



23.477

Iniziativa parlamentare

Fideiussioni solidali a favore del carico di autoveicoli

Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale

del 10 febbraio 2025

Onorevoli colleghi,

con il presente rapporto vi sottoponiamo il progetto¹ di modifica della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin; RS 725.116.2) e del credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori², che trasmettiamo nel contempo per parere al Consiglio federale.

La Commissione vi propone di approvare i progetti allegati.

10 febbraio 2025

In nome della Commissione:

Il presidente, Philipp Kutter

¹ FF 2025 1055
² FF 2025 1056

Compendio

Con il presente progetto s'intende estendere al carico di autoveicoli lo strumento delle fideiussioni solidali impiegato nel traffico regionale viaggiatori (TRV). Ciò consentirà di ridurre l'onere a titolo di interessi per i gestori delle stazioni di carico e, di conseguenza, per la Confederazione nella sua qualità di committente.

Situazione iniziale

Gli impianti per il carico di autoveicoli collegano strada e rotaia. Per garantire il collegamento di questi due mondi occorre da un lato l'infrastruttura, sia stradale che ferroviaria, e dall'altro il materiale rotabile. Nel quadro dell'oggetto «Rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli. Credito aggiuntivo» (23.054) è stato adeguato il finanziamento del materiale rotabile per il carico di autoveicoli, che in futuro avverrà, come nel TRV, con capitale proprio o di terzi. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, Confederazione e gestori potranno concordare un'indennità annua.

Contenuto del progetto

Con il presente progetto la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) intende estendere al carico di autoveicoli lo strumento delle fideiussioni solidali impiegato nel TRV, consentendo di ridurre l'onere per gli interessi a carico delle imprese di trasporto nel finanziamento di mezzi d'esercizio. A tal fine dovranno essere adeguati la legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin; RS 725.116.2) così come il credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel TRV. Considerati gli interessi inferiori legati alla maggiore solvibilità, per il committente risulteranno minori indennità. Essendo aiuti finanziari ai sensi della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (LSu; RS 616.1, art. 3), le fideiussioni non possono essere concesse nel caso in cui il carico di autoveicoli è gestito in modo finanziariamente autonomo. Per tale motivo, la fideiussione solidale sarà concessa solo nei casi in cui la Confederazione ordina e indennizza le prestazioni di una stazione di carico.

Rapporto

1 Cronistoria

Nella sua seduta del 13 novembre 2023 la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) ha dibattuto dell'oggetto «Rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli. Credito aggiuntivo» (23.054). Con tale progetto il Consiglio federale ha proposto, oltre a contributi aggiuntivi da destinare all'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli, una riorganizzazione della prassi di finanziamento: in futuro l'acquisto di materiale rotabile per il carico di autoveicoli dovrà essere finanziato con fondi propri o di terzi, com'è il caso nel traffico regionale viaggiatori (TRV).

In quest'ottica la CTT-N ha valutato la concessione di fidejussioni solidali alle imprese di trasporto (IT) attive nel carico di autoveicoli e constatato la necessità di intervenire a livello legislativo. In analogia alle disposizioni esistenti per il finanziamento del materiale rotabile nel TRV³, il 13 novembre 2023 la Commissione ha sostenuto, con 14 voti contro 10, una proposta di elaborazione del presente progetto di atto legislativo.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) ha aderito alla decisione della CTT-N durante la sua seduta del 12 febbraio 2024 con 9 voti contro 2 e 1 astensione. Secondo l'articolo 111 della legge del 13 dicembre 2002⁴ sul Parlamento (LParl) la CTT-N è quindi chiamata a elaborare un progetto di legge, entro la sessione primaverile 2026. Il 25 marzo 2024 la CTT-N ha incaricato la propria segreteria e l'Amministrazione dell'elaborazione di un progetto preliminare e del relativo rapporto esplicativo.

Il 26 agosto 2024 la CTT-N è entrata in materia sul progetto preliminare, adottandolo con 16 voti contro 8. Inoltre ha deciso di porlo in consultazione assieme al rapporto esplicativo. La consultazione è durata dal 9 settembre al 9 dicembre 2024 (v. n. 2.4).

Nella sua seduta del 10 febbraio 2025, la Commissione ha preso atto dei risultati della consultazione. Ha rilevato che il progetto è in generale valutato positivamente, ma che la limitazione della concessione di fidejussioni alle imprese il cui esercizio è ordinato dalla Confederazione, ovvero agli esercizi che non coprono i costi, ha suscitato diverse critiche. La Commissione rinuncia a estendere la concessione di fidejussioni per non creare incentivi sbagliati e indebolire così l'autonomia finanziaria. La CTT-N ha quindi deciso di sottoporre alla propria Camera il progetto posto in consultazione senza modifiche e di trasmetterlo al Consiglio federale per un parere. Nella votazione sul complesso la Commissione ha approvato il progetto di modifica della LUMin, con 15 voti contro 6, e quello di modifica del credito quadro volto a garantire, mediante fidejussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori, con 15 voti contro 8.

³ RS 745.1, art. 31

⁴ RS 171.10

2 Situazione iniziale

2.1 Diritto vigente per il finanziamento del carico di autoveicoli

Dal 1985 il carico di autoveicoli è promosso mediante mezzi del finanziamento speciale per il traffico stradale (art. 86 cpv. 3 della Costituzione federale [Cost.]⁵). L'articolo 18 della legge federale del 22 marzo 1985⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin) prevede che il trasporto per ferrovia di veicoli stradali accompagnati (comunemente noto come carico di autoveicoli) venga promosso mediante indennità e aiuti agli investimenti.

In Svizzera ci sono attualmente quattro servizi di carico che trasportano per ferrovia veicoli stradali accompagnati. I servizi alla Furka, al Lötschberg e attraverso la galleria della Vereina svolgono una funzione di collegamento fondamentale, integrando la rete delle strade nazionali là dove mancano le comunicazioni stradali, soprattutto in inverno. Il carico di autoveicoli al Sempione costituisce un'offerta suppletiva che si aggiunge alla strada nazionale aperta tutto l'anno. La stazione di carico per il passo dell'Oberalp è stata invece chiusa nella primavera 2023 a causa degli elevati investimenti necessari e della copertura dei costi molto bassa.

Oggi le stazioni di carico di autoveicoli al Lötschberg e alla Vereina riescono a coprire i costi, ma solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti finanziati a fondo perduto e, di conseguenza, non vi sono rispettivi costi supplementari da sostenere. Per la Furka la Confederazione eroga indennità d'esercizio poiché non è finanziariamente autonoma. Il carico di autoveicoli al Sempione è finanziato dal Cantone del Vallese.

Nell'ambito del messaggio del 28 giugno 2023⁷ concernente un credito aggiuntivo per il finanziamento di misure di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli (messaggio del 28 giugno 2023) il Consiglio federale ha deciso di modificare il finanziamento delle stazioni di carico di autoveicoli. Le Camere federali hanno approvato indirettamente tale modifica nel quadro della trattazione del messaggio:

- il materiale rotabile in futuro sarà finanziato, com'è il caso nel TRV, con capitale proprio o di terzi. Se per l'esercizio di una stazione di carico sono attesi costi non coperti, Confederazione e gestori potranno concordare un'indennità annua (invece che un finanziamento a fondo perduto);
- l'infrastruttura stradale continuerà a essere finanziata mediante mezzi a destinazione vincolata provenienti dal finanziamento speciale per il traffico stradale;
- il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria continuerà a svolgersi tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).

⁵ RS 101

⁶ RS 725.116.2

⁷ FF 2023 1717

Le Camere federali hanno inoltre deciso di trattare il carico di autoveicoli al Sempione come gli altri e dunque di aumentare il credito per investimenti su questo passo.

Finanziamento dell'infrastruttura

Con il preventivo 2019 le Camere federali hanno stanziato un credito d'impegno di 60 milioni per investimenti, attivo dal 2019⁸. Tali mezzi possono essere impiegati indistintamente per investimenti nell'infrastruttura stradale o nel materiale rotabile per il carico di autoveicoli. Dal 2021 sono in gran parte impegnati. Un'indagine condotta nel 2020 presso i gestori delle stazioni di carico ha evidenziato un ulteriore fabbisogno di investimenti per misure di rinnovo dal 2022.

Il 6 marzo 2024 le Camere federali hanno approvato un credito aggiuntivo⁹ per il finanziamento di misure di rinnovo dell'infrastruttura stradale per il carico di autoveicoli di 46 milioni di franchi, destinati esclusivamente a questa infrastruttura.

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è garantito, ormai da anni, tramite il FIF.

Finanziamento del materiale rotabile (mezzi d'esercizio)

In futuro il materiale rotabile necessario al trasporto di veicoli stradali sarà finanziato con capitale proprio o di terzi, com'è già il caso da tempo nel TRV. I costi supplementari di tali investimenti (ammortamenti ed eventuali interessi) sono sostenuti in primo luogo con i compensi del trasporto. In linea di principio si deve cercare di coprire i costi crescenti mediante maggiori ricavi dai compensi del trasporto. I gestori dovranno applicare, in particolare, prezzi differenziati, che implicino maggiori entrate e non generino importanti effetti di ritorno alla strada. È tuttavia quasi impossibile compensare la totalità dei costi supplementari più elevati mediante ricavi aggiuntivi. Se questi ultimi non sono sufficienti e sono state altresì esaurite le possibilità di aumentare i prezzi, è possibile intervenire dapprima riducendo i prezzi di traccia e quindi finanziando i costi non coperti mediante indennità.

Nota: nel succitato messaggio del 28 giugno 2023 si parla esclusivamente di «materiale rotabile», non più finanziato a fondo perduto. Per mantenere la stessa logica applicata nel TRV occorre estendere tale principio ai mezzi d'esercizio, per esempio agli impianti, necessari alla manutenzione del materiale rotabile. Nel resto del presente rapporto, pertanto, laddove necessario è usata l'espressione «mezzi d'esercizio» al posto di «materiale rotabile» o «veicoli».

Finanziamento dell'esercizio

Secondo l'articolo 18 LUMin oltre ai contributi d'investimento possono essere erogati contributi d'esercizio. Tali contributi sono accordati nella misura necessaria ad assicurare l'autonomia finanziaria o se sono prevedibili costi d'esercizio non coperti.

Al momento la Confederazione eroga un'indennità d'esercizio annuale solo alla Matherhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB) per la stazione di carico della Furka. Anche

⁸ Art. 7 cpv. 1 lett. e del decreto federale la del 13 dicembre 2018 concernente il preventivo per il 2019 (FF 2019 1789).

⁹ FF 2024 579

queste uscite sono addebitate al finanziamento speciale per il traffico stradale. Impossibile dire, oggi, se in futuro avrà bisogno di tali indennità anche il carico di autoveicoli alla Vereina, al Sempione o al Lötschberg (in particolare in vista degli adeguamenti del finanziamento dei mezzi d'esercizio).

Dopo l'approvazione della modifica del meccanismo da parte del Parlamento, i diversi finanziamenti del carico di autoveicoli si presentano come segue.

Tabella 1

Fabbisogno finanziario	Tipo di finanziamento	Provenienza dei mezzi finanziari
Infrastruttura ferroviaria	A fondo perduto	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)
Infrastruttura stradale	A fondo perduto o mutui rimborsabili senza interessi	Finanziamento speciale per il traffico stradale
Investimenti nel materiale rotabile / nei mezzi d'esercizio	Finanziamento con capitale proprio o di terzi	Impresa o terzi
Esercizio	Ricavi dei trasporti, indennità (se necessario)	Clienti, finanziamento speciale per il traffico stradale (se necessario)

Per maggiori informazioni sul finanziamento del carico di autoveicoli si rimanda al messaggio del 28 giugno 2023¹⁰.

2.2 Fideiussioni solidali nel TRV

In esecuzione dell'articolo 31 capoverso 1 della legge del 20 marzo 2009¹¹ sul trasporto di viaggiatori (LTV), il 15 dicembre 2010¹² le Camere federali hanno deciso di prevedere la possibilità di accordare alle IT attive nel TRV fideiussioni solidali della Confederazione per investimenti nei trasporti e approvato un rispettivo credito quadro. Le fideiussioni possono essere accordate per offerte ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni in virtù dell'articolo 28 capoverso 1 LTV. Con decreto federale del 5 giugno 2020¹³ tale credito quadro è stato prorogato di 10 anni; di conseguenza entro fine 2030 possono essere assunti impegni di fideiussione per un massimo di 11 miliardi di franchi. Dall'introduzione dello strumento, per il finanziamento di mezzi d'esercizio nel TRV alle IT sono state concesse fideiussioni per 4,1 miliardi di franchi e ne sono state prospettate altre per ulteriori 1,4 miliardi di franchi. Attualmente è stata pertanto utilizzata circa la metà del credito quadro.

La Confederazione emette fideiussioni solo per il finanziamento di investimenti preventivamente approvati dai committenti secondo l'articolo 36 dell'ordinanza del 16 ottobre 2024¹⁴ sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale

¹⁰ FF 2023 1717

¹¹ RS 745.1

¹² FF 2011 261

¹³ FF 2021 74

¹⁴ RS 745.16

viaggiatori (OITRV). Queste cosiddette approvazioni dei mezzi d'esercizio consentono alle IT di far valere nelle offerte i costi supplementari (ammortamenti e interessi) scaturiti dagli acquisti. I committenti indennizzano i costi non coperti pianificati per l'offerta che hanno ordinato. Per il rimborso del capitale di terzi ottenuto per effettuare l'acquisto, le IT possono impiegare gli ammortamenti dei mezzi d'esercizio finanziati come parte dell'indennità.

Nell'ambito di una valutazione esterna condotta nel 2018 la fideiussione solidale nel TRV è stata giudicata come poco rischiosa¹⁵. Nel TRV le IT sono indennizzate per le prestazioni di trasporto ordinate da Confederazione e Cantoni. Grazie all'indennizzo dei costi non coperti pianificati da parte dei committenti, esse godono di una situazione reddituale stabile e dipendono solo marginalmente dal mercato.

Finora non si sono registrate insolvenze.

2.3 Necessità di agire e obiettivi

L'acquisto del materiale rotabile delle stazioni di carico di autoveicoli in futuro dovrà essere finanziato con capitale proprio o di terzi, com'è già il caso nel TRV. Come spiegato al numero 2.2, nel TRV esiste lo strumento delle fideiussioni solidali della Confederazione. La CTT-N rileva che nel 2018 specialisti esterni ne hanno analizzato idoneità ed efficacia, giungendo alla conclusione che la fideiussione solidale della Confederazione rappresenta uno strumento efficace e adeguato ai fini della riduzione dei costi di finanziamento e dell'uguaglianza di trattamento di tutte le IT nel TRV. La CTT-N constata inoltre che i rischi per la Confederazione quale fideiussore nel traffico ordinato sono ritenuti minimi.

La CTT-N giudica pertanto opportuno introdurre lo strumento della fideiussione solidale della Confederazione anche nel settore del carico di autoveicoli, in analogia al TRV. Considerati gli interessi inferiori legati alla maggiore solvibilità, infatti, per il committente risulteranno minori indennità d'esercizio. I costi e il fabbisogno di sussidi potranno pertanto essere notevolmente ridotti, sgravando le finanze della Confederazione in periodi politico-finanziari difficili. La CTT-N ritiene inoltre che un sostegno supplementare al carico di autoveicoli è in linea con la politica dei trasporti svizzera, il cui obiettivo è trasferire il traffico merci pesante transalpino dalla strada alla rotaia. La Commissione è poi dell'avviso che il dispendio per l'introduzione delle fideiussioni solidali a favore del carico di autoveicoli sia sostenibile, visto che un sistema di trattamento delle domande e di esame dei rischi è già stato creato per il TRV (v. anche n. 5.1).

Infine la CTT-N osserva che il relativo credito quadro per il TRV nel 2020 è stato prorogato di 10 anni. Non essendo esaurito, ci sarebbero fondi sufficienti anche per le fideiussioni solidali nel carico di autoveicoli (v. n. 2.2).

¹⁵ Cfr. FF 2020 4899

2.4 Risultati della procedura di consultazione

La CTT-N ha incaricato l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di condurre una procedura di consultazione, che si è svolta dal 9 settembre al 9 dicembre 2024.

All'UFT sono giunti 28 pareri, tra gli altri da 11 Cantoni (BE, GE, GR, LU, NE, OW, SG, TI, UR, VD, ZG), dalla Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), da 4 partiti politici (PLR.I Liberali [PLR], Partito socialista svizzero [PS], Unione Democratica di Centro [UDC] e VERDI svizzeri) e 4 associazioni mantello, tra cui il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), l'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam) e l'Unione sindacale svizzera (USS). Tra le imprese si sono espresse BLS AG (BLS), Ferrovia retica SA (RhB) e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), che sostiene anche la posizione della MGB. Infine, hanno preso posizione le organizzazioni auto-suisse, Pro Alps, il Sindacato del personale dei trasporti (SEV), la Federazione svizzera del turismo (FST) e l'Associazione Traffico e Ambiente (ATA).

Dei 28 pareri pervenuti, 27 sono in linea di principio favorevoli al progetto.

Lo sostengono senza necessità di adeguamento o riserve GE, NE, OW, SG, UR, VD e ZG, PLR, PS, VERDI svizzeri, USS, usam, Pro Alps, ATA e CTP.

L'aspetto maggiormente criticato è il fatto che la concessione di fidejussioni è limitata alle imprese il cui esercizio è ordinato dalla Confederazione, ovvero agli esercizi che non coprono i costi. Per BLS, RhB, UTP, GR, LITRA, SAB, FST e SEV le fidejussioni della Confederazione dovrebbero essere concesse a tutte le stazioni di carico di autoveicoli, a prescindere dal fatto che si tratti di offerte finanziariamente autonome o meno. Secondo diversi partecipanti alla procedura di consultazione, la proposta è in contraddizione con la volontà politica dell'iniziativa parlamentare 23.477, che non prevede limitazioni di questo tipo.

Diversi partecipanti ritengono che le eccedenze nel sistema esistente siano esigue e che la Confederazione possa regolarle mediante la determinazione dei contributi di copertura per i prezzi di traccia. La questione degli utili, connessa ai principi della legge sui sussidi, non dovrebbe pertanto costituire un ostacolo alla concessione di fidejussioni per il finanziamento di investimenti necessari. Tutte le stazioni di carico di autoveicoli adempiono un mandato di servizio pubblico e sono gestite da pochissime imprese, ben note alla Confederazione e severamente controllate dalla stessa. Il rischio di perdite per queste imprese, e di conseguenza per la Confederazione, è ridotto.

GR ritiene che l'articolo 19 LUMin potrebbe contenere una prescrizione per la formazione di una riserva speciale analoga a quella prescritta nel TRV¹⁶. Si tratterebbe di un'integrazione opportuna affinché le imprese che beneficiano di una fideiussione solidale abbiano l'obbligo di costituire una riserva speciale non appena realizzano profitti.

Altre proposte di modifica dell'articolo 19 LUMin mirano, in particolare, a sancire la possibilità di concedere fidejussioni anche ad offerte redditizie nel carico di autoveicoli o a citare esplicitamente i quattro impianti interessati. È stato anche chiesto di introdurre una formulazione vincolante e non potestativa. Alcuni partecipanti hanno

¹⁶ Secondo l'art. 36 cpv. 1 LTV

inoltre auspicato la definizione a livello di legge delle condizioni per la concessione di fidejussioni, per poter garantire un trattamento efficiente e uniforme delle relative domande.

L'UDC respinge il progetto, non vedendo alcuna necessità di intervenire a livello legislativo per giustificare un nuovo «sussidio»: le imprese private devono finanziarsi sul mercato dei capitali e organizzarsi in maniera finanziariamente autonoma. Il partito ribadisce che occorre attribuire massima importanza a una gestione d'impresa il più efficiente possibile.

Il rapporto completo sui risultati della consultazione così come i singoli pareri possono essere consultati sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale¹⁷.

3 Punti essenziali del progetto

Nel quadro del messaggio del 28 giugno 2023 il valore di riacquisto dei treni in servizio per il trasporto di autoveicoli è stato stimato tra i 400 e i 500 milioni di franchi. In caso di rinnovo completo del materiale rotabile, supponendo una durata di utilizzazione di 25 anni risultano costi di ammortamento di 16–20 milioni di franchi l'anno, che in futuro graverebbero ulteriormente sulle stazioni di carico. A questi si aggiungono costi d'interesse annuali pari a 4–5 milioni di franchi (onere medio annuale per gli interessi considerando un tasso del 2 %). I gestori delle stazioni di carico non saranno in grado di compensare tutti questi costi supplementari mediante ricavi aggiuntivi e per parte di essi in futuro saranno necessarie indennità.

Per ridurre l'onere a titolo di interessi per i gestori delle stazioni di carico e, di rimando, per la Confederazione in qualità di (futuro) committente, la fideiussione solidale comunemente applicata nel TRV deve essere estesa al carico di autoveicoli.

Alcune stazioni di carico si finanziano autonomamente. Se la Confederazione concedesse fidejussioni a una stazione di carico che si autofinanzia, si assumerebbe dei rischi per consentire all'impresa di realizzare maggiori guadagni. Ciò sarebbe contrario alla legge del 5 ottobre 1990¹⁸ sui sussidi (LSu) e quindi al principio dell'impiego parsimonioso ed economico dei mezzi della Confederazione. Per tale motivo, la fideiussione solidale deve essere concessa solo nei casi in cui la Confederazione ordina e indennizza le prestazioni dell'impianto di carico. La concessione di fidejussioni resta pertanto esclusa finché l'impianto è gestito in maniera finanziariamente autonoma.

Il credito quadro corrente, che comprende fidejussioni per oltre 11 miliardi di franchi a favore dell'acquisto di mezzi d'esercizio nel TRV, è esteso ai mezzi d'esercizio per il carico di autoveicoli. Allo stato attuale si prevede che i fondi concessi saranno sufficienti per i due settori fino a fine 2030.

¹⁷ Il rapporto sui risultati della consultazione può essere consultato all'indirizzo: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > Parl. (stato 13.2.205).

¹⁸ RS 616.1

Potenziale di risparmio

Nel TRV il vantaggio in termini di interessi è, in media, dello 0,45 per cento circa per ogni transazione garantita dalla Confederazione. Considerato che i gestori delle stazioni di carico sono imprese dei trasporti pubblici piuttosto grandi e con una buona solvibilità, il vantaggio medio in termini di interessi sarà inferiore a quello del TRV.

Per un volume d'investimento massimo di 450 milioni di franchi e un vantaggio in termini di interessi ipotizzato dello 0,35 per cento, nel carico di autoveicoli il risparmio medio in termini di interessi sarebbe pari al massimo a 1,5 milioni di franchi l'anno.

Procedura

Secondo l'articolo 24 capoverso 2 dell'ordinanza del 25 maggio 2016¹⁹ sul trasporto di merci (OTM) la procedura di ordinazione e di determinazione dei contributi nel settore del carico di autoveicoli è retta dagli articoli 30–32 e 36–41 OITRV. Per far valere eventuali costi supplementari nelle offerte, il gestore della stazione di carico deve ottenere il consenso del committente per ogni acquisto di nuovi mezzi d'esercizio. Tale consenso sarà una condizione necessaria per la concessione di una fidejussione solidale.

L'ordinazione e l'indennizzo nel carico di autoveicoli concernono periodi di due anni (in analogia al TRV). Come finora, le uscite risultanti sarebbero addebitate al finanziamento speciale per il traffico stradale.

Nel quadro della verifica annuale nell'ottica del diritto dei sussidi secondo l'articolo 37 LTV, l'UFT esamina se i conti annuali dei gestori delle stazioni di carico sono conformi alle prescrizioni di legge e alle convenzioni concernenti contributi e mutui dell'ente pubblico basate su tali prescrizioni.

4 **Commento ai singoli articoli**

4.1 **Modifica della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin)**

Art. 19

Il nuovo articolo 19 introduce la possibilità di concedere fidejussioni solidali della Confederazione per finanziare investimenti in mezzi d'esercizio per il trasporto ordinato di veicoli stradali accompagnati su rotaia.

Tale possibilità è esplicitamente appannaggio di gestori di stazioni di carico indennizzate dalla Confederazione (v. cap. 3).

¹⁹ RS 742.411

Secondo l'articolo 3 capoverso 1 LSU le fideiussioni sono aiuti finanziari. Questi ultimi sono vantaggi pecuniari concessi per sostenere l'adempimento di un compito scelto autonomamente dal beneficiario. Al numero 6.10 di un documento del Controllo federale delle finanze sui sussidi²⁰ si osserva che la LSU non comprende norme esplicite in merito alla realizzazione di profitti e alla costituzione di riserve ma che dal principio dell'impiego parsimonioso ed economico dei mezzi si può dedurre che con i sussidi, di base, non è consentito conseguire profitti. Questo perché un sostegno non può essere maggiore delle spese computabili. Un altro motivo è indicato all'articolo 23 LSU, secondo il quale i pagamenti vengono effettuati solo dal momento in cui le spese sono divenute imminenti. In caso di aiuti finanziari, se la copertura dell'attività fosse totale verrebbe a mancare la necessaria prestazione propria del beneficiario dei sussidi (art. 7 cpv. 1 lett. c LSU).

Applicando quanto esposto al carico di autoveicoli, si deduce che le fideiussioni possono essere destinate solo alle offerte ordinate dalla Confederazione. Le fideiussioni in questo settore presupporrebbero pertanto l'esistenza di un'ordinazione e non presenterebbero alcun vantaggio per i trasporti non ordinati. Se anche venissero concesse fideiussioni per queste offerte, come illustrato in precedenza le ripercussioni finanziarie sarebbero modeste e insufficienti a garantire l'autonomia finanziaria a lungo termine. In una situazione del genere la Confederazione si assumerebbe dei rischi, contrariamente a quanto accade con il TRV ordinato, e non si potrebbe escludere che l'impresa realizzi profitti.

4.2 **Decreto federale che estende l'utilizzo del credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori all'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati**

Questo decreto federale consente di impiegare il credito quadro esistente di 11 miliardi di franchi per fideiussioni della Confederazione destinate all'acquisto di mezzi d'esercizio nel TRV anche per l'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto per ferrovia di veicoli a motore accompagnati.

5 **Ripercussioni**

5.1 **Ripercussioni per la Confederazione**

L'estensione delle fideiussioni solidali al carico di autoveicoli determina un onere aggiuntivo contenuto per l'UFT, considerato che i lavori possono essere condotti con le risorse e i processi già disponibili.

²⁰ www.efk.admin.ch > Pubblicazioni > Testi specialistici > Conseils en matière de gestion des subventions (indicazioni sull'uso dei sussidi).

L'assegnazione di fideiussioni solidali nel carico di autoveicoli genera un vantaggio in termini di interessi di massimo 1,5 milioni di franchi l'anno, cosa che potrebbe ridurre di conseguenza il fabbisogno futuro di indennità a vantaggio della Confederazione nella sua qualità di committente. Le fideiussioni sono impegni eventuali e non comportano un immediato deflusso di mezzi per la Confederazione. Quest'ultima, in quanto fideiussore, deve pagare interessi e ammortamenti al posto dell'impresa solo nel caso in cui questa non riesca ad adempiere i propri obblighi contrattuali con i creditori. Un fabbisogno di finanziamento corrispondente dovrebbe essere presentato al Parlamento per approvazione nel quadro di un credito aggiuntivo.

I costi amministrativi connessi alla necessaria analisi dei rischi e alla sorveglianza della solvibilità delle IT, come pure un premio minimo di rischio, sono a carico di queste ultime. Secondo l'articolo 45 dell'ordinanza del 25 novembre 1998²¹ sugli emolumenti per i trasporti pubblici, alla stipula di una fideiussione solidale viene riscossa per l'intera durata dell'impegno debitorio una provvigione dell'1 per mille della somma concessa (tuttavia min. fr. 5000 e max. 100 000). Finora mediante tale provvigione sono stati riscossi in media emolumenti per 330 000 franchi l'anno, che grazie all'estensione al carico di autoveicoli in futuro si prevede aumenteranno leggermente.

5.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Il progetto non ha alcuna ripercussione diretta per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.

5.3 Ripercussioni per i gestori delle stazioni di carico di autoveicoli

Grazie alla fideiussione solidale della Confederazione le IT attive nel carico di autoveicoli possono raccogliere capitale di terzi per finanziare i propri mezzi d'esercizio a condizioni più vantaggiose e senza un ingente onere amministrativo. L'UFT ipotizza un vantaggio in termini di interessi dello 0,35 per cento.

5.4 Ripercussioni sulla società

La concessione di fideiussioni solidali ai gestori di stazioni di carico di autoveicoli non ha alcuna ripercussione diretta sulla società.

²¹ RS 742.102

5.5 Ripercussioni sull'ambiente

La concessione di fidejussioni solidali ai gestori di stazioni di carico di autoveicoli non ha alcuna ripercussione diretta sull'ambiente.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità e legalità

Il decreto federale si basa sull'articolo 167 Cost., secondo il quale l'Assemblea federale decide le spese della Confederazione.

6.2 Forma dell'atto

La LUMin ha la sua base costituzionale negli articoli 82, 83, 85a, 86 e 87b Cost. Le modifiche proposte rientrano nella cornice definita da tali articoli.

Decreto federale: conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoversi 2 e 3 LParl, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, non sottoposto a referendum.

6.3 Subordinazione al freno alle spese

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., le disposizioni in materia di sussidi nonché i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti superiori ai 2 milioni di franchi sottostanno al freno alle spese.

Il progetto non prevede nuove disposizioni in materia di sussidi né nuovi crediti d'impegno o limiti di spesa. Il progetto non sottostà pertanto al freno alle spese (art. 159 cpv. 3 lett. b Cost.).

6.4 Conformità alla legge sui sussidi

Secondo l'articolo 5 LSu il Consiglio federale deve riesaminare periodicamente gli aiuti finanziari e le indennità concessi dalla Confederazione. Nel suo rapporto 2008 concernente i sussidi, l'Esecutivo ha stabilito che avrebbe riesaminato sistematicamente nell'ambito del pertinente messaggio i sussidi la cui base legale viene creata o riveduta durante il periodo del riesame. È quanto ha fatto con il presente rapporto.

6.4.1 Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti

La fideiussione solidale della Confederazione per investimenti nel carico di autoveicoli ordinato genera una riduzione delle indennità a carico della Confederazione.

Per il finanziamento dei mezzi d'esercizio possono essere concesse fideiussioni solo se i committenti hanno previamente approvato l'acquisto. In tal modo si garantisce che nessuno usufruisca indebitamente della fideiussione. L'ammontare del sussidio è determinato direttamente in base al fabbisogno di investimenti.

6.4.2 Gestione materiale e finanziaria di un sussidio

Con i fondi del credito quadro per la concessione di fideiussioni si garantisce il finanziamento di mezzi d'esercizio impiegati per fornire le prestazioni nel carico di autoveicoli ordinato dalla Confederazione. La concessione di fideiussioni genera, per quest'ultima, impegni eventuali. Il sussidio comporta un trasferimento del rischio dal creditore (il mutuante) alla Confederazione e, di conseguenza, migliori condizioni per l'acquisizione di capitale di terzi. Trattandosi, però, di un impegno della Confederazione pluriennale, il Parlamento deve autorizzare un credito d'impegno (art. 21 cpv. 4 lett. e della legge federale del 7 ottobre 2005²² sulle finanze della Confederazione).

I costi supplementari derivanti dall'acquisto dei mezzi d'esercizio possono essere fatti valere nelle offerte del carico di autoveicoli. A tale scopo la Confederazione conclude con le IT di volta in volta convenzioni sull'offerta biennali (come nel TRV). Le IT devono impiegare i mezzi di ammortamento messi a disposizione con le indennità direttamente per il rimborso del capitale di terzi garantito.

6.4.3 Procedura di concessione dei contributi

Una volta che i committenti hanno approvato i mezzi d'esercizio, per finanziarli l'IT può presentare domanda di concessione di fideiussione all'UFT. Quest'ultimo verifica che la somma fideiussoria richiesta e il piano di finanziamento siano dello stesso ordine di grandezza concordato nel quadro dell'approvazione dei mezzi d'esercizio. Inoltre, con il sostegno di un'agenzia di rating svizzera, l'UFT sottopone l'IT a un esame della solvibilità e, in caso di esito positivo, concorda con quest'ultima l'importo massimo e gli oggetti d'investimento che è disposto a garantire a nome della Confederazione. In seguito l'IT può richiedere una o più tranches di finanziamento, fino al raggiungimento dell'importo massimo consentito. Per ogni tranche si verifica che il rispettivo contratto di finanziamento rispetti le disposizioni dell'UFT e si documenta il vantaggio in termini di interessi ottenuto grazie alla fideiussione solidale. L'UFT conduce inoltre ogni anno, sempre con il sostegno di un'agenzia di rating svizzera, una valutazione del rischio presso tutte le IT a favore delle quali ha emesso una fideiussione.

²² RS 611.0

6.5 Delega di competenze legislative

Il progetto prevede che l'UFT disciplini nei particolari la forma e le condizioni della fideiussione, competenza già attribuitagli nel TRV dall'articolo 31 capoverso 1 LTV. L'UFT dispone della necessaria esperienza con la procedura esistente nel TRV ed è anche l'ufficio federale competente per l'ordinazione delle prestazioni in questione, presupposto necessario per la concessione di fideiussioni.

6.6 Protezione dei dati

La concessione di fideiussioni solidali ai gestori delle stazioni di carico di autoveicoli riguarda le persone giuridiche, di conseguenza non si rilevano ripercussioni sulla protezione dei dati di persone fisiche.



Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin)

Progetto

Modifica del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto il rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni
del Consiglio nazionale del 10 febbraio 2025¹;
visto il parere del Consiglio federale del ...²,

decreta:

I

La legge federale del 22 marzo 1985³ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo è modificata come segue:

Art. 19 Fideiussioni per l'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto per ferrovia di veicoli stradali accompagnati

¹ Se un'impresa acquista mezzi d'esercizio per il trasporto per ferrovia di veicoli stradali accompagnati, la Confederazione può concedere una fideiussione ai creditori se è nel suo interesse.

² L'Ufficio federale dei trasporti disciplina la forma e le condizioni delle fideiussioni.

II

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

¹ FF 2025 1054

² FF 2025 ...

³ RS 725.116.2



Decreto federale

Progetto

che estende l'utilizzo del credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori all'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati

del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 167 della Costituzione federale¹;

visto l'articolo 19 della legge federale del 22 marzo 1985² concernente

l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo;

visto il rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale del 10 febbraio 2025³;

visto il parere del Consiglio federale del ...⁴,

decreta:

Art. 1

Il credito quadro di 11 miliardi di franchi per fideiussioni della Confederazione volte a garantire l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori, stanziato il 15 dicembre 2010⁵ e prorogato il 17 dicembre 2020⁶, è esteso a fideiussioni della Confederazione per l'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto per ferrovia di veicoli stradali accompagnati.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà a referendum.

- 1 RS 101
- 2 RS 725.116.2
- 3 FF 2025 1054
- 4 FF 2025 ...
- 5 FF 2011 261
- 6 FF 2021 74

Estensione dell'utilizzo del credito quadro volto a garantire, FF 2025 1056
mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori
all'acquisto di mezzi d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati. DF
