



20.053

**Messaggio
concernente il decreto federale che proroga il credito
quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto
di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori**

del 5 giugno 2020

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale che proroga il credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

5 giugno 2020

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta Sommaruga
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

Con il presente messaggio si propone, in virtù della legge sul trasporto di viaggiatori, di prorogare fino al 31 dicembre 2030 il credito quadro di 11 miliardi di franchi destinato alla concessione di fideiussioni per l'acquisto di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori.

Situazione iniziale

In esecuzione dell'articolo 31 capoverso 1 della legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori le Camere federali hanno previsto la possibilità che alle imprese di trasporto siano concesse garanzie statali per gli investimenti nel settore dei trasporti. Con il decreto federale del 15 dicembre 2010 hanno stanziato un credito quadro volto a soddisfare gli impegni finanziari risultanti da fideiussioni concesse dalla Confederazione in relazione all'acquisto di mezzi d'esercizio nel settore del traffico regionale viaggiatori pubblico. Secondo il decreto sono disponibili 11 miliardi di franchi su dieci anni ai fini dell'assunzione degli impegni fideiussori. Il 31 dicembre 2020 questo credito quadro scade; con il presente messaggio se ne propone un prolungamento di altri dieci anni.

Contenuto del progetto

Dal 2011, per il finanziamento di mezzi d'esercizio nel traffico regionale viaggiatori alle imprese di trasporto sono state concesse fideiussioni per 2,6 miliardi di franchi e fatte promesse per altri 900 milioni di franchi. Finora non si è registrata alcuna perdita. Una verifica esterna condotta nel 2018 su incarico dell'Ufficio federale dei trasporti ha confermato l'efficacia e l'adeguatezza dello strumento. Il rischio per la Confederazione quale fideiussore è ritenuto minimo; gli obiettivi formulati nel messaggio del 4 giugno 2010 concernente il credito quadro sono stati ampiamente raggiunti; tutte le imprese di trasporto usufruiscono di condizioni di finanziamento agevolate simili; grazie alle riduzioni d'interesse il bilancio dei committenti del traffico regionale viaggiatori è sgravato di 10 milioni di franchi l'anno. Il Consiglio federale ritiene che alle attuali condizioni del traffico regionale viaggiatori la fideiussione solidale della Confederazione rappresenti uno strumento adeguato per il finanziamento dei mezzi d'esercizio.

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Motivo della richiesta di finanziamento

L'acquisto e il finanziamento di mezzi d'esercizio (materiale rotabile, officine, depositi) nel traffico regionale viaggiatori (TRV) spetta alle imprese di trasporto (IT) che decidono dell'acquisto nonché del tipo, della struttura e della durata del finanziamento d'intesa con i committenti (Confederazione e Cantoni). Dal 2011 esiste la possibilità di richiedere una fideiussione solidale della Confederazione, che garantisce l'accesso a capitale di terzi agevolato nel TRV. Con questa garanzia i creditori possono richiedere alla Confederazione, in qualità di debitore solidale, di saldare eventuali interessi o ammortizzazioni non pagati, se l'IT come debitore principale è in ritardo nella prestazione ed è stato invano diffidato o la sua insolvenza è notoria (art. 496 cpv. 1 del Codice delle obbligazioni¹). Le riduzioni d'interesse ottenute mediante la fideiussione solidale vanno a beneficio dei committenti sotto forma di riduzioni d'indennità. Il credito quadro esistente scade a fine 2020. Considerati i risultati positivi finora ottenuti con la fideiussione solidale e in vista di realizzare ulteriori riduzioni d'interesse il nostro Consiglio propone alle vostre Camere di prorogarla.

1.2 Importanza generale del progetto

A fine maggio 2019 le fideiussioni solidali concesse alle IT per investimenti in mezzi d'esercizio del TRV ammontavano a circa 2,6 miliardi di franchi. Considerando i rimborsi parziali di mutui già effettuati, per la Confederazione in quel momento risultava un impegno eventuale di circa 2,4 miliardi di franchi. Inoltre, per il finanziamento di investimenti già approvati, alle IT sono state prospettate, ma non ancora formalmente concesse, ulteriori fideiussioni per un importo pari a 900 milioni di franchi.

La fideiussione solidale della Confederazione consente a tutte le IT di accedere senza alcun problema a finanziamenti agevolati per i mezzi d'esercizio nel TRV. Secondo gli attuali calcoli dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) le riduzioni d'interesse annuali ammontano a circa 10 milioni di franchi o, in media, allo 0,42 per cento per ciascun finanziamento.

Se le fideiussioni solidali saranno concesse anche dopo il 2020, consentendo di aumentare i volumi fideiussori, l'UFT si attende ulteriori riduzioni d'interesse. Se invece la loro concessione cesserà bisogna prevedere, in futuro, un rincaro dei finanziamenti nuovi e dei rifinanziamenti e quindi un aumento del fabbisogno di indennità.

¹ RS 220

1.3 Idoneità ed efficacia dello strumento

Nel 2018 l'UFT ha incaricato degli specialisti esterni di esaminare l'idoneità e l'efficacia della fideiussione solidale. Il relativo rapporto di valutazione conclude che gli obiettivi, formulati nel messaggio del 4 giugno 2010² concernente un credito quadro volto a garantire, mediante fideiussioni, l'acquisto di mezzi d'esercizio nel settore dei trasporti pubblici, sono stati ampiamente raggiunti. Grazie alla garanzia della Confederazione, tutte le IT del TRV beneficiano delle stesse condizioni finanziarie. Secondo lo studio esterno la riduzione d'interesse annuale ammonta a 8,2 milioni di franchi ed è pertanto leggermente inferiore a quella calcolata dall'UFT (10 mio. fr.). La differenza è dovuta principalmente a ragioni metodologiche.

Gli specialisti giudicano la fideiussione solidale della Confederazione uno strumento efficace e adeguato ai fini della riduzione dei costi finanziari e dell'uguaglianza di trattamento di tutte le IT nel TRV. I rischi per la Confederazione quale fideiussore sono ritenuti minimi (cfr. n. 3.8).

La fideiussione solidale della Confederazione è innanzitutto uno strumento finanziario volto a uniformare le condizioni di finanziamento e a ridurre i costi d'interesse nel TRV e non uno strumento di promozione. Essa non comporta in quanto tale un aumento degli acquisti di mezzi d'esercizio nel TRV. Considerato che tutte le fideiussioni solidali devono essere richieste all'UFT, dopo la loro introduzione è aumentata nel settore la trasparenza in quanto ai finanziamenti.

1.4 Rapporto costi-benefici

A fine maggio 2019 i rischi assunti dalla Confederazione nell'ambito del vigente credito quadro ammontavano a circa 2,4 miliardi di franchi. Ciò genera una riduzione dei costi di finanziamento per le IT di circa 10 milioni di franchi l'anno e, di conseguenza, inferiori indennità da parte dell'ente pubblico. Inoltre, la Confederazione può contare su entrate da emolumenti pari a circa 330 000 franchi l'anno (cfr. n. 4.1.1), alle quali si contrappone un onere in termini di personale, pari a un posto al 30 per cento circa, per il trattamento delle domande di fideiussioni e la valutazione del rischio. In caso di danno possono insorgere spese procedurali, che allo stato attuale non sono quantificabili.

Per il credito oggetto della fideiussione, l'IT non è autorizzata a concedere al mutuante garanzie o privilegi supplementari (in particolare diritti di proprietà sui mezzi d'esercizio) rispetto a quelli dell'atto fideiussorio. Gli attivi per i quali la Confederazione ha garantito il finanziamento risultano pertanto non impegnati. Anche nel caso, poco probabile, di fallimento la Confederazione, in quanto fideiussore e quindi spesso maggior creditore, avrebbe buone possibilità di vedersi rimborsata la maggior parte dei versamenti che ha effettuato ai creditori al posto delle IT. Ciò poiché si ritiene che i mezzi d'esercizio per i quali viene versata una fideiussione continuano a essere impiegati nel TRV ordinato, ad esempio da un'impresa subentrante.

² FF 2010 3705

È provato che la fideiussione solidale migliora le capacità delle IT di operare sul mercato dei capitali e garantisce la loro uguaglianza di trattamento. Il nostro Consiglio ritiene che i benefici che comporta prevalgano sui suoi costi.

1.5 Alternative esaminate

Nell'ambito della valutazione esterna sono state esaminate diverse alternative come pure eventuali proposte di abbandono di un finanziamento. La fideiussione solidale presenta un buon profilo soprattutto perché incontra il favore di IT e committenti, rappresenta un rischio esiguo per la Confederazione nella sua qualità di fideiussore e possiede una struttura snella ed economica. Non se ne consiglia pertanto un'abolizione senza una soluzione sostitutiva, poiché farebbe venir meno l'uguaglianza di trattamento delle IT nell'ottenimento di capitale di terzi e aumentare i costi d'interesse a carico di Confederazione e Cantoni.

Quali alternative di finanziamento valutate globalmente migliori rispetto alla fideiussione solidale sono risultate:

- il finanziamento diretto mediante mutui federali e
- la creazione di una società per la gestione centralizzata del materiale rotabile.

Con questa seconda variante un'impresa si occuperebbe di acquisto, detenzione e finanziamento dei mezzi d'esercizio per il TRV e fornirebbe quindi alle IT il materiale rotabile per la rispettiva offerta in leasing o in affitto.

Il nostro Consiglio ha esaminato approfonditamente le due varianti.

Un finanziamento diretto di materiale rotabile ferroviario mediante mutui federali è da escludere per motivi inerenti al diritto dei sussidi e all'ordine politico-istituzionale. L'assegnazione di mutui federali al prezzo di costo costituirebbe un vantaggio pecuniario e quindi un aiuto finanziario ai sensi dell'articolo 3 della legge del 5 ottobre 1990³ sui sussidi (LSu). Di conseguenza, si tratterebbe di una forma di finanziamento da effettuare obbligatoriamente attraverso le finanze della Confederazione e quindi anche soggetta al freno all'indebitamento. Un sovvenzionamento con fondi esterni al bilancio federale violerebbe invece la sovranità delle vostre Camere in materia di preventivo ed è pertanto inaccettabile sotto il profilo della legislazione finanziaria. La Confederazione inoltre non dispone di alcun mandato costituzionale volto ad assicurare l'approvvigionamento di capitali di singoli settori economici, che viene invece garantito mediante un efficiente mercato finanziario. Un finanziamento esclusivo di un singolo settore economico comporterebbe inevitabilmente richieste analoghe da parte di altri settori.

Viene sconsigliata anche la creazione di una società che si occupi del materiale rotabile. Una gestione globale di tutti i treni impiegati nel TRV da parte di una singola impresa o di un'autorità statale non può essere sancita a livello di legge come compito della Confederazione, poiché costituirebbe un'ingerenza eccessiva

³ RS 616.1

nell'attuale ripartizione delle competenze e delle responsabilità nel TRV senza sostanziale valore aggiunto.

1.6 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020⁴ sul programma di legislatura 2019–2023.

2 Procedura preliminare

Con il presente messaggio vi proponiamo di prorogare il credito quadro esistente per la copertura di eventuali impegni finanziari risultanti da fideiussioni concesse dalla Confederazione in relazione all'acquisto di mezzi d'esercizio nel TRV. Il credito quadro è stato stanziato all'unanimità da entrambe le Camere con decreto federale semplice del 15 dicembre 2010⁵, non sottoposto a referendum.

Per la proroga del credito quadro si rende necessario un adeguamento delle basi legali.

L'attuale procedura di ordinazione è in corso di esame nell'ambito del progetto di modifica della legge sul trasporto di viaggiatori (Riforma del TRV)⁶. Entrambe le varianti proposte, «ottimizzazione» e «separazione parziale», prevedono, in linea di principio, di mantenere il processo di approvazione dei mezzi d'esercizio e la fideiussione solidale della Confederazione. Nel quadro della procedura di consultazione condotta nell'estate 2019 non vi è stato alcun parere contrario al mantenimento dello strumento della fideiussione solidale. Al contrario, quest'ultimo è stato esplicitamente richiesto da molti interpellati. Considerate queste premesse, nella presente fattispecie si è rinunciato a condurre una consultazione ordinaria sulla stessa questione, limitandosi a interpellare gli ambienti interessati, ovvero tutte le direzioni e gli uffici per il trasporto pubblico cantonali nonché tutte le IT indennizzate secondo la legge del 20 marzo 2009⁷ sul trasporto di viaggiatori (LTV). Neanche tra questi vi sono stati pareri contrari al mantenimento dello strumento della fideiussione solidale. Singoli interpellati hanno auspicato l'estensione dello strumento a tutte le offerte. La concessione di tali fideiussioni per offerte alla cui ordinazione non partecipa la Confederazione continuerà a non essere prevista. Si propone invece di concederne per tutti i mezzi d'esercizio impiegati su linee miste (TRV e traffico locale, TRV e offerte senza funzione di collegamento), a condizione che la maggior parte del servizio sulle linee sia destinato al TRV (cfr. n. 3.4).

⁴ FF 2020 1565, in particolare 1680.

⁵ FF 2011 261

⁶ www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > DATEC > Riforma del traffico regionale viaggiatori .

⁷ RS 745.1

3 Tenore del decreto finanziario

3.1 Proposta del Consiglio federale

Con il presente messaggio il nostro Consiglio propone alle vostre Camere di prorogare di dieci anni, ovvero fino a fine 2030, la durata del credito quadro di 11 miliardi di franchi stanziato per 10 anni a fine 2010.

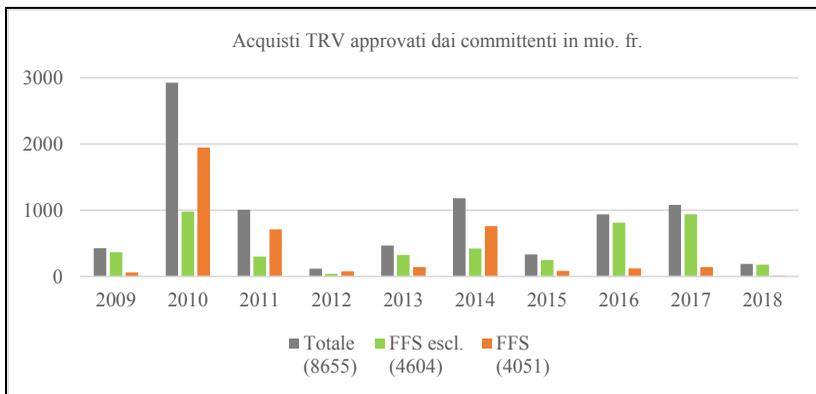
3.2 Durata del credito quadro

Proponiamo di prorogare il credito quadro di dieci anni poiché è questo l'intervallo con cui è opportuno rivalutare la situazione dei mezzi d'esercizio delle IT operative nel TRV.

3.3 Dotazione del credito quadro

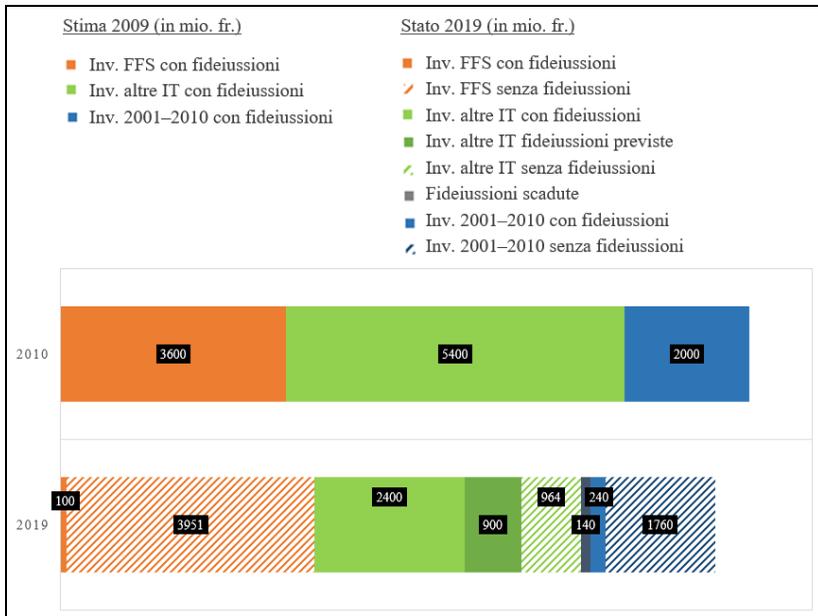
Per determinare l'ammontare dell'esistente credito quadro, nel 2009 le IT erano state invitate a partecipare a un sondaggio e a indicare gli investimenti che avevano effettuato dal 2001 e quelli di cui stimavano di aver bisogno entro il 2020. Sulla base dei dati allora rilevati, in una prima fase dall'introduzione della fideiussione solidale si era previsto un notevole aumento del fabbisogno di investimenti e, per il periodo 2011–2020, pronosticato un volume d'investimenti totale, coperto da garanzia, di quasi 9 miliardi di franchi. Inoltre si era calcolata un'emissione successiva di fideiussioni per finanziamenti di mezzi d'esercizio conclusi tra il 2001 e il 2010, per un importo pari a 2 miliardi di franchi.

A posteriori, la stima originaria dell'ammontare del credito quadro può essere considerata solida (cfr. il grafico qui di seguito). Tra il 2009 e il 2018 i committenti hanno approvato acquisti di portata pari a quasi 8,7 miliardi di franchi, 4 dei quali interessavano solo le Ferrovie federali svizzere (FFS). Il volume di investimenti è aumentato notevolmente sia poco prima che poco dopo l'introduzione della fideiussione solidale, per poi ridursi di nuovo bruscamente nel 2012. Un nuovo incremento si è registrato nel 2016 e 2017, quando la BLS SA, la Schweizerische Südostbahn AG e la Ferrovia retica SA hanno effettuato acquisti più cospicui di mezzi d'esercizio.



Il volume di fideiussioni richiesto è risultato nettamente inferiore a quello degli investimenti effettuati (cfr. il grafico qui di seguito) in particolare per i seguenti motivi.

- Le FFS hanno avuto bisogno di meno fideiussioni del previsto. Degli oltre 4 miliardi di franchi approvati per l’acquisto di mezzi d’esercizio, solo 100 milioni sono stati finanziati mediante la fideiussione solidale. In quanto al 100 per cento di proprietà della Confederazione, le FFS hanno potuto coprire il restante fabbisogno di capitale perlopiù tramite mutui di tesoreria della stessa. Inoltre hanno fatto ricorso a fondi della Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario (Eurofima).
- Il fabbisogno di fideiussioni successive per finanziamenti risalenti agli anni 2001–2010 è stato sopravvalutato: il volume effettivo è stato di 240 milioni e non di 2 miliardi di franchi. Nella maggior parte dei casi i contratti di finanziamento conclusi prima del 2011 non prevedono fideiussioni successive e si sarebbero dovuti rinegoziare.
- Per molti piccoli investimenti (in particolare autobus) è stato possibile un finanziamento con fondi propri e non è quindi stata necessaria una fideiussione solidale della Confederazione (420 mio. fr.). Le FFS, inoltre, hanno potuto finanziare direttamente le proprie filiali (482 mio. fr.), di conseguenza neanche queste ultime hanno avuto bisogno della fideiussione solidale.
- Il materiale rotabile, che costituisce la quota più cospicua degli acquisti, viene in parte consegnato in maniera scaglionata su più anni e il pagamento viene estinto solo dopo l’ultima consegna. Di conseguenza, si posticipa anche il periodo di riferimento del fabbisogno di fondi (cfr. 900 mio. fr. di fideiussioni solidali previste).



Nonostante finora sia stato utilizzato solo circa un quarto dell'esistente credito quadro, la sua dotazione va lasciata a 11 miliardi di franchi.

La concessione di fideiussioni genera per la Confederazione impegni eventuali, che si riducono con ogni rimborso di capitale effettuato dalle IT. Sulla base delle fideiussioni concesse fino a fine maggio 2019, a gennaio 2021 risultano impegni eventuali pari a 2,4 miliardi di franchi. A fine 2030, con la scadenza del credito quadro prorogato, avanzeranno ancora impegni eventuali per 1,2 miliardi di franchi (cfr. grafico qui di seguito). Quest'importo non sarà a disposizione per la concessione di nuove fideiussioni nel periodo 2021–2030.



Alcune IT hanno contratto mutui di durata più breve rispetto a quella applicabile in funzione della durata di utilizzazione prevista per il mezzo d'esercizio finanziato. Una parte di questi mutui dovrà essere rifinanziata tra il 2021 e il 2030. Secondo calcoli dell'UFT, allo scopo saranno necessarie nuove fideiussioni per un totale di circa 490 milioni di franchi.

L'offerta di trasporti pubblici è in continua espansione e si devono prevedere numerosi altri acquisti di mezzi d'esercizio. Secondo un sondaggio condotto ad aprile 2019, tra il 2022 e il 2025 le maggiori IT (escl. imprese di autolinee, FFS e loro filiali) intendono investire circa 3,5 miliardi di franchi in nuovi mezzi d'esercizio. A tale scopo nel credito quadro esistente sono già state contemplate fideiussioni per 600 milioni di franchi (cfr. sopra). Le restanti fideiussioni previste, pari a 300 milioni, saranno necessarie già nel 2020 e 2021. Da un calcolo su dieci anni, l'UFT stima un volume di investimenti, ovvero un volume massimo di fideiussioni, di circa 7,5 miliardi di franchi (FFS e loro filiali escl.).

Contemporaneamente le FFS e le loro filiali prevedono di condurre, a fine 2020, una gara d'appalto per circa 300 elettrotreni a un piano, da consegnare tra fine 2025 e fine 2035. Inoltre, secondo l'attuale stato di pianificazione, tra il 2028 e fine 2030 sarà necessario acquistare un'ottantina di nuovi elettrotreni a due piani per la S-Bahn di Zurigo. In questo contesto l'UFT stima costi d'investimento dell'ordine di 2 miliardi di franchi fino a fine 2030. Secondo quanto comunicato dalle FFS anche in futuro per buona parte dei finanziamenti si farà ricorso a mutui rimborsabili e solo in singoli casi alla fideiussione solidale. L'UFT ipotizza che massimo il 20 per cento del succitato volume d'investimento, ovvero 400 milioni di franchi, dovrà essere finanziato con l'ausilio della fideiussione solidale della Confederazione.

Di conseguenza, il fabbisogno massimo di fideiussioni fino a fine 2030 sarà pari a circa 11 miliardi di franchi.

Fideiussioni finora previste ma non ancora concesse	900 mio. fr.
Impegni eventuali per fine 2030 sulla base delle fideiussioni esistenti	1 200 mio. fr.
Mutui esistenti da rifinanziare tra il 2021 e il 2030	490 mio. fr.
Investimenti stimati nel TRV per il 2021–2030 (escl. FFS e loro filiali)	7 500 mio. fr.
Investimenti nel TRV pianificati da FFS e loro filiali (20 %)	400 mio. fr.
Totale	10 490 mio. fr.

3.4 Portata delle singole fideiussioni

Secondo l'articolo 34 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009⁸ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), per il finanziamento degli investimenti nel TRV possono essere concesse fideiussioni. Per mezzi d'esercizio impiegati sia nel TRV sia in altri comparti (traffico a lunga distanza, trasporto locale, offerte senza

⁸ RS 745.16

funzione di collegamento, attività accessorie) la fideiussione solidale viene concessa solo per la quota attinente ai servizi del TRV, individuata in base al numero di veicoli o alla quota di TRV rispetto all'investimento globale. È questa una prassi finora applicata anche per le linee «miste», per le quali è indennizzato come offerta del TRV solo un tratto della linea, mentre il restante in genere è escluso dalle indennità federali in quanto adibito al trasporto locale o a offerte senza funzione di collegamento. Per la fideiussione solidale questa differenziazione è dispendiosa e di fatto poco sensata, considerato che tutti i mezzi d'esercizio impiegati su queste linee servono anche il TRV. Alla prassi dell'UFT sono infatti state mosse diverse critiche durante la consultazione. In futuro, pertanto, in questi eccezionali casi sarà concessa una fideiussione per tutti i mezzi acquistati per l'esercizio della linea, purché destinati prevalentemente al TRV. Altrimenti l'UFT non concederà più fideiussioni. Non è invece ancora prevista un'estensione della fideiussione a offerte alla cui ordinazione non partecipa la Confederazione.

La somma fideiussoria per tranches di finanziamento si calcola sulla base del capitale raccolto dall'IT, più un interesse annuo. Il fatto che la garanzia sia completa incentiva l'investimento nei mezzi d'esercizio del TRV da parte di istituzioni che intendono impegnare il proprio denaro a lungo termine. Se la Confederazione si portasse garante solo di una parte del capitale, gli investitori interessati diminuirebbero e le condizioni di interesse peggiorerebbero.

Le banche e gli intermediari finanziari interpellati dall'UFT hanno confermato che, qualora ve ne fossero, sarebbero pochi gli investitori che potrebbero offrire un finanziamento a lungo termine coperto da una garanzia parziale, ad esempio dell'80 per cento. La durata del finanziamento per IT con elevata solvibilità non supererebbe i 20 anni e il tasso d'interesse aumenterebbe di circa 20–30 punti base; le IT con solvibilità bassa potrebbero concludere solo finanziamenti di massimo 10–15 anni, connessi a un supplemento di rischio di 30–50 punti base.

Nella stragrande maggioranza dei casi non si potrebbe fare a meno di suddividere il finanziamento in una parte garantita al 100 per cento dalla Confederazione e in una parte non garantita, fermo restando che a ognuna parteciperebbero investitori diversi. Le condizioni per la parte non garantita dipenderebbero comunque dalla solvibilità dell'IT e sarebbero sicuramente peggiori di quelle della fideiussione solidale della Confederazione. Con una durata di massimo 12 anni, si dovrebbe considerare un supplemento di rischio fino a 70 punti base. In tal modo non sarebbe più soddisfatta una condizione fondamentale richiesta dalla politica e dal settore dei TP: il pari trattamento di tutte le IT. Per questi motivi l'attuale prassi di una garanzia completa deve essere mantenuta immutata.

3.5 Vantaggi rispetto alla fideiussione semplice

Secondo il diritto vigente nel TRV ordinato i committenti indennizzano le IT per i costi non coperti pianificati (art. 28 LTV) tra i quali, oltre alle spese d'esercizio e agli ammortamenti, rientrano in particolare anche quelli del capitale (interessi) sui finanziamenti ottenuti dalle IT (cfr. n. 1.1), che secondo i committenti dovrebbero essere mantenuti più bassi possibile.

Per tale motivo già nel 2010 l'UFT aveva optato per lo strumento della fideiussione solidale, che offre ai creditori delle IT (investitori istituzionali quali compagnie di assicurazione, casse pensione e banche) la maggiore sicurezza possibile riguardo al pagamento integrale e puntuale di interessi e capitale sui finanziamenti conclusi. Se le IT non sono in grado di far fronte ai loro obblighi, infatti, la Confederazione li riprende in quanto fideiussore solidale, senza far ricorso a una procedura di insolvenza complicata e costosa.

Secondo l'UFT, passare da una fideiussione solidale a una semplice sarebbe controproducente sia sotto il profilo dei costi sia per la funzionalità del TRV. In caso di insolvenza possibile o effettiva di un'IT, infatti, un creditore dovrebbe prima ottenere la dichiarazione di fallimento e realizzare tutti gli attivi (in particolare quindi mezzi d'esercizio quali veicoli, depositi ecc.) e dunque mettere in conto una procedura complicata e costosa, il che si tradurrebbe in maggiori supplementi di rischio sotto forma di costi d'interesse. I creditori potrebbero cercare di bloccare e realizzare i mezzi d'esercizio, ostacolando o addirittura impedendo il regolare traffico viaggiatori. La Confederazione potrebbe fare poco o nulla per evitarlo, a dispetto del fatto che in ultima analisi anche in caso di fideiussione semplice dovrebbe adempiere a tutti i suoi obblighi, in quanto garante.

I finanziamenti garantiti solo mediante una fideiussione semplice invece che solidale sono considerati un rischio elevato anche dall'Autorità federale di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA) e andrebbero quindi dotati di maggior capitale proprio, il che causerebbe maggiori costi d'interesse per le IT e i committenti o addirittura renderebbe irrealizzabili i finanziamenti stessi. L'UFT ritiene pertanto che il pari trattamento di tutte le IT possa essere assicurato solo mediante una fideiussione solidale.

3.6 Durata delle singole fideiussioni

Nel messaggio del 2010 era previsto di limitare la durata delle singole fideiussioni a un massimo di 25 anni, corrispondente al periodo di ammortamento allora usuale per il materiale rotabile nel TRV. Di fatto, però, i veicoli erano e sono tuttora impiegati per più di 25 anni (durata di utilizzazione). La durata dell'ammortamento e quella di utilizzazione spesso non coincidono. Per tale motivo alcune IT hanno deciso, per questioni di natura tecnica o finanziaria, di ammortizzare i propri veicoli per la durata massima consentita, che fino a fine febbraio 2016 era di 33 anni. Il 1° marzo 2016 è entrata in vigore la revisione parziale dell'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011⁹ sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC), con la quale è stato introdotto l'ammortamento per componenti nel duplice obiettivo di uniformare le durate di ammortamento e di utilizzazione e di considerare la differenza di durata di utilizzazione tra gli impianti principali e i componenti (ad es. dispositivi che migliorano il comfort). Da allora, la durata di ammortamento massima consentita per il materiale rotabile (impianto principale) è di 40 anni.

⁹ RS 742.221

Le IT hanno richiesto a più riprese all'UFT che la Confederazione garantisse finanziamenti di durata superiore a 25 anni. L'esigenza di finanziare a lungo termine il materiale rotabile di ultima acquisizione era particolarmente sentita dalle IT più piccole. L'UFT ha soddisfatto tale richiesta in 19 casi, concedendo fidejussioni per un periodo di oltre 25 anni, il più lungo dei quali di 37 anni. Il volume totale di questi finanziamenti ammonta a 320 milioni di franchi. In 18 dei 19 casi ci si avvale di un'ammortizzazione parziale tramite quote annue, che per la Confederazione significa una riduzione graduale dell'impegno eventuale legato alla fideiussione.

Le fidejussioni finora concesse possono essere categorizzate come illustrato in tabella.

Durata (in anni)	Numero di fidejussioni	Somma fideiussoria media (in mio. fr.)
1-9,99	49	13,7
10-24,99	60	26,9
≥ 25	20	16,8

In futuro, per diverse ragioni l'UFT vorrebbe fissare a 40 anni la durata massima delle singole fidejussioni. I finanziamenti che si estendono sulla durata di utilizzazione totale effettiva del materiale rotabile costituiscono un vantaggio in quanto l'IT non deve preoccuparsi di rifinanziarlo successivamente. I fondi di ammortamento messi a disposizione dai committenti mediante le indennità possono essere impiegati direttamente per l'ammortizzazione parziale annua dei mutui. Se questi ultimi vengono invece rimborsati prima che si concluda la durata di utilizzazione di un mezzo d'esercizio, l'IT non ha in genere alcuna possibilità di risparmiare separatamente i fondi necessari a tal fine e deve prendere in prestito ulteriore capitale per poter rimborsare il mutuo in scadenza. Determinati gruppi di investitori, quali le casse pensioni o le assicurazioni sulla vita, sono inoltre interessati a finanziamenti a lungo termine e offrono, di conseguenza, condizioni vantaggiose. Considerata la presente lunga fase caratterizzata da bassi tassi d'interesse può pertanto risultare opportuno fissarli a lungo termine, in modo da contrastare gli effetti negativi di un loro possibile aumento in futuro.

La durata di ammortamento dei singoli mezzi d'esercizio è stabilita d'intesa con i committenti nel rispettivo processo di approvazione. L'assegnazione della fideiussione solidale avviene invece in una fase successiva. La durata del finanziamento può – ma non deve – essere fissata in base a quella dell'ammortamento. L'UFT fa in modo che l'ammontare del capitale di terzi oggetto della fideiussione non superi il valore contabile dei mezzi d'esercizio così acquistati.

La durata massima della concessione per il trasporto professionale e regolare di viaggiatori è di dieci anni. Per rendere possibili investimenti a lungo termine nel TRV, la LTV e l'OITRV prevedono che in caso di trasferimento della stessa, in particolare in seguito a una messa a concorso, i committenti o un'IT possano pretendere che anche i mezzi d'esercizio vengano trasferiti al nuovo operatore. Di conseguenza, l'UFT si assicura che, per quanto possibile, i contratti di mutuo garantiti dalla Confederazione prevedano in caso di necessità un trasferimento totale o parziale del finanziamento a un'altra IT.

Far fronte a sviluppi economici o tecnologici che possono avere ripercussioni negative sul futuro dei trasporti pubblici o sul mantenimento del valore dei mezzi d'esercizio costituisce un'enorme sfida sia per le IT sia per i committenti. L'approvazione dei mezzi d'esercizio implica un certo obbligo per i committenti di sostenere l'IT nella ricerca di una soluzione per i mezzi d'esercizio non più necessari anche in caso di cessazione di un'offerta ordinata fino a quel momento. Ciò può avvenire, ad esempio, sotto forma di rettifica di valore eccezionale. In caso contrario il rischio è quello del fallimento, con le rispettive eventuali conseguenze per altre offerte che l'IT fornisce su mandato del committente o per il committente stesso nella sua qualità di comproprietario dell'IT. Per la Confederazione, nel suo ruolo di garante, si rilevano pochi o nessun rischio oltre al rimborso anticipato del creditore (cfr. n. 3.8).

Sotto il profilo del portafoglio globale potrebbe risultare opportuno applicare diverse durate di finanziamento, tuttavia non a scapito dell'uguaglianza di trattamento e della libertà di scelta delle IT. La durata massima di una singola fideiussione va quindi stabilita in funzione della prevista durata di utilizzazione o di quella massima consentita di ammortamento del materiale rotabile e va aumentata a 40 anni. Quella di 25 anni raccomandata nel messaggio del 2010 non risulta più adeguata alla luce della successiva uniformazione tra la durata degli ammortamenti e quella di utilizzazione.

3.7 Partecipazione dei Cantoni

La capacità delle IT di rispettare gli obblighi finanziari verso terzi dipende direttamente dall'ordinazione e dall'indennizzo delle prestazioni del TRV da parte di Confederazione e Cantoni. Attualmente la Confederazione è l'unico fideiussore solidale e in quanto tale detentore delle conoscenze in materia di mercato e finanziamento. Il sistema finora attuato ha dato buoni risultati.

Da un lato la Confederazione dispone di una solvibilità ottima (AAA), dall'altro risulta più efficiente finanziare sul piano federale i mezzi d'esercizio. La responsabilità della Confederazione nel finanziamento del TRV rientra pertanto nel principio di sussidiarietà.

All'epoca dell'introduzione della fideiussione solidale nel TRV era stato valutato, e respinto, un coinvolgimento dei Cantoni come fideiussori al regresso. Il timore era soprattutto che il finanziamento di mezzi impiegati a livello intercantonale richiedesse un elevato dispendio in termini di coordinamento.

Nel quadro della succitata riforma del TRV sarà esaminato il modo in cui i Cantoni possono ridurre i rischi finanziari per la Confederazione mediante un miglior controllo delle IT.

3.8 Valutazione dei rischi

Senza fideiussioni della Confederazione, molte delle IT operative nel TRV nell'acquistare materiale rotabile potrebbero avere difficoltà a coprire il proprio

fabbisogno finanziario mediante il mercato dei capitali. Per tale motivo, le IT ritengono che la fideiussione solidale e quindi il credito quadro siano strumenti importanti. Va tuttavia detto che nell'emettere le fideiussioni per l'acquisto di materiale rotabile i rischi sono esclusivamente a carico della Confederazione; di conseguenza è necessario esaminare approfonditamente la portata di quelli assunti nel contesto di detto credito. Nel presente progetto non sono considerate le conseguenze finanziarie sul TRV causate dalla pandemia da coronavirus. La Confederazione e i Cantoni valutano ulteriori misure di sostegno per le IT, con l'obiettivo primario di evitare inadempienze e fallimenti e di garantire quindi una continuità del servizio nei TP senza restrizioni dopo la crisi.

La Confederazione emette fideiussioni solo per il finanziamento di investimenti preventivamente approvati dai committenti secondo l'articolo 19 OITRV. Questa cosiddetta approvazione dei mezzi d'esercizio consente alle IT di integrare nelle offerte i costi successivi (ammortamenti e interessi) scaturiti dagli acquisti. I committenti, a loro volta, 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 direttamente i fondi di ammortamento messi a disposizione come parte dell'indennità. Per la copertura di aumenti di prezzo o riduzioni di entrate intervenuti a breve termine nell'ambito di un periodo di offerta possono generalmente utilizzare le proprie riserve, mentre costi aggiuntivi o riduzioni di entrate di natura strutturale e i rispettivi costi non coperti possono essere compensati nel quadro dei successivi periodi di ordinazione, tramite un adeguamento delle offerte (aumento delle indennità) o una modifica del volume delle ordinazioni.

La Confederazione ritiene che perdite da fideiussioni possano insorgere solo in caso di sovraindebitamento o mancanza di liquidità di un'IT. In caso di liquidazione o di risanamento di un'IT con il coinvolgimento dei finanziatori la Confederazione dovrebbe infatti garantire per gli obblighi assunti. L'UFT conduce regolarmente, con il sostegno di un'agenzia di rating svizzera, valutazioni del rischio per individuare precocemente possibili situazioni instabili e intervenire tempestivamente. A ciò si aggiunge che una parte preponderante delle IT operative nel TRV è di proprietà degli enti pubblici (Confederazione e Cantoni), contemporaneamente responsabili delle ordinazioni dell'offerta. In singoli casi l'UFT esamina un adeguamento strutturale dell'IT, al fine di separare i rischi di attività accessorie dal TRV ordinato. Considerato che nell'attuale quadro normativo nella maggior parte dei casi le ordinazioni dell'offerta avvengono mediante aggiudicazione diretta, ovvero senza messa a concorso, nel TRV le IT non operano in un regime di concorrenza che ne potrebbe compromettere la stabilità finanziaria.

Al momento non sono ipotizzabili, per un futuro prossimo, cambiamenti di fondo nel vigente ordinamento di mercato nel TRV. Le discussioni nell'ambito della riforma del TRV hanno anzi dimostrato che un abbandono dell'attuale sistema delle aggiudicazioni dirette e dell'indennizzo dei costi non coperti pianificati non otterrebbe la maggioranza politica. La Svizzera non può inoltre essere obbligata all'apertura del traffico viaggiatori ferroviario interno (cfr. n. 5.2).

Secondo il rapporto di valutazione del 2018, la fideiussione solidale nel TRV è molto meno rischiosa di altre fideiussioni della Confederazione, ad esempio fideiussioni per la navigazione marittima. In particolare per le navi d'alto mare, impiegate

in mercati internazionali e altamente competitivi, la situazione è completamente diversa rispetto a quella del TRV, dove Confederazione e Cantoni ordinano alle IT prestazioni di trasporto definite e concepite a lungo termine. Grazie all'indennizzo dei costi non coperti pianificati da parte dei committenti le IT godono di una situazione reddituale stabile e dipendono solo marginalmente dal mercato. Inoltre, nei contratti di finanziamento garantiti mediante fidejussioni della Confederazione è esplicitamente prevista la possibilità di un cambiamento del debitore, per l'eventualità in cui un'IT perda una messa a concorso e debba trasferire i propri mezzi d'esercizio a un'IT terza.

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha valutato i rischi per la Confederazione legati a fidejussioni e garanzie a fine 2017¹⁰, concludendo che, alla luce del vigente quadro legislativo, nella fattispecie delle fidejussioni solidali nel TRV il rischio di perdite è da ritenersi minimo.

3.9 Procedura in caso di ritardo del pagamento o di fallimento

Se un'IT è in ritardo con un pagamento, la Confederazione viene immediatamente informata dal creditore. Alla fideiussione solidale in sé si può far ricorso solo allo scadere del termine di richiamo stabilito dal creditore. Ciò consente al committente di identificare, assieme all'IT, i motivi del ritardo e, se necessario, di mettere a disposizione i mezzi per l'adempimento del suo obbligo, ad esempio anticipando il versamento di un'indennità previsto più in là nell'anno. L'obiettivo è evitare il ricorso alla fideiussione solidale per problemi temporanei di liquidità.

Se un'IT fallisce si deve poter continuare a impiegare i suoi mezzi d'esercizio nel TRV, nel quadro dell'offerta vigente. Se possibile e opportuno, vanno quindi ripresi al valore contabile dalla nuova impresa incaricata. Le IT non sono autorizzate, di principio, ad accordare al creditore del debito coperto da fideiussione garanzie o diritti di prelazione sui mezzi d'esercizio o a ipotecarli in altro modo senza previa approvazione scritta dell'UFT. Attualmente neanche la Confederazione ha la possibilità di istituire provvedimenti conservativi sul materiale rotabile che garantisce, poiché il Protocollo di Lussemburgo del 26 febbraio 2007¹¹ per la creazione di un registro internazionale del materiale rotabile non è ancora entrato in vigore.

¹⁰ Rischi da fidejussioni e garanzie, CDF-18574; consultabile su www.efk.admin.ch/it > Pubblicazioni > Finanze pubbliche e imposte > Archivio > 10 aprile 2018.

¹¹ Protocollo di Lussemburgo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, firmato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007; scaricabile in francese, tedesco e inglese su otif.org/fr/ > Activités > Protocole ferroviaire de Luxembourg, traduzione italiana disponibile all'interno della decisione 2009/940/CE del Consiglio europeo, del 30 novembre 2009, relativa alla sua firma, GU L 331/1 del 16.12.2009, pag. 1.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

I costi non coperti pianificati del TRV sono finanziati per metà dalla Confederazione e per metà dai Cantoni. L'assegnazione di fideiussioni solidali attualmente genera riduzioni di interessi di circa 10 milioni di franchi l'anno, riducendo proporzionalmente il fabbisogno di indennità a vantaggio dei committenti (Confederazione e Cantoni). Ogni ulteriore rialzo del volume di fideiussioni produce un aumento della riduzione d'interesse assoluta. Viceversa, in caso di abbandono della fideiussione solidale i risparmi realizzati in termini di costi si ridurrebbero continuamente fino allo scadere di tutte le fideiussioni e, infine, si annullerebbero.

Le fideiussioni sono impegni eventuali e non comportano, pertanto, un immediato deflusso di mezzi per la Confederazione. Quest'ultima, in quanto fideiussore, deve pagare interessi e ammortamenti al posto delle IT solo nel caso in cui queste non riescano ad adempiere i propri obblighi contrattuali nei confronti dei 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 1998¹² sugli emolumenti dell'UFT, 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 in futuro si prevede aumenteranno leggermente.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il progetto non implica un fabbisogno supplementare di posti presso la Confederazione.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni

Grazie alla fideiussione solidale della Confederazione i Cantoni pagano circa 5 milioni di franchi in meno di indennità l'anno. Considerata la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni nel TRV, sarebbe opportuno che anche questi ultimi si assumessero circa la metà del necessario volume di fideiussioni. Ciò comporterebbe tuttavia un onere amministrativo sproporzionato e limiterebbe inutilmente la flessibilità di questo strumento. Nel caso in cui la fideiussione solidale venisse

¹² RS 742.102

abbandonata, si ridurrebbe gradualmente anche il risparmio dei Cantoni fino a decadere del tutto.

4.3 Ripercussioni per le imprese di trasporto del TRV

Grazie alla fideiussione solidale della Confederazione le IT operative nel TRV possono raccogliere capitale di terzi per finanziare i propri mezzi d'esercizio a condizioni vantaggiose e senza un ingente onere amministrativo. Nella concessione delle fideiussioni è garantita l'uguaglianza di trattamento di tutte le IT.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

Il decreto federale si basa sull'articolo 167 della Costituzione federale (Cost.)¹³, secondo il quale l'Assemblea federale decide le spese della Confederazione.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'Accordo del 21 giugno 1999¹⁴ fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri) riguarda solo il traffico transfrontaliero. Di conseguenza, nonostante l'adozione del quarto pacchetto ferroviario, sulla base di questo Accordo la Svizzera non può essere obbligata all'apertura del traffico viaggiatori ferroviario interno, neanche nel caso di un futuro recepimento dinamico del diritto UE.

5.3 Forma dell'atto

Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2020¹⁵ sul Parlamento (LParl), per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, non sottoposto a referendum.

5.4 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

¹³ RS 101

¹⁴ RS 0.740.72

¹⁵ RS 171.10

spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti superiori ai 2 milioni di franchi sottostanno al freno alle spese.

Secondo il decreto federale in oggetto si tratta di stanziare un credito quadro ai fini dell'assunzione di impegni fideiussori per un importo pari a 11 miliardi di franchi. Il credito quadro costituisce una forma particolare di credito d'impegno (cfr. art. 0 cpv. 5 dell'ordinanza del 5 aprile 2006¹⁶ sulle finanze della Confederazione). Qualora la Confederazione fosse costretta a onorare impegni fideiussori, sono da prevedere pagamenti che superano i valori soglia stabiliti dalla Costituzione federale. Il decreto federale è pertanto soggetto, ai sensi dell'articolo 159 capoverso 3 Cost., al consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera.

5.5 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 enunciato il principio secondo il quale 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 qui appresso per i sussidi in questione.

5.5.1 Importanza del sussidio per il raggiungimento degli scopi perseguiti

La fideiussione solidale della Confederazione per investimenti nel TRV genera una riduzione significativa delle indennità a carico di Confederazione e Cantoni. Considerato che solo singoli Cantoni dispongono dello stesso livello di solvibilità della Confederazione, eventuali fideiussioni cantonali avrebbero un minore effetto finanziario rispetto a quelle della Confederazione. Il fatto che sia solo la Confederazione e non i Cantoni a emettere fideiussioni è quindi conforme al principio di sussidiarietà (cfr. n. 3.7).

Per il finanziamento di mezzi d'esercizio possono essere concesse fideiussioni solo se i committenti hanno previamente approvato l'acquisto secondo l'articolo 19 OITRV. In tal modo si garantisce che nessuno usufruisca indebitamente della fideiussione. L'ammontare del sussidio è determinato direttamente dal fabbisogno di investimenti nel TRV (cfr. n. 3.3). La fideiussione solidale della Confederazione consente di realizzare l'obiettivo di un pari trattamento tra tutte le IT del TRV; senza di essa, queste ultime non potrebbero usufruire delle stesse condizioni di accesso al capitale di terzi e, in alcuni casi, ciò renderebbe impossibile un finanziamento dei mezzi d'esercizio da parte dei terzi.

¹⁶ RS 611.01

5.5.2 Gestione materiale e finanziaria del sussidio

Con i fondi del credito quadro per le fideiussioni si garantisce il finanziamento di mezzi d'esercizio impiegati per fornire le prestazioni nel TRV ordinate da Confederazione e Cantoni. La concessione di fideiussioni genera, per la Confederazione, impegni eventuali. Il sussidio comporta un trasferimento del rischio dal creditore (il mutuante) alla Confederazione e, di conseguenza, migliori condizioni per l'acquisto di capitale di terzi. Essendosi, nel frattempo, evoluto in un impegno finanziario pluriennale della Confederazione, le vostre Camere devono stanziare un credito d'impegno (art. 21 cpv. 4 lett. e della legge federale sulle finanze della Confederazione¹⁷).

I costi derivanti dall'acquisto dei mezzi d'esercizio possono essere fatti valere nelle offerte del TRV. I costi non coperti secondo l'offerta sono indennizzati dai committenti, che a tale scopo concludono con le IT convenzioni biennali sull'offerta. Le IT devono impiegare i mezzi di ammortamento messi a disposizione con le indennità direttamente per il rimborso del capitale di terzi garantito.

5.5.3 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 tranche di finanziamento, fino al raggiungimento dell'importo massimo consentito. Per ogni tranche si verifica che il corrispondente contratto di finanziamento rispetti le disposizioni dell'UFT e si accerta l'entità della riduzione d'interesse ottenuta grazie alla fideiussione solidale. L'UFT conduce inoltre ogni anno, 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.

¹⁷ RS 611.0