



23.477

Iniziativa parlamentare
Fideiussioni solidali a favore del carico di autoveicoli
Rapporto esplicativo della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale

del 26 agosto 2024

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 per gli 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 le fideiussioni, ai sensi della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (LSu; RS 616.1, art. 3), aiuti finanziari, 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 servizio di 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 l'applicazione di fideiussioni solidali per le 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 TRV¹, 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 acconsentito alla decisione della CTT-N durante la sua seduta del 12 febbraio 2024 con 9 voti a favore, 2 contrari e un'astensione. Secondo l'articolo 111 della legge del 13 dicembre 2002² 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 ha trattato il presente progetto preliminare, adottandolo con 16 voti contro 8. Inoltre ha deciso di porlo in consultazione assieme al rapporto esplicativo.

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 Costituzione federale³). L'articolo 18 della legge federale del 22 marzo 1985⁴ 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.

¹ RS 754.1, art. 31

² RS 171.10

³ RS 101

⁴ RS 725.116.2

In Svizzera ci sono attualmente quattro servizi di carico che trasportano veicoli stradali accompagnati per ferrovia. I servizi alla Furka, al Lötschberg e attraverso la galleria della Vereina svolgono una basilare funzione di collegamento, 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, poiché gli investimenti necessari risultavano elevati mentre la copertura dei costi era troppo bassa.

Oggi il carico di autoveicoli al Lötschberg e quello alla Vereina operano con copertura dei costi, tuttavia solo grazie al fatto che in passato sono stati realizzati ingenti investimenti finanziati a fondo perduto e, di conseguenza, non vi sono rispettivi costi successivi 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 2023⁵ 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 adattare il finanziamento delle stazioni di carico di autoveicoli. Le Camere federali hanno approvato indirettamente tale adattamento adottando il 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 è finanziata come sempre 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).

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 approvato un credito d'impegno di 60 milioni per investimenti, attivo dal 2019⁶. Tali mezzi possono essere impiegati indistintamente per investimenti nell'infrastruttura stradale o nel materiale rotabile per il carico di autoveicoli. Dal 2021 sono ampiamente impegnati. Un'indagine condotta nel 2020 presso i gestori delle stazioni di carico ha evidenziato un ulteriore fabbisogno di investimenti di rinnovo dal 2022.

⁵ FF 2023 1717

⁶ Art. 7 cpv. 1 lett. e decreto federale Ia del 13 dicembre 2018 concernente il preventivo per il 2019 (FF 2019 1789)

Il 6 marzo 2024 le Camere federali hanno approvato un credito aggiuntivo⁷ 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 successivi 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 degli aumentati costi successivi 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: il succitato messaggio del 28 giugno 2023, in merito agli oggetti non più finanziati a fondo perduto, si riferisce esclusivamente al materiale rotabile. Per mantenere la stessa logica applicata nel TRV occorre estendere tale principio ai mezzi d'esercizio, per esempio impianti, necessari alla manutenzione del materiale rotabile. Nel resto del presente rapporto esplicativo, 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 Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB) per la stazione di carico della Furka. Anche 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

⁷ FF 2024 579

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 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 2023⁸.

2.2 Fideiussioni solidali nel TRV

In esecuzione dell'articolo 31 capoverso 1 della legge del 20 marzo 2009⁹ sul trasporto di viaggiatori (LTV), il 15 dicembre 2010¹⁰ 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 2020¹¹ 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 prospettate per altri 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 19 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009¹² sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV). Queste cosiddette approvazioni dei mezzi d'esercizio consentono alle IT di far valere nelle offerte i costi successivi (ammortamenti e interessi) scaturiti dagli acquisti. I committenti indennizzano i costi non coperti pianificati per l'offerta che hanno ordinato. Per l'estinzione del debito contratto in capitale di terzi per effettuare l'acquisto, le IT possono impiegare gli ammortamenti dei mezzi d'esercizio finanziati come parte dell'indennità.

⁸ FF 2023 1717

⁹ RS 745.1

¹⁰ FF 2011 261

¹¹ FF 2021 74

¹² RS 745.16

Nell'ambito di una valutazione esterna condotta nel 2018 la fideiussione solidale nel TRV è stata giudicata come poco rischiosa¹³. 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 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, 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 finanziari 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 e che non è esaurito, di conseguenza ci sarebbero anche fondi sufficienti per le fideiussioni solidali nel carico di autoveicoli (v. n. 2.2).

3 Punti essenziali del progetto

Nel quadro del messaggio del 28 giugno 2023¹⁴ 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

¹³ Cfr. FF 2020 4899

¹⁴ FF 2023 1717

medio annuale per gli interessi considerando un tasso del 2 %). I gestori delle stazioni di carico non saranno in grado di compensare il totale di questi costi supplementari mediante ricavi aggiuntivi e per parte di essi in futuro saranno necessarie indennità.

Per ridurre l'onere per gli 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 fideiussioni a una stazione di carico che si autofinanzia, significherebbe che si assumerebbe dei rischi per consentire all'impresa di realizzare maggiori guadagni, violando in tal modo la legge del 5 ottobre 1990¹⁵ sui sussidi (Lsu) e quindi il principio dell'impiego parsimonioso ed economico dei propri mezzi. 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 fideiussioni resta pertanto esclusa finché l'impianto è gestito in maniera finanziariamente autonoma.

Il credito quadro in corso, comprendente fideiussioni per oltre 11 miliardi di franchi e destinato all'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.

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 TP 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 in termini di interessi sarebbe pari al massimo a 1,5 milioni di franchi in media l'anno.

Procedura

Secondo l'articolo 24 capoverso 2 dell'ordinanza del 25 maggio 2016¹⁶ sul trasporto di merci (OTM) la procedura di ordinazione e di sovvenzionamento nel settore del carico di autoveicoli è retta dagli articoli 16–23 OITRV. Per far valere eventuali costi successivi nelle offerte, il gestore della stazione di carico deve richiedere il consenso del committente per ogni acquisto di nuovi mezzi d'esercizio. Tale consenso sarà condizione per la concessione di una fideiussione 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.

¹⁵ RS 616.1

¹⁶ RS 742.411

Nel quadro della verifica annuale nell'ottica del diritto dei sussidi secondo l'articolo 37 LTV, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) esamina se i conti annuali dei gestori delle stazioni di carico rispettano le prescrizioni legislative e le 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 fideiussioni 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).

Secondo l'articolo 3 capoverso 1 LSu le fideiussioni sono aiuti finanziari. Questi ultimi sono vantaggi pecuniari che sostengono l'adempimento di un compito scelto autonomamente dal beneficiario. Al numero 6.10 di un documento del Controllo federale delle finanze sui sussidi¹⁷ 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 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 la presenza di un'ordinazione e non presenterebbero alcun vantaggio per 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 correrebbe rischi, contrariamente a quanto accade con il TRV ordinato, senza escludere che l'impresa realizzi profitti.

¹⁷ www.efk.admin.ch -> Pubblicazioni -> Testi specialistici -> Conseils en matière de gestion des subventions (indicazioni sull'uso dei sussidi)

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 per ferrovia di veicoli stradali accompagnati**

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

5 **Ripercussioni**

5.1 **Ripercussioni per la Confederazione**

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

L'assegnazione di fideiussioni solidali nel carico di autoveicoli genera riduzioni di interessi di massimo 1,5 milioni di franchi l'anno e potrebbe ridurre proporzionalmente 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 relativo fabbisogno di finanziamento 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 1998¹⁸ 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. 5000 e max. 100 000 fr.). Finora mediante tale provvigione sono stati riscossi mediamente emolumenti per 330 000 franchi l'anno, che grazie all'estensione al carico di autoveicoli in futuro si prevede aumenteranno leggermente.

¹⁸ RS 742.102

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 operative nel carico di autoveicoli possono raccogliere capitale di terzi per finanziare i propri mezzi d'esercizio a condizioni 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 non ha alcuna ripercussione diretta sulla società.

5.5 Ripercussioni sull'ambiente

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

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità e legalità

Il decreto federale si basa sull'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.)¹⁹, 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 tracciata 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.

¹⁹ RS 101

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.

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, ha stabilito il principio secondo cui i sussidi, la cui base legale viene creata o riveduta durante il periodo del riesame, vengono riesaminati sistematicamente nell'ambito del pertinente messaggio, il che avviene nel 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 di 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 dal fabbisogno di investimenti.

6.4.2 Gestione materiale e finanziaria di un sussidio

Con i fondi del credito quadro per le 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 obbligo della Confederazione pluriennale, il Parlamento deve autorizzare un credito d'impegno (art. 21 cpv. 4 lett. e legge federale del 7 ottobre 2005²⁰ sulle finanze della Confederazione).

I costi 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 biennali sull'offerta (come nel TRV). Le IT devono

²⁰ RS 611.0

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, 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 la riduzione d'interesse ottenuta 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.

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 dal capoverso 1 dell'articolo 31 LTV. L'UFT dispone della necessaria esperienza con la procedura esistente nel TRV nonché è l'ufficio federale competente per l'ordinazione delle prestazioni in questione, presupposto questo per la concessione di fideiussioni.

6.6 Protezione dei dati

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