



Aktenzeichen: / BAV-052.1-00010/00014/00002

## Scheda informativa

09.07.2018

---

# Cofinanziamento della prima tappa del Gateway Basilea Nord

### Descrizione del progetto

La prima tappa del Gateway Basilea Nord («fase di costruzione 1.1+») prevede la costruzione di un nuovo terminale per il trasbordo di container, casse mobili e semirimorchi dalla ferrovia alla strada («traffico combinato») su un perimetro di circa 110 000m<sup>2</sup>. Questa prima tappa comprende la realizzazione dei seguenti elementi:

- 6 binari di carico con una lunghezza utile per il carico con gru fino a 745 metri,
- 3 gru a portale sui 6 binari di carico,
- 1 binario di ricovero/composizione non utilizzabile per il carico con gru,
- aree di deposito al lato dei binari per casse mobili e semirimorchi raggiungibili con le gru nonché adatte all'impilamento di 4 container,
- 1 deposito di merci pericolose per appositi container,
- corsie di marcia e di carico e superfici destinate al parcheggio/preincolonnamento degli autocarri.

L'impianto di trasbordo è collegato direttamente, da entrambi i lati, al corridoio europeo per il traffico merci Reno-Alpi, principale asse ferroviario Nord-Sud. Con l'autostrada A2 si dispone, inoltre, di un efficiente raccordo stradale al terminale.

Con la prima tappa del Gateway Basilea Nord sarà realizzata una capacità di trasbordo di circa 240 000 TEU all'anno (TEU = contenitori standard di circa 6 metri). L'obiettivo è fornire, nei primi 10 anni di esercizio, una prestazione di trasbordo media di 188 000 TEU l'anno. La metà dei trasporti sui percorsi iniziale e finale in Svizzera dovrà avvenire su rotaia. Considerate la capacità e l'elevata utilità del traffico merci su rotaia nel nostro Paese, il Gateway è considerato un impianto di importanza nazionale per la politica dei trasporti.

### Basi legali per il cofinanziamento

Secondo l'[articolo 8 della legge sul trasporto di merci](#) per progetti d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti la Confederazione può finanziare

fino all'80 per cento dei costi computabili. Secondo l'[articolo 8 capoverso 3 dell'ordinanza sul trasporto di merci](#) il contributo concreto della Confederazione è stabilito in base agli effetti del progetto sul raggiungimento degli obiettivi federali in materia di politica dei trasporti, ambientale ed energetica.

Il progetto per la prima fase di costruzione del Gateway Basilea Nord adempie quasi interamente tali criteri. Nella valutazione dell'efficienza dei sussidi (rapporto tra costi e volume di trasporto computabili) non ottiene infatti il punteggio più elevato. Per tale motivo, nella valutazione complessiva si detraggono 5 punti percentuali dall'importo massimo degli aiuti finanziari, fissando quindi l'aliquota contributiva al 75 per cento dei costi computabili, per un valore totale degli aiuti finanziari pari a 82,9 milioni di franchi al massimo.

Attualmente non vi sono ancora i presupposti per garantire un contributo finanziario concreto per la seconda tappa (fase di costruzione 2.0). Poiché lo stato della progettazione non è ancora abbastanza avanzato, è difficile definire con precisione i costi. Per tale motivo, mediante decisione l'UFT ha dichiarato, di principio, il diritto all'incentivazione della seconda tappa ma non ne ha ancora garantito l'effettivo finanziamento.

La decisione riguardo alla portata del cofinanziamento del previsto terzo bacino portuale, progettato da Porti Renani Svizzeri (SRH) e compreso nella fase di costruzione 2.2 del Gateway, sarà oggetto di una procedura separata, non appena sarà garantito il contributo di finanziamento del Cantone. La Confederazione ha già confermato il diritto di principio all'incentivazione (cfr. dichiarazione d'intenti della Confederazione, dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna e della SRH del 25 settembre 2017).

### **Accesso senza discriminazioni**

All'accesso senza discriminazioni all'infrastruttura si applicano le disposizioni di cui all'[articolo 6 dell'ordinanza sul trasporto di merci](#).

### **Oneri specifici**

#### *Apertura agli azionisti*

Considerate la portata, l'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti e l'elevata rilevanza dell'impianto per l'efficienza del trasporto d'importazione e d'esportazione svizzero, la Gateway Basilea Nord AG è obbligata a rivolgersi a un ampio pubblico di azionisti, per quanto ciò sia compatibile con le disposizioni del Codice delle obbligazioni e della legge sui cartelli.

#### *Separazione delle cariche e della gestione dei dati e dell'informazione*

La Gateway Basilea Nord AG (GBN) deve adottare i provvedimenti necessari volti ad evitare che le sue società proprietarie (Contargo, Hupac e FFS Cargo) ottengano informazioni rilevanti per la concorrenza e generalmente non accessibili al pubblico. Ciò viene garantito tra l'altro mediante direttive sull'accesso ai sistemi informatici, intese a evitare che le società proprietarie o affiliate ottengano benefici economici ingiustificati (p. es. informazioni su vendite dei clienti, prezzi, elementi di prezzo, margini e altre condizioni).

La GBN ha inoltre l'obbligo di fornire a tutti i clienti dell'impianto di trasbordo i dati e le piattaforme informatiche necessari a un efficiente svolgimento delle operazioni con la qualità richiesta.

*Riserve per la sostituzione*

La GBN è responsabile dell'adeguato mantenimento dell'impianto di trasbordo. A tal fine deve costituire le riserve per scopi di sostituzione di cui nel Codice delle obbligazioni. Finché le riserve non sono interamente costituite, le possibilità di ripartizione degli utili sono limitate.

L'UFT sorveglia regolarmente il rispetto degli oneri; in caso di mancato adempimento, può esigere il rimborso degli aiuti finanziari.

**Per ulteriori informazioni:**

Ufficio federale dei trasporti  
Informazioni  
Tel. 058 462 36 43  
presse@bav.admin.ch