



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Gennaio 2025

Iniziativa parlamentare «Fideiussioni solidali a favore del carico di autoveicoli»

Rapporto sui risultati della consultazione

Riferimento: BAV-061.3-119/8

Evento amministrativo:



BAV-D-OFFE3401/1009

1 Situazione iniziale

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 proponeva, 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 doveva essere finanziato con capitale proprio 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. Nel quadro della sua iniziativa parlamentare «Fideiussioni solidali a favore del carico di autoveicoli» (23.477), la CTT-N propone di estendere al carico di autoveicoli lo strumento della fideiussione solidale impiegato nel TRV secondo l'articolo 31 capoverso 1 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1). 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. Ciò consentirà di ridurre l'onere per gli interessi a carico delle IT nel finanziamento di mezzi d'esercizio e le indennità a carico del committente, considerati gli interessi inferiori legati alla maggiore solvibilità. 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.

Il 26 agosto 2024 la CTT-N ha incaricato l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di svolgere una procedura di consultazione sulla LUMin e sul 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 presso i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e le cerchie interessate.

La procedura di consultazione si è svolta dal 9 settembre al 9 dicembre 2024. I documenti della consultazione sono disponibili sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale¹.

2 Pareri pervenuti

All'UFT sono pervenuti in totale 35 riscontri, sette dei quali hanno rinunciato a entrare nel merito². L'analisi è stata pertanto condotta sulla base di 28 pareri.

¹ www.fedlex.admin.ch / https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/71/cons_1

² Cantoni AG, AI, SO, SZ, ZH, Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione svizzera degli imprenditori

Gruppi	Destinatari	Pareri pervenuti
1. Cantoni e Conferenza dei governi cantonali (CdC)	27	11
2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	10	4
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	1
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	2
5. Imprese di trasporto interessate	3	2
6. Organizzazioni	3	8
Totale	54	28

L'elenco completo dei partecipanti che hanno presentato un parere così come quello delle abbreviazioni sono riportati nell'allegato.

2.1 Pareri in merito al progetto nel suo complesso

Dei 28 pareri trasmessi, 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.I Liberali, PS, Partito Ecologista Svizzero, USS, usam, Pro Alps, ATA e CTP.

BLS, RhB, UTP (che sostiene una posizione consolidata con le tre imprese BLS, Matterhorn Gotthard Verkehrs AG [MGB] e RhB), GR, LITRA, SAB e SEV appoggiano la proposta della CTT-N. Non comprendono tuttavia il ragionamento secondo il quale questo strumento debba essere applicato solo per linee che non coprono i costi e quindi ordinate dalla Confederazione. Applicando prescrizioni così severe, al momento usufruirebbe della fideiussione solidale solo la stazione di carico della Furka. Il che è in contraddizione con la volontà politica dell'iniziativa parlamentare 23.477, che non prevede limitazioni di questo tipo. Anche FST sostiene la prevista applicazione dello strumento della fideiussione solidale al carico di autoveicoli, ma raccomanda di estenderlo a tutte le stazioni, a prescindere che si tratti di offerte finanziariamente autonome o meno.

Per GR, una tale esclusione è di difficile comprensione, poiché contrasta l'obiettivo di un esercizio redditizio; in altre parole, la prevista modifica di legge imposta gli incentivi in maniera errata. Il Cantone ritiene inoltre che l'articolo 19 LUMin potrebbe contenere una prescrizione per la formazione di una riserva speciale analoga a quella prescritta nel TRV³. 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.

Secondo GR se, come previsto, il materiale rotabile sarà finanziato da terzi invece che a fondo perduto, il carico di autoveicoli subirà rapidamente un considerevole aumento dei costi. Già nel 2022, durante la consultazione per un credito aggiuntivo per l'infrastruttura delle stazioni di carico, aveva espresso parere contrario a una modifica del sistema di finanziamento del materiale rotabile. I risparmi attualmente previsti grazie all'agevolazione in termini di interessi derivante dalla fideiussione solidale sono ben lungi dal poter compensare gli ammortamenti e gli interessi, decisamente più elevati rispetto a oggi, che risulteranno nei prossimi anni a seguito degli investimenti necessari nel materiale rotabile.

Per UTP e FST, l'articolo 19 LUMin deve essere assolutamente interpretato in modo che vengano concesse fideiussioni anche alle offerte finanziariamente autonome del carico di autoveicoli, specialmente

³ Secondo l'articolo 36 capoverso 1 LTV

considerato che le eccedenze nel sistema esistente sono esigue e che la Confederazione può definirne la portata mediante la determinazione dei contributi di copertura per i prezzi di traccia. Inoltre non vengono violati i principi della LSu, già che anche il Controllo federale delle finanze, citato a pagina 9 del rapporto esplicativo, stima che detta legge non comprende norme esplicite in merito alla realizzazione di profitti e alla costituzione di riserve.

Secondo SAB va altresì osservato che per le imprese parastatali il rischio di perdite su crediti è basso. RhB aggiunge che le stazioni di carico sono gestite solo da pochissime IT, ben note e ben controllate e che tutte adempiono anche un mandato di servizio pubblico molto richiesto e importante. I vantaggi e le sinergie per il carico di autoveicoli, il traffico merci e quello viaggiatori sono enormi e indiscussi.

RhB osserva che viene a cadere l'onere amministrativo per la ricerca e la conclusione di contratti di finanziamento e sostiene che l'ottima collaborazione con l'UFT nell'ambito dei prestiti pubblici debba essere estesa anche alla cornice ridotta e ben controllabile del carico di autoveicoli.

BE condivide il progetto partendo dal presupposto che, se la stazione di carico al Lötschberg in futuro non potrà più essere gestita in maniera finanziariamente autonoma (p. es. dopo l'acquisto di nuovo materiale rotabile o investimenti nell'infrastruttura), BLS in quanto gestore potrà beneficiare di fidejussioni solidali della Confederazione.

Anche LU condivide il progetto e fa notare che la possibilità di assegnare, a determinate condizioni, una fideiussione solidale a imprese che acquistano mezzi d'esercizio per il trasporto per ferrovia di veicoli stradali accompagnati non deve limitare l'alimentazione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), al quale viene destinato il 9 % del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

TI approva il progetto senza necessità di adattamenti.

Auto-suisse è abbastanza favorevole al progetto. L'UFT dovrà sancire i cardini normativi nella legge federale (p. es. la limitazione territoriale [ovvero le stazioni di carico], la menzione di riserva della proprietà, gli importi massimi e le scadenze), al fine di garantire uniformità nel trattamento delle domande. Una regolamentazione in tal senso evita l'insorgere di esigenze a posteriori e assicura il pari trattamento, tutelando al contempo gli interessi nazionali. Bisognerà inoltre assicurarsi che le incertezze connesse a un esercizio deficitario (p. es. orario troppo denso, prezzi bassi e altri fattori per colpa propria nell'esercizio dell'impianto) non costituiscano un rischio per lo Stato. Si dovrà dare la priorità a investimenti in impianti di carico e veicoli ferroviari riciclabili. La durata dell'aiuto finanziario (o della fideiussione) non deve superare quella della concessione di esercizio. Inoltre sarà necessaria una tutela dei crediti nella fideiussione, affinché il rischio per lo Stato sia il minimo possibile.

L'UDC respinge il progetto. È favorevole alla nuova prassi di finanziamento, secondo la quale il materiale rotabile per il carico di autoveicoli sarà finanziato, come nel TRV, con capitale proprio o di terzi, ma al momento non vede 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 con forza che occorre attribuire massima rilevanza a una gestione d'impresa il più efficiente possibile.

2.2 Pareri sulla modifica di legge

Articolo 19 capoverso 1 LUMin

SAB e BLS ritengono si debba rinunciare a disposizioni limitative. La fideiussione va concessa, se la richiesta proviene dalle imprese ferroviarie. La legge deve prevedere una formulazione vincolante e non

potestativa. Le fideiussioni devono essere concesse alle imprese ferroviarie nei limiti dei mezzi disponibili, il cui ammontare risulta dal decreto federale concernente il credito quadro per la concessione di fideiussioni. Il testo di legge deve pertanto essere riformulato in questo senso.

RhB, FST e LITRA affermano che con l'articolo 19 LUMin si debba consentire la concessione di fideiussioni anche ad offerte finanziariamente autonome nel carico di autoveicoli.

UTP e RhB propongono inoltre di citare esplicitamente nella legge i quattro impianti di carico interessati al fine di evitare problemi d'interpretazione.

Articolo 19 capoverso 2 LUMin

usam considera importante che le condizioni per le fideiussioni siano disciplinate in maniera chiara. Definendone i cardini quali una limitazione territoriale, gli importi massimi o le scadenze, è possibile garantire un trattamento efficiente e uniforme delle relative domande. usam chiede inoltre che venga mantenuto al minimo il rischio che le fideiussioni possono comportare per lo Stato, per esempio a causa dell'esercizio deficitario degli impianti di carico. Ciò implica, tra le altre cose, di mantenere quanto più restrittivo possibile il quadro per le fideiussioni.

Auto-suisse è dell'opinione che l'UFT debba sancire i cardini normativi nella legge federale (p. es. la limitazione territoriale, la menzione di riserva della proprietà, gli importi massimi e le scadenze), al fine di garantire uniformità nel trattamento delle domande.

BLS ha proposto un adeguamento del capoverso 2. L'impresa ritiene che debba essere il Consiglio federale a decidere dell'attribuzione delle fideiussioni in funzione dei fondi disponibili.

SAB propone di stralciare questo capoverso (sostituendolo con una nuova proposta nel cpv. 1).

Altre osservazioni

GR ritiene che l'articolo 19 LUMin potrebbe contenere una prescrizione per la formazione di una riserva speciale analoga a quella prescritta nel TRV⁴. L'articolo dovrebbe essere opportunamente integrato, affinché le imprese che beneficiano di una fideiussione solidale abbiano l'obbligo di costituire una riserva speciale non appena realizzano profitti.

2.3 Pareri sul decreto federale

In merito al decreto federale è giunto un unico parere.

Secondo BLS va stralciato l'articolo 2 (*«Il presente decreto non sottostà a referendum»*).

2.4 Ulteriori argomenti non direttamente correlati al progetto (fideiussioni solidali)

La modifica prevista interessa in particolar modo GR e la stazione di carico della Vereina, dove nei prossimi anni praticamente tutto il materiale rotabile dovrà essere sostituito o integrato con locomotive nuove. Questi costi aggiuntivi dovrebbero in definitiva essere coperti mediante indennità federali più elevate nel settore Infrastruttura o nel FIF (riduzione del contributo di copertura Vereina dall'8 al 4 % o 0 % dal 2027). C'è da aspettarsi che sarà necessario un indennizzo dei costi non coperti dell'offerta del carico di autoveicoli alla Vereina a partire dal 2029 circa, dopo l'entrata in servizio dei carri rimorchiati e locomotive nuovi. Tuttavia, i fondi federali a preventivo sono già oggi appena sufficienti a coprire i costi non coperti del servizio alla Furka. Per tale motivo, i mezzi nel piano finanziario della Confederazione dovranno essere aumentati in funzione del fabbisogno per ordinare le offerte del carico di autoveicoli

⁴ Secondo l'articolo 36 capoverso 1 LTV

della Vereina. Un trasferimento dei costi aggiuntivi sugli utenti della stessa è escluso, considerato che qui vengono già applicate tariffe molto più elevate rispetto al resto della Svizzera. Anche il Sorvegliante dei prezzi e la Commissione della concorrenza hanno sottolineato che aumenti di prezzo dovuti a ragioni di natura politico-regionale sono problematici.

Secondo RhB neanche per la Vereina può essere garantito che, in un futuro prossimo, non saranno nuovamente necessari sussidi (indennità) nonostante tutti gli sforzi volti a renderne l'esercizio finanziariamente autonomo (RhB: in esame dal 2028/2029). I costi aggiuntivi legati a quelli successivi degli investimenti nei mezzi d'esercizio (nuovo tipo di finanziamento UFT, con ammortamenti e interessi) e nell'esercizio (non da ultimo anche per la sicurezza) sono elevati e possono per lo più eventualmente essere compensati solo mediante misure aggiuntive (azzeramento del contributo di copertura, bassi costi d'interesse, eventualmente adeguamenti di prezzo).

TI chiede di valutare l'impatto della proposta sull'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata ipotizzata secondo il rapporto del gruppo di esperti «Verifica dei compiti e riesame dei sussidi» del 25 agosto 2024⁵.

I Verdi sono espressamente a favore dell'inclusione del carico di autoveicoli al Sempione, al fine di garantire che quest'ultimo non venga visto solo come un'«offerta suppletiva», bensì come elemento essenziale dell'infrastruttura di trasporto, che contribuisce alla riduzione del traffico stradale e, di conseguenza, alla protezione dell'ambiente.

Pro Alps e ATA hanno nuovamente sostenuto gli ultimi sviluppi relativi al carico di autoveicoli (credito aggiuntivo per il rinnovo dell'infrastruttura di carico). Tali iniziative vanno chiaramente a sostegno dell'obiettivo di consolidare trasferimento del traffico transalpino alla rotaia. Considerare il carico di autoveicoli al Sempione è particolarmente importante, già che costituisce un'alternativa significativa alla strada. Inserendolo nella promozione a livello nazionale si garantisce che il servizio al Sempione non venga visto solo come un'«offerta suppletiva», bensì come elemento essenziale dell'infrastruttura di trasporto, che contribuisce alla riduzione del traffico stradale e, di conseguenza, alla protezione dell'ambiente. Mettendolo sullo stesso piano delle altre stazioni di carico si rafforza la strategia volta a trasferire il traffico transalpino dalla strada alla rotaia. Di cruciale importanza è anche definire chiaramente i termini delle indennità d'esercizio, in particolare il fatto che le stazioni di carico finanziariamente non autonome, come quella della Furka, possano continuare a riceverle. Ciò consente infatti di assicurare anche in futuro questi collegamenti fondamentali, che garantiscono un servizio di base nelle regioni alpine. Grazie a tali indennità si evita la chiusura, per ragioni finanziarie, di stazioni di carico non redditizie ma essenziali per il traffico regionale, che potrebbe causare un ritrasferimento alla strada. In tal modo si contribuisce alla stabilità del mercato del carico di autoveicoli e si sostiene l'ecologico trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

⁵ [Verifica dei compiti e riesame dei sussidi 2024](#)

Allegato - Elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Nome
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug

2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SP PS PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC
	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses VERDI svizzeri

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna

4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
sgv USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)

5.	Transportunternehmen / Entreprises de transport / Impresa di trasporto
BLS	BLS AG
RhB	Rhätische Bahnen AG

6.	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
-	auto-schweiz auto-suisse
CTP CTP CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
-	Pro Alps
SEV	Sindacato del personale dei trasporti Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale dei trasporti
STV FST	Federazione svizzera del turismo Fédération suisse du tourisme Federazione svizzera del turismo
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici UTP