



Fideiussioni solidali della Confederazione per le navi svizzere d'alto mare: inchiesta concernente il processo di vendita delle navi delle compagnie SCL e SCT

Rapporto della Delegazione delle finanze delle Camere federali

Parere del Consiglio federale

del 4 settembre 2019

Onorevoli presidente e consiglieri,

conformemente all'articolo 158 della legge sul Parlamento, vi presentiamo il nostro parere in merito al rapporto della Delegazione delle finanze delle Camere federali del 27 giugno 2019¹.

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

4 settembre 2019

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ueli Maurer

Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

¹ FF 2019 5457

Parere

1 Situazione iniziale

Il 27 giugno 2019 la Delegazione delle finanze delle Camere federali (DelFin) ha approvato il rapporto «Fideiussioni solidali della Confederazione per le navi svizzere d'alto mare: inchiesta concernente il processo di vendita delle navi delle compagnie SCL e SCT».²

Il Consiglio federale è stato invitato ad esprimersi entro il 13 settembre 2019 in merito alle conclusioni e alle raccomandazioni della DelFin, specificando in che modo e secondo quali scadenze è possibile attuare tali raccomandazioni.

2 Parere del Consiglio federale

Il Consiglio federale ringrazia la DelFin per avere affrontato in modo esaustivo e molto differenziato le difficoltà incontrate dalla Confederazione nella gestione della crisi riguardante le fideiussioni per le navi d'alto mare nonché per aver definito raccomandazioni che, grazie a chiare direttive postulate dal mondo politico, contribuiranno alla futura elaborazione del dossier «Fideiussioni per le navi d'alto mare».

Già oggi, gli insegnamenti tratti dal rapporto della DelFin sono integrati nell'esecuzione quotidiana; diverse raccomandazioni della DelFin sono già state attuate. Per le restanti raccomandazioni, sono in corso le opportune verifiche. In appresso, il Consiglio federale esprime il proprio parere sulle singole raccomandazioni della DelFin e, al più tardi entro la fine di febbraio 2020, presenterà un rapporto complementare sulle raccomandazioni 6–9.

I termini «compagnia di navigazione» e «società proprietaria» sono usati quali sinonimi.

Raccomandazione 1 (Riduzione al minimo delle perdite come obiettivo prioritario in caso di crisi):

Riduzione al minimo delle perdite come obiettivo prioritario in caso di crisi: in caso di navi d'alto mare beneficiarie di fideiussioni solidali in situazione finanziaria critica, la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di adottare immediatamente le misure adeguate, conformemente alla strategia di riduzione al minimo dei danni, non appena le compagnie di navigazione non rispettano i piani di ammortamento concordati con la Confederazione e con le banche finanziatrici.

Se si prospettano difficoltà finanziarie delle società proprietarie, il Consiglio federale si adopera per ridurre al minimo le perdite, adottando misure adeguate già prima

² FF 2019 5457

che non vengano rispettati i piani di ammortamento concordati. L'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (UFAE) monitora da vicino tutte le società proprietarie di navi finanziate con mutui garantiti da fideiussioni solidali della Confederazione.

La valutazione dei rapporti di gestione e dei colloqui con le banche finanziatrici avviene ogni anno. A seconda della situazione, si organizzano ulteriori colloqui. Inoltre, le società proprietarie presentano all'UFAE rapporti almeno trimestrali, in cui forniscono informazioni sulla loro situazione finanziaria e su eventuali fattori che possono incidere negativamente sull'andamento degli affari. In un secondo tempo, l'UFAE e i proprietari discutono verbalmente tali rapporti. L'obiettivo di questo monitoraggio è di individuare il più presto possibile un'eventuale necessità di intervento dovuta all'andamento della situazione finanziaria delle società proprietarie.

Se l'UFAE stabilisce che vi è necessità di intervento, il Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca (DEFR) (Segretaria generale [SG-DEFR] e UFAE) e il Dipartimento federale delle finanze (DFF) (Amministrazione federale delle finanze [AFF]) analizzano la situazione a livello interdepartimentale, elaborando misure adeguate insieme alla società proprietaria e alla banca. L'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USNM) viene informato dei risultati e fornisce a sua volta indicazioni su eventuali circostanze rilevanti in materia di diritto della navigazione marittima di cui tener conto nel processo decisionale. Va osservato che la volontà di cooperare delle compagnie interessate è di grande importanza, specialmente per l'attuazione delle misure. Alla luce della revisione dell'articolo 13 dell'ordinanza del 14 giugno 2002³ concernente la fideiussione di mutui per il finanziamento di navi svizzere d'alto mare e degli articoli 11 capoverso 3 e 40 della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi⁴ (LSu), vi è altresì la possibilità di ordinare misure ufficiali al riguardo.

Se il corretto mantenimento in esercizio delle navi è a rischio, il capo del DEFR decide in merito all'impiego di un'organizzazione di crisi che, insieme alla compagnia di navigazione e alla banca, cerca soluzioni ed elabora misure per ridurre al minimo le perdite finanziarie per la Confederazione. Anche l'organizzazione di crisi è interdepartimentale. La gestione del progetto è affidata all'UFAE. Il team di progetto comprende collaboratori di AFF, SG-DEFR e UFAE. Se necessario, vengono coinvolti esperti economici e legali esterni come pure il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) (USNM). Il comitato direttivo è responsabile della gestione dell'organizzazione di crisi ed è composto dalla segretaria generale del DEFR (direzione), dal delegato all'approvvigionamento economico del Paese e dal direttore dell'AFF. Al fine di tutelare gli interessi dello Stato di bandiera, nel comitato direttivo, quale ospite e senza diritto di voto, è rappresentato anche il DFAE nella persona della direttrice della Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP). Gli uffici rappresentati nell'organizzazione di crisi (SG-DEFR e UFAE, AFF, DDIP) informano i loro capidipartimento secondo necessità. Le impostazioni strategiche sono sottoposte alla decisione del Consiglio federale.

³ RS 531.44

⁴ RS 616.1

Il Consiglio federale approva la raccomandazione, che ritiene già attuata.

Raccomandazione 2 (Elaborazione di una chiara strategia di gestione prima dello scoppio di una crisi di liquidità):

***Elaborazione di una chiara strategia di gestione prima dello scoppio di una crisi di liquidità:** la Delegazione delle finanze invita il Consiglio federale, in collaborazione con gli organi societari e i proprietari nonché sulla base delle esperienze maturate nell'ambito della liquidazione delle compagnie di navigazione SCL e SCT, a elaborare una chiara strategia di gestione comprensiva delle tappe fondamentali. Nello specifico occorre esaminare in che misura altre soluzioni, come il fallimento o una moratoria concordataria (eventualmente con una società subentrante), possano in alternativa ridurre le perdite della Confederazione o eliminare i danni.*

Il Consiglio federale esprime apprezzamento per la raccomandazione di elaborare una procedura tesa a ridurre al minimo le perdite in caso di imminente ricorso alle fidejussioni. In generale, la procedura sviluppata sulla base delle esperienze maturate con le compagnie SCL e SCT può essere suddivisa in quattro fasi, come illustrato di seguito. Naturalmente, la procedura deve essere adattata alla situazione; ad esempio, non è detto che intervenga sempre una liquidazione della società contestualmente alla vendita delle navi. Inoltre, nell'elaborazione della strategia di gestione, occorre valutare in ogni fase i rischi di una posizione di organo di fatto, tenendoli in considerazione in modo adeguato nel processo decisionale.

Nella *fase 1*, l'UFAE esamina costantemente la capacità della compagnia di continuare a operare e mantenere le navi in esercizio. Come indicato nella risposta alla raccomandazione 1, vengono redatti regolarmente rapporti sugli indicatori finanziari di tutte le compagnie che dispongono di mutui garantiti da fidejussioni della Confederazione per il finanziamento di navi d'alto mare. Nell'ambito dei rapporti, le compagnie sono inoltre invitate a fornire informazioni su eventi che potrebbero avere un impatto significativo sull'andamento degli affari. Si tratta di garantire il sicuro mantenimento in esercizio, affinché l'obiettivo dei sussidi possa essere conseguito. L'obiettivo della fase 1 è di chiarire, in stretto coordinamento tra DEFR (UFAE e SG-DEFR) e DFF (AFF) e con il coinvolgimento di esperti indipendenti, se sussistono i presupposti per il mantenimento in esercizio. Questo è il caso, quando:

- tenendo conto della situazione del mercato e del suo prevedibile andamento, della situazione economica complessiva della compagnia (specialmente partecipazioni, apporti di fondi da parte degli azionisti) e del contesto più ampio (ad es. nuove disposizioni normative), la solvibilità è garantita, in particolare per quanto riguarda i crediti privilegiati e gli investimenti necessari (specialmente le misure obbligatorie di manutenzione, ad es. bacino di carenaggio);
- il pagamento di tutti gli ammortamenti e di eventuali interessi dovuti prima della scadenza della fideiussione è realistico; e

- i requisiti in materia di fondi propri previsti dal diritto della società anonima, in particolare dall'articolo 725 del Codice delle obbligazioni (CO)⁵, vengono rispettati.

Gli strumenti di controllo sono, in particolare, la pianificazione modulata della liquidità e un esame obiettivo e dettagliato dei bilanci e dei valori ivi iscritti (in particolare il valore attuale delle navi).

Se, inoltre, i requisiti in materia di fondi propri previsti dal diritto di bandiera non sono rispettati, secondo l'articolo 27 capoverso 2 della legge federale del 23 settembre 1953⁶ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, l'USNM può sospendere la dichiarazione di conformità e ordinare il ritiro dell'atto di nazionalità (certificato di bandiera o di registro). Questa misura comporta l'immediato sequestro legale dell'imbarcazione marittima interessata. Ciò rende immediatamente impossibile un mantenimento in esercizio in conformità al diritto internazionale. Per poter coordinare la procedura nella misura del possibile, il DEFR e il DFAE si informano reciprocamente qualora accertino che i requisiti in materia di fondi propri previsti dal diritto della società anonima o dal diritto di bandiera non sono rispettati.

Se, considerate le verifiche di cui sopra, la Confederazione ritiene impossibile il mantenimento in esercizio delle navi (capacità di continuare a operare, requisiti in materia di fondi propri previsti dal diritto di bandiera), nella *fase 2* è l'organizzazione di crisi concernente la navigazione marittima di cui alla raccomandazione 1 ad assumere la direzione. La procedura, le responsabilità e le misure da adottare sono ora definite nel quadro dell'organizzazione di crisi. Si tiene un colloquio con la compagnia interessata, durante il quale – all'insegna del principio della riduzione al minimo delle perdite – si espone la valutazione della capacità di continuare a operare e la giustificazione della necessità di intervento dal punto di vista della Confederazione. Va osservato che, nel caso di compagnie di navigazione con la forma giuridica di una SA, in una situazione di questo tipo spetta al Consiglio di amministrazione avviare e attuare misure di risanamento adeguate (cfr. art. 725 segg. CO), anche in virtù delle disposizioni del diritto della società anonima. Con il coinvolgimento di esperti esterni, la Confederazione esamina contemporaneamente diverse soluzioni atte a prevenire una perdita per il garante o a ridurla al minimo. Ciò può consistere, in particolare, nell'apporto di fondi da parte di soci o nell'ingresso di nuovi soci o nella rinuncia a crediti da parte di soci, ma anche nella vendita di attivi, in particolare la vendita di singole navi d'alto mare o di tutte le navi della compagnia, in una moratoria concordataria o in una procedura fallimentare. Le soluzioni della Confederazione vengono confrontate con le misure di risanamento proposte dalla compagnia. Come già affermato nel parere sulla raccomandazione 1, per attuare le misure è necessaria la collaborazione della compagnia; tuttavia, la Confederazione può anche disporre misure di risanamento vincolanti (cfr. art. 13 dell'ordinanza concernente la fideiussione di mutui per il finanziamento di navi svizzere d'alto mare). Nell'ambito delle sue possibilità fattive e giuridiche, la Confederazione si impegna di conseguenza a favore di soluzioni che prevengano o riducano al minimo possibile una potenziale perdita. Da parte della compagnia, il Consiglio di

⁵ RS 220

⁶ RS 747.30

amministrazione decide in merito a misure concrete. La procedura prevista viene sottoposta al Consiglio federale in una nota di discussione insieme alle possibilità d'intervento alternative esaminate.

Nella *fase 3*, insieme alla società proprietaria e alla banca, vengono chiarite le modalità di attuazione della procedura prescelta e l'attuazione di eventuali ricorsi alle fideiussioni. A tal fine vengono di nuovo consultati esperti esterni. Nel caso di una decisione di vendita delle navi, occorre definire sia l'opzione di vendita (vendita tramite mediatore, vendita in blocco o vendita di singole navi ecc.) sia la partecipazione della Confederazione nel processo. Occorre inoltre garantire che almeno i debiti nei confronti dei creditori privilegiati che gravano sulla nave possano essere rimborsati in tempo utile prima della vendita. Al riguardo, qualora non vi sia liquidità sufficiente fino al momento della vendita delle navi, deve essere eventualmente garantito un finanziamento transitorio sotto forma di mutuo bancario. Le banche approveranno tale mutuo solo a fronte di adeguate garanzie (generalmente il rimborso anticipato con i ricavi della vendita). Le modalità vengono stabilite in accordi conclusi con la compagnia di navigazione e la banca.

La *fase 4* comprende il monitoraggio dell'attuazione dell'opzione adottata. Nel caso della vendita di navi, ciò include, in particolare, la garanzia del finanziamento e l'incasso dei ricavi della vendita da parte della Confederazione. Se è inevitabile ricorrere alle fideiussioni, si richiedono i crediti necessari al Parlamento. La banca chiede il rimborso dei mutui alla compagnia di navigazione e successivamente ritira le fideiussioni garantite dalla Confederazione, che quest'ultima onora verso la banca. Con il pagamento delle fideiussioni o una cessione concordata dei crediti, la Confederazione subentra alla banca quale creditrice e dunque, in linea di principio, può rivalersi sulla compagnia di navigazione. Inoltre, per garantire agli acquirenti una consegna delle navi priva di gravami, la Confederazione svincola il pegno. Se è stata concordata una vendita delle navi, l'obiettivo della fase 4 per la compagnia di navigazione è di concludere i contratti di compravendita e di attuarli rapidamente. Incassando i ricavi della vendita delle navi, la Confederazione, quale creditrice, può soddisfare almeno in parte i suoi crediti nei confronti della o delle compagnie di navigazione.

Il DEFR ha già attuato le direttive della raccomandazione di stretta intesa con l'AFF.

Raccomandazione 3 (Elaborazione di criteri di valutazione trasparenti):

Elaborazione di criteri di valutazione trasparenti: la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di avvalersi dell'esperienza maturata con la vendita della flotta SCL e SCT e, in caso di vendite di navi, di fissare in particolare criteri per la valutazione delle offerte pervenute nonché per la loro ponderazione e per il processo di selezione.

Anche qui il Consiglio federale si avvale dell'esperienza acquisita con la vendita delle navi SCL e SCT beneficiarie delle fideiussioni federali. Va osservato che è sempre la società proprietaria a essere competente e responsabile per la vendita di una nave. Come indicato nel parere sulla raccomandazione 2, la Confederazione, nel

suo ruolo di garante, monitora le vendite delle navi per ridurre al minimo le perdite, divenute inevitabili a causa della situazione economica della società proprietaria.

Prima dell'avvio del processo di vendita, viene predisposta una stima del valore della nave da parte di esperti navali indipendenti. Anche la società proprietaria effettua una stima del valore della nave. In base ai risultati, la società proprietaria determina il prezzo minimo che dal suo punto di vista intende ottenere con la vendita. La Confederazione prende atto di questo prezzo minimo e, se necessario, chiede alla compagnia di fornire ulteriori informazioni o apportare successivi miglioramenti in relazione al calcolo del prezzo minimo. Nel momento in cui la nave è messa in vendita sul mercato da parte della compagnia, quest'ultima deve informare regolarmente la Confederazione sui potenziali acquirenti e sullo stato delle trattative. La Confederazione, rappresentata da esperti legali esterni, partecipa alle trattative per concludere i contratti di compravendita con funzione consultiva nonché per tutelare i suoi interessi in qualità di creditrice. Poco prima della conclusione di un contratto di compravendita, la società proprietaria deve giustificare alla Confederazione la scelta dell'acquirente e il prezzo di vendita negoziato, in particolare fornendo informazioni sulla verifica dell'acquirente, sulla situazione concorrenziale tra i potenziali acquirenti e sulla conformità del prezzo ai prezzi di mercato. Deve altresì giustificare qualsiasi variazione al ribasso rispetto al prezzo minimo concordato o al prezzo di vendita auspicato.

I consulenti economici della Confederazione analizzano le offerte d'acquisto per valutare gli acquirenti e i prezzi di acquisto proposti. Insieme alle motivazioni fornite dalla società proprietaria, ciò costituisce un'importante base decisionale per la Confederazione. Come raccomandato dalla DelFin, l'organizzazione di crisi, che monitora il processo di vendita, dispone di un catalogo di criteri fissi per l'analisi degli acquirenti e la valutazione qualitativa. Oltre ai dati sull'acquirente, il catalogo include ulteriori informazioni sull'offerta di acquisto, in particolare il prezzo, le commissioni, l'importo dell'acconto, le spese previste per la collocazione della nave ai fini della consegna, il momento previsto per la consegna della nave nonché eventuali ulteriori spese e costi fino alla consegna della nave. Il catalogo dei criteri viene costantemente rivisto e, se necessario, può essere integrato dall'organizzazione di crisi.

Il Consiglio federale ritiene che questa procedura, ossia definire congiuntamente la transazione, consenta alla compagnia interessata il miglior monitoraggio possibile di una vendita finalizzata a ridurre al minimo le perdite, attuando così la raccomandazione della DelFin.

Raccomandazione 4 (Garanzia di una situazione concorrenziale tra i potenziali acquirenti):

***Garanzia di una situazione concorrenziale tra i potenziali acquirenti:** la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di non limitarsi a un'unica opzione negoziale per la vendita di navi d'alto mare finanziate mediante fideiussioni della Confederazione. Occorre piuttosto garantire una vera e propria situazione concorrenziale tra i partecipanti per ridurre al minimo i danni.*

In caso di vendita di navi d'alto mare finanziate con fideiussioni della Confederazione, il Consiglio federale si adopera per disporre del maggior numero possibile di opzioni finalizzate a ridurre al minimo le perdite. Tuttavia, fa presente che la vendita di una nave d'alto mare è di competenza della società proprietaria interessata. Il successo di una vendita dipende in larga misura anche dalla situazione di mercato al momento considerato. La Confederazione, quale garante (o creditrice), ha possibilità limitate di influenzare la società proprietaria venditrice. Inoltre, in caso di vendita urgente di una nave a causa della situazione di liquidità o di capitale, è praticamente impossibile creare una situazione concorrenziale ottimale; in determinate circostanze, la necessità di una transazione veloce può influire in modo considerevole sul processo. La situazione prevalente sul mercato delle navi al momento della vendita deve essere accettata così com'è. Inoltre, le circostanze variano notevolmente a seconda del tipo di nave in vendita. Le dimensioni della nave, l'anno di costruzione, l'equipaggiamento e le condizioni della nave sono altri fattori, tra i tanti, che condizionano l'interesse per un acquisto e che non possono essere quasi o per nulla influenzati dalla Confederazione. Inoltre, in caso di vendita, devono essere finanziariamente sostenibili anche investimenti come la manutenzione in un bacino di carenaggio, garantendo che tali costi possano essere «recuperati» dopo la vendita.

Le specifiche modalità di vendita possono quindi essere determinate solo caso per caso. Come descritto nel parere sulla raccomandazione 2, il processo e i dettagli previsti della vendita vengono definiti in un accordo tra la Confederazione e la compagnia interessata. In tal senso, occorre inoltre determinare i canali attraverso i quali una nave è messa in vendita. Coinvolgendo i consulenti economici della Confederazione, è necessario esaminare varie opzioni. A seconda della situazione specifica, occorre chiarire se la vendita di una singola nave o la vendita di più navi, in blocco o progressiva, promette maggiori ricavi e quindi una migliore riduzione al minimo delle perdite. Al fine di garantire il miglior posizionamento possibile sul mercato nonché una situazione concorrenziale ottimale tra i potenziali acquirenti e quindi prezzi possibilmente elevati, la vendita di una nave o l'offerta di una nave sul mercato avviene solitamente tramite mediatori professionali attivi a livello mondiale, che vantano un'ampia rete di clienti. Questo metodo consente di raggiungere un'ampia cerchia di potenziali acquirenti e di sfruttare in modo mirato i contatti esistenti in base al tipo di imbarcazione messa in vendita.

La raccomandazione della Delfin coincide con l'esperienza acquisita con le precedenti vendite di navi e con le direttive che nel frattempo sono state adottate all'interno della Confederazione.

Raccomandazione 5 (Protezione contro le indiscrezioni in caso di informazioni segrete e confidenziali):

***Protezione contro le indiscrezioni in caso di informazioni segrete e confidenziali:** la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di adottare misure adeguate, affinché in futuro informazioni classificate come segrete o confidenziali non vengano più rese pubbliche. In caso di indiscrezioni, devono essere utilizzati tutti i mezzi legali disponibili e applicate le sanzioni previste dalla legge.*

Il Consiglio federale è consapevole del problema delle indiscrezioni. Le indiscrezioni, in particolare nel caso di informazioni confidenziali e segrete, minacciano di pregiudicare la fiducia nei processi decisionali interni della Confederazione. Negli ultimi anni il Consiglio federale ha già adottato diverse misure per ridurre i rischi di trasmissione di informazioni all'opinione pubblica, ad esempio limitando il numero di persone coinvolte.

Il Consiglio federale è pertanto del parere che ulteriori misure non porteranno ad alcun miglioramento significativo della situazione. Va da sé, tuttavia, che si continuerà a utilizzare i mezzi legali disponibili, nella misura in cui si ritenga di avere buone possibilità di successo di un'azione penale.

Raccomandazione 6 (Regolamento sui poteri di firma della Confederazione nei contratti di compravendita):

***Regolamento sui poteri di firma della Confederazione nei contratti di compravendita:** la Delegazione delle finanze invita il Consiglio federale a esaminare in che misura la Confederazione, in qualità di garante, debba cofirmare i contratti di vendita di navi d'alto mare che beneficiano delle fideiussioni della Confederazione.*

Vedi raccomandazione 7.

Raccomandazione 7 (Scelta parziale del diritto nei contratti di compravendita):

***Scelta parziale del diritto nei contratti di compravendita:** la Delegazione delle finanze ritiene necessario condurre accertamenti giuridici fondati – ad esempio nel contesto di una perizia giuridica – sulla questione se la scelta parziale del diritto nei contratti di compravendita di navi d'alto mare possa essere accettata dai tribunali svizzeri. Il Consiglio federale deve provvedere affinché dagli accertamenti si possa trarre una prassi uniforme per la futura vendita di navi d'alto mare garantite con fideiussioni della Confederazione.*

Il Consiglio federale prende atto delle incertezze giuridiche discusse dalla DelFin e – nel contesto di una perizia giuridica – chiarirà in dettaglio la validità della scelta parziale del diritto nei contratti di compravendita di navi d'alto mare, facendo esa-

minare nel contempo se, dal punto di vista della Confederazione quale garante, si debba elaborare una procedura standardizzata nell'ambito della vendita di navi d'alto mare. Al riguardo, deve essere esaminata anche la questione dell'opportunità che la Confederazione firmi anch'essa i contratti (cfr. raccomandazione 6).

Raccomandazione 8 (Rinuncia a ripetute aggiudicazioni mediante trattativa privata):

***Rinuncia a ripetute aggiudicazioni mediante trattativa privata:** la Delegazione delle finanze riconosce che la gestione di crisi imprevedibili è in linea di principio una situazione eccezionale, che dunque richiede in parte soluzioni eccezionali. Per superare situazioni di crisi imprevedibili, tuttavia, l'Amministrazione federale deve rispettare le disposizioni giuridiche stabilite dal legislatore. In questo senso, la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di assicurarsi che, in casi analoghi a quello delle compagnie SCL/SCT, gli uffici federali competenti:*

- *adottino misure adeguate per evitare, in caso di crisi, ripetuti aumenti dei tetti massimi di spesa mediante aggiudicazioni a trattativa privata,*
- *si procurino di norma offerte alternative e*
- *concludano e datino i contratti di consulenza in modo giuridicamente valido prima dell'inizio dei mandati.*

Il Consiglio federale si è ripetutamente espresso a favore della promozione dell'economicità e dell'efficienza negli acquisti pubblici della Confederazione. Tale obiettivo comprende anche il ricorso agli strumenti giuridici della legislazione in materia di acquisti in situazioni eccezionali. Occorre esaminare quali misure siano adeguate per l'acquisto di servizi in situazioni di crisi – come nel caso delle compagnie di navigazione SCL e SCT – affinché le disposizioni sugli acquisti pubblici siano rispettate nel migliore dei modi.

Raccomandazione 9 (Evitare le fideiussioni solidali):

***Evitare le fideiussioni federali:** la Delegazione delle finanze raccomanda al Consiglio federale di non ricorrere più allo strumento della fideiussione solidale in futuro. Le fideiussioni solidali in essere vanno verificate e, se possibile, convertite in fideiussioni semplici.*

Il Consiglio federale è disposto a verificare le fideiussioni solidali esistenti, esaminando anche se – e, in caso affermativo, a quali condizioni – tali fideiussioni possano essere convertite in fideiussioni semplici. Il Consiglio federale è inoltre disposto a esaminare in dettaglio se una futura rinuncia alle fideiussioni solidali sia nell'interesse della Confederazione.

Le fideiussioni sono uno strumento espressamente previsto dalla LSu, grazie al quale è possibile promuovere l'adempimento di determinati compiti. Se sono strutturate e sorvegliate conformemente ai rischi, le fideiussioni possono essere uno stru-

mento di promozione economicamente più vantaggioso rispetto ai contributi a fondo perso o ai mutui. Le fideiussioni solidali offrono al debitore, che la Confederazione desidera o deve sostenere in virtù della legislazione speciale, un vantaggio maggiore in termini di interessi rispetto alle fideiussioni semplici. A questo proposito, una rinuncia alle fideiussioni solidali andrebbe di pari passo con una diminuzione del livello di promozione. Il Consiglio federale intende approfondire in che misura tale decisione sia giustificabile, non da ultimo tenendo conto del fatto che, di recente, il Parlamento ha ripetutamente approvato disposizioni legali per la concessione di fideiussioni in nuovi settori di promozione (fondi tecnologici, fideiussioni per il Parco svizzero dell'innovazione).

