzo	Fine marzo
Marzo	20 aprile	Fine aprile
Aprile	20 maggio	Fine maggio
Maggio	20 giugno	Fine giugno
Giugno	20 luglio	Fine luglio
Luglio	20 agosto	Fine agosto
Agosto	20 settembre	Fine settembre
Settembre	20 ottobre	Fine ottobre
Ottobre	20 novembre	Fine novembre
Novembre	15 dicembre	Fine dicembre
1–15 dicembre	31 dicembre	Inizio gennaio

Fatta eccezione per novembre e per il periodo 1–15 dicembre, i carri ferroviari carichi ricevuti e spediti su un sito d'impianto devono essere notificati di volta in volta entro il giorno 20 del mese successivo. I dati devono essere indicati separatamente per mese e sito e inoltrati definitivamente entro il termine rispettivo di un periodo di conteggio. Non sarà possibile apportare modifiche a posteriori, ma in casi motivati l'UFT può rinviare per elaborazione le notifiche inoltrate in via definitiva. Passato il termine di un rispettivo periodo di conteggio, fatta eccezione per la fase transitoria non è più possibile inoltrare notifiche per il relativo periodo e, di conseguenza, non si effettueranno versamenti.

Le informazioni necessarie al versamento devono essere registrate nel modulo online appositamente previsto per il conteggio dei contributi. Eventuali versamenti saranno effettuati sempre secondo i termini riportati nella tabella 1.

3.6 Notifica dei carri ferroviari carichi ricevuti e spediti: ausilio e delimitazione

Con le informazioni di seguito si intende fornire ausilio alle persone aventi diritto ai contributi di trasbordo e di carico nella notifica dei carri ferroviari trasportati.

I contributi sono erogati per carro ferroviario carico ricevuto e spedito, tenendo conto che sono considerati carichi e possono essere notificati anche i carri ferroviari con container o carichi vuoti (p. es. recipienti, contenitori su ruote, palette).

Secondo l'articolo 14 capoverso 3 OTM per i contributi di trasbordo e di carico sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di oneri nelle licenze di costruzione e nelle autorizzazioni d'esercizio. È pertanto consentito notificare solo tali volumi. In caso di quote vincolanti per il trasporto ferroviario è responsabilità della persona che li notifica calcolare il numero di carri ferroviari che è consentito notificare e fornire l'adeguata documentazione in merito.

Nel calcolo dei contributi di trasbordo e di carico, i carri ferroviari con più di due carrelli sono considerati come due carri. Di conseguenza, è possibile registrare le notifiche per sito d'impianto separatamente secondo tale criterio. È responsabilità della persona che notifica effettuare, ed eventualmente documentare, tale separazione.

La notifica di carri ferroviari carichi ricevuti e spediti avviene sempre per singolo impianto per gli impianti registrati nel rispettivo inventario ovvero per singolo sito per gli impianti di carico e scarico. Per ogni impianto o sito è consentito notificare esclusivamente il numero di carri ferroviari effettivamente ricevuti e spediti su tale impianto o sito.

3.6.1 Caso speciale: trasbordo rotaia – rotaia su impianti di trasbordo TC

Gli impianti di trasbordo TC ricevono i contenitori adeguati al traffico combinato su treno, camion o battello. Tuttavia, non sono i contenitori trasbordati a essere promossi, bensì i carri ferroviari ricevuti e spediti. Tale metodo rispecchia la possibilità, sancita all'articolo 14 capoverso 1 LTM, di promuovere il trasbordo di merci tra la ferrovia e altri vettori di trasporto mediante contributi forfettari per ogni carro ferroviario carico trasportato. I carri ferroviari ricevuti e spediti mediante trasbordo rotaia – rotaia non danno diritto ai contributi. I rispettivi volumi devono pertanto essere sottratti all'atto della notifica dei carri.

- Carri ferroviari ricevuti: dal numero di carri ferroviari ricevuti notificati deve essere sottratta la quota di trasbordi rotaia – rotaia sul totale dei TEU / contenitori trasbordati dalla ferrovia.
- Carri ferroviari spediti: dal numero di carri ferroviari spediti notificati deve essere sottratta la quota di trasbordi rotaia – rotaia sul totale dei TEU / contenitori trasbordati dalla ferrovia.

Le quote si basano su valori medi e sono stabilite in una convenzione per il rispettivo periodo. Su richiesta, dopo due anni l'UFT ne valuta un adeguamento per la durata residua della convenzione.

3.7 Controllo dei volumi di trasporto e gestione delle incongruenze

L'UFT può condurre in qualsiasi momento controlli a campione dei volumi di trasporto notificati. Secondo l'articolo 17 OTM tutti i documenti e i giustificativi essenziali per l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico devono essere conservati per cinque anni e presentati, su richiesta, all'UFT. In caso di incongruenze, quest'ultimo può chiedere la restituzione dei contributi di trasbordo e di carico versati.

3.8 Trasferimento dei contributi di trasbordo e di carico ricevuti a speditori e destinatari

L'articolo 14 capoverso 1 LTM sancisce l'obbligo, per i gestori di impianti di trasbordo e di carico, a trasferire i contributi ricevuti agli speditori e ai destinatari. Per gli impianti di trasbordo TC è possibile il trasferimento diretto mediante prezzi di trasbordo scontati. Tale obbligo si applica anche agli operatori di offerte del TC su impianti di carico e scarico pubblici nonché a gestori che mettono a disposizione di terzi, a pagamento, il proprio impianto di binari di raccordo per il trasbordo di contenitori del TC. È responsabilità dei gestori e degli operatori trasferire i contributi, ovvero degli speditori e destinatari che hanno diritto ai contributi richiederli. Nell'effettuare il trasferimento è consentito tener conto di oneri amministrativi supplementari.

L'UFT può condurre in ogni momento controlli a campione anche in tale contesto.

4 Inventario degli impianti (art. 52 OTM)

Tutti i gestori esistenti e futuri di binari di raccordo e di impianti di trasbordo TC in Svizzera sono tenuti a registrare il proprio impianto nell'apposito inventario e a caricare la documentazione richiesta. Non vi vanno invece registrati gli impianti di trasbordo TC all'estero, per i quali anche il processo di finanziamento avviene al di fuori di esso.

L'inventario degli impianti è suddiviso in due sezioni:

- «Inventario» e
- «Investimenti TM».

I dati nella prima sezione consentono all'UFT di ottenere una panoramica dei binari di raccordo disponibili in Svizzera, con il rispettivo stato operativo, oltre che di rilevare i rischi dei singoli impianti e di pianificare conseguentemente le attività di sorveglianza. La presente direttiva, basandosi sull'articolo 52 OTM, precisa le indicazioni necessarie. Il [Manuale](#) spiega in dettaglio l'attuale procedura di iscrizione e le singole finestre d'inserimento dati.

Questa sezione rappresenta anche la base per la gestione digitale della richiesta e del versamento dei contributi d'investimento e di quelli di trasbordo e di carico (art. 9 cpv. 5 OTM) nella sezione «Investimenti TM».

4.1 Sezione «Inventario»: dati dell'impresa

I dati dell'impresa comprendono, in particolare, i rapporti di proprietà riguardanti l'impianto di binari di raccordo. Il legittimo proprietario di un impianto di binario di raccordo, di un impianto di trasbordo TC o di un mezzo di trasbordo e di carico non deve necessariamente esserne il gestore. Quest'ultimo è la persona che si occupa del loro esercizio operativo e della loro manutenzione. Il proprietario o il gestore può affidare la conduzione sotto il profilo amministrativo e / o pianificatorio a un amministratore (persona giuridica), che dovrà presentare all'UFT la relativa procura.

Tra i dati da registrare occorre inserire almeno una persona di contatto con funzione, numero di telefono e indirizzo e-mail. È possibile indicare anche più di una persona di contatto (p. es. con differenti funzioni).

Le imprese devono essere registrate nella banca dati delle imprese di trasporto (BDIT).

4.2 Sezione «Inventario»: utilizzazione

In questa sezione sono registrati lo stato operativo e i rapporti di raccordo. Per raccordati diretti si intendono gli impianti direttamente collegati a un'infrastruttura di un gestore concessionario. Gli impianti collegati a un binario di raccordo precedente sono raccordati a monte. Se il deviatore di raccordo è bloccato in modo da non consentire più il transito o il dispositivo di raccordo è stato rimosso, il binario di raccordo si considera non più transitabile.

4.3 Sezione «Inventario»: posizione

I raccordati connessi direttamente alla rete di un gestore dell'infrastruttura secondo la Lferr devono selezionare la rispettiva infrastruttura (campo obbligatorio), mentre il campo non apparirà per i raccordati a monte. È altresì obbligatorio inserire le coordinate nazionali (CH1903+/MN95).

4.4 Sezione «Inventario»: dimensione

In tale sezione si registrano i metri di binario e il numero di scambi appartenenti al binario di raccordo. Il deviatore di raccordo può essere inserito solo se si tratta di un raccordato a monte, già che in caso di collegamento diretto all'infrastruttura il deviatore appartiene al gestore di quest'ultima. Il numero di carri ferroviari comprende tutti i carri che transitano sull'impianto di binari, inclusi quelli di eventuali raccordati a monte ovvero di co-utenti dello stesso. Se l'impianto è utilizzato anche da un raccordato a valle, vanno calcolati anche i rispettivi carri.

In questa sezione vanno indicati anche eventuali passaggi a livello pubblici (p. es. incrocio con una strada comunale o cantonale) o superfici condivise di circolazione stradale e ferroviaria presenti sull'impianto. I dati riguardo alla dimensione sono peraltro necessari per individuare i rischi.

4.5 Sezione «Inventario»: tecnica

I dati tecnici, così come quelli sul personale di manovra e le merci pericolose, servono all'individuazione dei rischi.

È inoltre disponibile un campo a compilazione libera che consente di aggiungere dettagli tecnici sull'impianto.

4.6 Sezione «Inventario»: prescrizioni d'esercizio

Nella presente sezione è possibile definire quali imprese di trasporto ferroviario possono consultare le prescrizioni d'esercizio, che devono essere messe a disposizione di tutte le imprese che transitano sull'impianto. La ricezione delle prescrizioni d'esercizio deve essere confermata per iscritto.

4.7 Sezione «Inventario»: documentazione

In questa sezione vengono caricati altri documenti rilevanti riguardo alla manutenzione e all'esercizio dell'impianto. È obbligatorio caricare:

- le prescrizioni d'esercizio,
- il contratto di raccordo con il gestore dell'infrastruttura (se raccordato diretto) e
- gli accordi con altri utenti (se presenti). In presenza di raccordati a monte è obbligatorio caricare il regolamento con il raccordato a valle.

4.8 Sezione «Inventario»: eventi

In questa sezione si trova il link alla Banca dati nazionale degli eventi (NEDB) attraverso il quale notificare eventi all'UFT. Le prescrizioni di notifica sono pubblicate sulla [NEDB dell'UFT](#).

4.9 Sezione «Investimenti TM»

La presente sezione è in fase di sviluppo e non può pertanto essere ancora illustrata.

4.10 Sezione «Contributi di trasbordo e di carico»

La presente sezione è in fase di sviluppo e non può pertanto essere ancora illustrata.

5 Allegati

5.1 Modelli di convenzione

Gli allegati 1 e 2 della presente direttiva contengono un modello di convenzione per contributi d'investimento per progetti con volume di investimenti rispettivamente inferiore e superiore a cinque milioni di franchi.

5.2 Catalogo degli elementi d'impianto computabili e degli importi forfettari

L'allegato 3 contiene il Catalogo degli elementi e dei costi computabili per gli impianti di trasbordo e di carico.

6 Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il 1° gennaio 2026 e sarà adeguata all'occorrenza.

Ufficio federale dei trasporti

Ufficio federale dei trasporti

Christa Hostettler
Direttrice

Martin von Känel
Direttore supplente