

Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale¹;
esaminata l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», depositata il 6 settembre 2010²;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012³,

decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare del 6 settembre 2010 «Per i trasporti pubblici» è valida ed è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 81a (nuovo) Trasporti pubblici

La Confederazione e i Cantoni promuovono in tutte le regioni del Paese i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

Art. 86 cpv. 3, 3^{ter} (nuovo), 4 e 5 (nuovo)

³ Impiega per i trasporti la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri. Questa quota a destinazione vincolata è ripartita come segue:

- a. una metà per i compiti di cui all'articolo 81a; il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura;
- b. l'altra metà per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:
 1. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;

¹ RS 101

² FF 2010 5843

³ FF 2012 1283

2. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
3. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
4. contributi ai costi delle strade principali;
5. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
6. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
7. contributi ai Cantoni senza strade nazionali.

^{3ter} Il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è impiegato per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale di cui al capoverso 3 lettera b.

⁴ Se questi mezzi non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento, differenziato secondo il tipo di carburante, sull'imposta di consumo.

⁵ Il prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri è impiegato in parti uguali per i compiti e le spese di cui al capoverso 3 lettere a e b.

II

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono modificate come segue:

Art. 196 n. 3 cpv. 2 lett. c

3. Disposizione transitoria dell'art. 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto)

² Per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può:

- c. utilizzare fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 86 capoverso 3 lettera a;

Art. 197 n. 8⁴ (nuovo)

8. Disposizione transitoria dell'articolo 86 (Imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico)

L'assegnazione dei mezzi secondo l'articolo 86 capoverso 3 è attuata entro tre anni dall'accettazione dell'articolo 81a da parte del Popolo e dei Cantoni.

Art. 2

¹ Se non è ritirata, l'iniziativa popolare è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni insieme al controprogetto diretto (decreto federale del 20 giugno 2013⁵ concernente

⁴ Il numero definitivo della presente disposizione transitoria sarà stabilito dalla Cancelleria federale dopo la votazione popolare.

Iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». DF

il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria), secondo la procedura di cui all'articolo 139b della Costituzione federale.

² L'Assemblea federale raccomanda al Popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa e di accettare il controprogetto.

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

**Decreto federale
concernente il finanziamento e l'ampliamento
dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto
all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»)**

del 20 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 81a Trasporti pubblici

¹ La Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese. Al riguardo va tenuto conto in misura adeguata del trasporto di merci per ferrovia.

² I costi dei trasporti pubblici sono coperti in misura adeguata dai prezzi pagati dagli utenti dei trasporti pubblici.

Art. 85 cpv. 2

² Il prodotto netto della tassa è impiegato per coprire le spese connesse ai trasporti terrestri.

Art. 87a Infrastruttura ferroviaria

¹ La Confederazione assume l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

² L'infrastruttura ferroviaria è finanziata mediante un fondo. A tale fondo sono assegnati i mezzi seguenti:

- a. al massimo due terzi del prodotto della tassa sul traffico pesante di cui all'articolo 85;

¹ RS 101

² FF 2012 1283

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»). DF

- b. il prodotto dell'aumento dell'imposta sul valore aggiunto di cui all'articolo 130 capoverso 3^{bis};
- c. il 2 per cento delle entrate provenienti dall'imposta federale diretta sul reddito delle persone fisiche;
- d. 2300 milioni di franchi all'anno dal bilancio generale della Confederazione; la legge disciplina l'indicizzazione di questo importo.

³ I Cantoni partecipano in misura adeguata al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La legge disciplina i dettagli.

⁴ La legge può prevedere un finanziamento complementare da parte di terzi.

Art. 130 cpv. 3^{bis}

^{3bis} Per finanziare l'infrastruttura ferroviaria le aliquote sono aumentate di 0,1 punti percentuali.

Art. 196 n. 3 cpv. 2 e 3, nonché n. 14 cpv. 4 e 5

3. Disposizione transitoria dell'art. 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto)

² Per finanziare l'infrastruttura ferroviaria fino al 31 dicembre 2018 e in seguito per remunerare e rimborsare gli anticipi al fondo secondo l'articolo 87a capoverso 2 il Consiglio federale può utilizzare il 9 per cento del prodotto netto dell'imposta di consumo a destinazione vincolata di cui all'articolo 86 capoversi 1 e 4, ma al massimo 310 milioni di franchi all'anno. La legge disciplina l'indicizzazione di questo importo.

³ Il finanziamento dei grandi progetti ferroviari conformemente al capoverso 1 avviene tramite il fondo di cui all'articolo 87a capoverso 2.

14. Disposizione transitoria dell'art. 130 (Imposta sul valore aggiunto)

⁴ Per garantire il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal 1° gennaio 2018 il Consiglio federale aumenta di 0,1 punti percentuali le aliquote secondo l'articolo 25 della legge del 12 giugno 2009³ sull'IVA; in caso di proroga del termine di cui al capoverso 1, l'aumento si applica al più tardi sino al 31 dicembre 2030.

⁵ Il provento dell'aumento secondo il capoverso 4 è devoluto integralmente al fondo di cui all'articolo 87a.

II

¹ Il presente controprogetto è sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni. Sempre che non sia ritirata l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», il controprogetto è sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni insieme all'iniziativa, secondo la procedura di cui all'articolo 139b della Costituzione federale.

³ RS 641.20

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»). DF

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio degli Stati, 19 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 20 giugno 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹,
decreta:

I

La legge del 21 giugno 2013 sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria è adottata nella versione qui annessa.

II

Le leggi qui appresso sono modificate come segue:

1. Legge federale del 14 dicembre 1990² sull'imposta federale diretta

Art. 26 cpv. 1 lett. a nonché cpv. 2

¹ Le spese professionali deducibili sono:

- a. le spese di trasporto necessarie dal domicilio al luogo di lavoro fino a un importo massimo di 3000 franchi;

² Per le spese professionali secondo il capoverso 1 lettere b e c sono stabilite deduzioni complessive; per le spese di cui al capoverso 1 lettera c il contribuente può giustificare spese più elevate.

2. Legge federale del 14 dicembre 1990³ sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni

Art. 9 cpv. 1

¹ FF 2012 1283

² RS 642.11

³ RS 642.14

¹ Dai proventi imponibili complessivi sono detratte le spese necessarie al loro conseguimento e le deduzioni generali. I costi di perfezionamento in rapporto con la professione e quelli di riqualificazione professionale sono pure considerati spese necessarie. Per le spese di trasporto necessarie dal domicilio al luogo di lavoro può essere fissato un importo massimo.

3. Legge federale del 20 dicembre 1957⁴ sulle ferrovie

Ingresso, primo comma

visti gli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale⁵;

Titolo prima dell'art. 48a

Capitolo 5a: Ampliamento dell'infrastruttura

Art. 48a Obiettivi

L'ampliamento dell'infrastruttura persegue i seguenti obiettivi:

- a. traffico viaggiatori:
 1. migliorare i collegamenti con le aree metropolitane europee,
 2. migliorare i collegamenti tra le aree metropolitane svizzere e al loro interno,
 3. migliorare i collegamenti all'interno della rete urbana svizzera e con i centri delle aree metropolitane,
 4. ampliare il traffico regionale e il traffico d'agglomerato,
 5. migliorare i collegamenti con le regioni di montagna e le regioni turistiche;
- b. traffico merci:
 1. trasferire il traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia,
 2. migliorare il traffico interno, nonché il traffico di importazione e di esportazione,
 3. migliorare la disponibilità delle tracce.

Art. 48b Programma di sviluppo strategico

¹ L'infrastruttura è ampliata per fasi nell'ambito di un programma di sviluppo strategico.

² La Confederazione aggiorna periodicamente il programma di sviluppo strategico d'intesa con i Cantoni delle rispettive regioni di pianificazione e con le imprese ferroviarie interessate.

⁴ RS 742.101

⁵ RS 101

³ Ogni quattro anni il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un rapporto sullo stato dell'ampliamento, sui necessari adeguamenti del programma di sviluppo strategico e sulla successiva fase di ampliamento pianificata.

Art. 48c Fasi di ampliamento

¹ Gli atti normativi sulle singole fasi di ampliamento sono emanati in forma di decreto federale. Tali decreti federali sottostanno a referendum facoltativo.

² Le misure previste nelle fasi di ampliamento si basano su una prova della necessità e su un'analisi dell'offerta effettuata secondo criteri di economia aziendale e macroeconomici.

³ Nei messaggi relativi alle fasi di ampliamento il Consiglio federale illustra in particolare i costi susseguenti per l'intero sistema ferroviario.

⁴ In ogni fase di ampliamento è perseguito anche l'obiettivo di assicurare la qualità dell'offerta sulla rete già esistente del traffico a lunga distanza e sono previsti i crediti necessari a tale scopo.

Art. 48d Pianificazione delle fasi di ampliamento

¹ In quanto responsabile del processo, l'UFT dirige e coordina le pianificazioni necessarie per le fasi di ampliamento. Tiene conto delle pianificazioni regionali dei Cantoni e coinvolge le imprese ferroviarie interessate.

² I Cantoni assicurano la pianificazione regionale dell'offerta. A tal fine definiscono regioni di pianificazione adeguate. Le imprese ferroviarie interessate sono coinvolte in modo adeguato.

Art. 48e Progettazione ed esecuzione delle misure

¹ Le imprese ferroviarie e i terzi incaricati della realizzazione delle misure (società costruttrici) progettano le misure per l'ampliamento dell'infrastruttura, le coordinano con le esigenze del mantenimento della qualità e le eseguono.

² In tale contesto, tengono costantemente conto, secondo il principio dell'ottimizzazione aziendale ed economica, dei progressi tecnologici in campo ferroviario, delle migliorie organizzative e dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci.

Art. 48f Convenzioni di attuazione

¹ La Confederazione conclude convenzioni di attuazione relative alle misure di ampliamento con le imprese ferroviarie o le società costruttrici. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le misure per le singole tratte e i singoli nodi, le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

² Se le misure necessitano di interventi subordinati correlati per il mantenimento della qualità, anche questi sono stabiliti nelle convenzioni di attuazione.

³ Le convenzioni sono concluse dal DATEC. Gli adeguamenti di minore entità, in particolare di carattere organizzativo o tecnico, possono essere convenuti dall'UFT.

Titolo prima dell'art. 49

Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura

Sezione 1: In generale

Art. 49 Principi

¹ Fatto salvo l'articolo 9b, la Confederazione assume l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura.

² I Cantoni partecipano al finanziamento dell'infrastruttura.

³ Fatte salve le prestazioni di cui all'articolo 59, dalle prestazioni federali ai sensi della presente legge sono escluse le tratte che:

- a. assicurano il collegamento capillare;
- b. collegano località che non sono abitate tutto l'anno;
- c. non servono per il trasporto di consistenti quantità di merci.

Art. 51 Convenzioni sulle prestazioni

¹ La Confederazione, rappresentata dall'UFT, e le imprese ferroviarie concludono convenzioni sulle prestazioni ogni quattro anni. In tali convenzioni sono anticipatamente convenuti l'offerta di prestazioni nonché le indennità e i mutui previsti nel settore dell'infrastruttura sulla scorta delle priorità in materia di politica dei trasporti della Confederazione e dei conti di previsione delle imprese.

² Se il mantenimento della qualità necessita di misure di ampliamento subordinate, anche queste sono stabilite nella convenzione sulle prestazioni.

³ Le indennità e i mutui servono in primo luogo a mantenere l'infrastruttura in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica. In tale contesto sono in particolare considerati:

- a. i collegamenti basilari adeguati;
- b. gli imperativi della politica regionale, in particolare i bisogni inerenti allo sviluppo economico delle regioni sfavorite;
- c. gli imperativi della politica di assetto del territorio e d'agglomerato;
- d. gli imperativi della protezione dell'ambiente.

Art. 51a Controversie relative alle convenzioni sulle prestazioni

¹ Se l'UFT e le imprese ferroviarie non riescono ad accordarsi su una convenzione sulle prestazioni o sulla sua applicazione, la decisione spetta al DATEC.

² Le decisioni del DATEC possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale. Possono essere fatti valere:

- a. la violazione del diritto federale, compresi l'eccesso o l'abuso del potere d'apprezzamento;
- b. l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti.

³ I ricorsi interposti contro le decisioni del DATEC non hanno effetto sospensivo.

Art. 51b Modalità di finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

¹ I costi pianificati e non coperti per l'esercizio e il mantenimento della qualità, compresi gli ammortamenti e i costi d'investimento non attivabili, sono finanziati mediante indennità.

² Gli investimenti che superano i mezzi finanziari destinati all'ammortamento e le riserve di liquidità disponibili sono finanziati con mutui senza interessi e rimborsabili condizionalmente. Se i mezzi finanziari destinati all'ammortamento superano gli investimenti, i mutui in corso rimborsabili condizionalmente devono essere rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria conformemente alla legge del 21 giugno 2013⁶ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria o compensati con le altre prestazioni di tale Fondo.

³ I mutui rimborsabili condizionalmente della Confederazione possono essere convertiti in capitale proprio, fatte salve le decisioni necessarie a tal fine secondo il diritto della società anonima. La Confederazione può inoltre rinunciare al rimborso dei mutui se vi rinuncia pure il Cantone o a titolo di partecipazione alle misure di risanamento finanziario necessarie.

Art. 56

Abrogato

Art. 57 Partecipazione dei Cantoni al finanziamento

¹ I Cantoni versano un contributo di 500 milioni all'anno al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria per finanziare i costi dell'infrastruttura.

² La partecipazione di ogni Cantone è determinata dalle prestazioni di traffico regionale ordinate alle imprese ferroviarie (viaggiatori-chilometri e treni-chilometri), secondo la chiave di ripartizione intercantonale.

³ Il Consiglio federale disciplina i particolari per via d'ordinanza, dopo aver consultato i Cantoni.

Titolo prima dell'art. 58

⁶ RS ...; FF ...

Sezione 2: Finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura

Art. 58 Crediti d'impegno

¹ L'Assemblea federale stanziava mediante decreto federale i crediti d'impegno necessari per le fasi di ampliamento secondo l'articolo 48c.

² Se singole misure subiscono ritardi, i crediti d'impegno previsti per le stesse possono, qualora non siano esauriti, essere destinati alla realizzazione di altre misure la cui pianificazione è prevista da un decreto federale.

³ Il Consiglio federale stabilisce le misure da realizzare secondo il capoverso 2.

Art. 58a Modalità di finanziamento dell'ampliamento

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui senza interessi, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

² I dettagli sono disciplinati nelle convenzioni di attuazione di cui all'articolo 48f.

Art. 58b Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

¹ I Cantoni e altri terzi possono finanziare misure supplementari o alternative se queste possono essere integrate nel programma di sviluppo strategico.

² Essi assumono:

- a. in caso di misure supplementari: tutti i costi;
- b. in caso di misure alternative: la differenza tra i costi delle misure previste dalla Confederazione e quelle da loro previste.

³ La partecipazione di terzi non deve comportare un onere supplementare per la Confederazione né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio.

⁴ La Confederazione conclude con i terzi e le imprese ferroviarie convenzioni concernenti le misure. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

Art. 58c Prefinanziamento

Le imprese ferroviarie possono concludere con i Cantoni interessati e con terzi convenzioni sul prefinanziamento delle misure la cui realizzazione o pianificazione è stata decisa dall'Assemblea federale. Tali convenzioni sottostanno all'approvazione dell'UFT.

Art. 58d Disposizioni di esecuzione

Il DATEC emana le disposizioni di esecuzione relative alla supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze concernenti le misure approvate.

Art. 58e Rapporto

Il Consiglio federale riferisce annualmente all'Assemblea federale in merito al finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura, segnatamente:

- a. sullo stato e sul seguito dei lavori;
- b. sulle spese in base ai crediti d'impegno stanziati.

4. Legge federale del 20 marzo 2009⁷ sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 2 Oggetto

La presente legge disciplina le misure e il finanziamento relativi ai grandi progetti ferroviari NFTA e FERROVIA 2000.

Art. 4 lett. a n. 2, nonché lett. b n. 2–5, 8, 12 e 13

Le misure relative ai grandi progetti ferroviari comprendono:

- a. sulle linee di base della nuova ferrovia transalpina (NFTA):
 2. San Gottardo Sud–Chiasso: aumento delle prestazioni nei nodi di Bellinzona, Lugano e Chiasso, intensificazione della successione dei treni Biasca–Bellinzona–Chiasso,
- b. sulle altre tratte:
 2. regione di Losanna: potenziamento delle capacità (quarto binario) Losanna–Renens, separazione dei flussi di traffico a Renens, potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni nel nodo di Losanna,
 3. Losanna–Briga–Iselle: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 4. Losanna–Bienne–Olten: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 5. Losanna–Berna: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 8. Bienne–Delémont–Porrentruy: potenziamento delle capacità,
 12. *Abrogato*
 13. regione di Zurigo: quota del traffico a lunga distanza sulla linea di transito,

Art. 10

Abrogato

Art. 12 cpv. 1 e 2

⁷ RS 742.140.2

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria di cui alla legge del 21 giugno 2013⁸ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui a interesse variabile, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

² *Abrogato*

5. Legge federale del 20 marzo 1998⁹ sulle Ferrovie federali svizzere

Sostituzione di un termine

Concerne soltanto il testo francese

Art. 3 cpv. 4

Abrogato

Titolo prima dell'art. 7a

Sezione 3: Obiettivi strategici

Art. 7a

Abrogato

Art. 8

¹ Il Consiglio federale fissa ogni quattro anni gli obiettivi strategici che la Confederazione si prefigge di raggiungere in veste di proprietaria delle FFS.

² Il consiglio d'amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Riferisce annualmente al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e mette a disposizione le informazioni necessarie per la verifica.

Art. 20 **Finanziamento**

¹ Gli investimenti al di fuori del settore dell'infrastruttura sono finanziati mediante prestiti fruttiferi e rimborsabili della Confederazione. D'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, le FFS possono applicare nel singolo caso altre modalità di finanziamento che si dimostrino economicamente vantaggiose.

² Il Consiglio federale fissa negli obiettivi strategici il volume massimo di finanziamenti ottenibili presso la Confederazione.

⁸ RS ...; FF ...

⁹ RS **742.31**

III

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Sarà pubblicata nel Foglio federale non appena il decreto federale del 20 giugno 2013¹⁰ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici») sarà stato approvato dal Popolo e dai Cantoni.

³ La presente legge entra in vigore contemporaneamente al decreto federale.

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

¹⁰ FF 2013 ...

Allegato

**Legge federale
concernente il Fondo per il finanziamento
dell'infrastruttura ferroviaria
(Legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIF)**

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 87a della Costituzione federale¹¹ (Cost.);
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹²,
decreta:

Art. 1 Fondo

¹ Il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Fondo) è un fondo giuridicamente non autonomo con contabilità propria.

² La legge federale del 7 ottobre 2005¹³ sulle finanze della Confederazione è applicabile a titolo sussidiario.

Art. 2 Contabilità del Fondo

¹ La contabilità del Fondo si compone di un conto economico e di un bilancio.

² Il conto economico contempla almeno:

- a. come ricavi:
 1. i conferimenti sotto forma di entrate a destinazione vincolata,
 2. l'attivazione di mutui,
 3. gli interessi attivi sui mutui;
- b. come spese:
 1. i prelievi per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria nonché per i corrispondenti mandati di ricerca,
 2. i rimborsi dell'anticipo,
 3. gli interessi passivi sugli impegni del Fondo,
 4. gli ammortamenti degli attivi.

³ Il bilancio comprende l'insieme degli attivi e degli impegni.

¹¹ RS 101

¹² FF 2012 1283

¹³ RS 611.0

Art. 3 Conferimenti

¹ Il Consiglio federale stabilisce l'importo dei singoli versamenti attribuiti al Fondo.

² Gli importi di cui agli articoli 87a capoverso 2 lettera d e 196 numero 3 capoverso 2 Cost.¹⁴ si basano sui prezzi del 2014. Sono adeguati all'evoluzione del prodotto interno lordo reale e seguono l'indice di rincaro delle opere ferroviarie. Il Dipartimento federale delle finanze disciplina i dettagli d'intesa con il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

Art. 4 Prelievi

¹ L'Assemblea federale stabilisce con un decreto federale semplice, contemporaneamente al decreto federale concernente il preventivo della Confederazione, gli importi prelevati annualmente dal Fondo. Tali prelievi sono suddivisi sui seguenti ambiti:

- a. esercizio e mantenimento della qualità;
- b. ampliamento;
- c. mandati di ricerca.

² I prelievi devono garantire prioritariamente il fabbisogno per l'esercizio e il mantenimento della qualità.

³ Se i lavori avanzano più rapidamente del previsto e il livello dei costi è conforme alla pianificazione, il Consiglio federale può aumentare del 15 per cento al massimo il credito a preventivo annuale stanziato per l'ampliamento di cui al capoverso 1 lettera b.

Art. 5 Limite di spesa

¹ Per i prelievi di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera a, l'Assemblea federale stabilisce di volta in volta un limite di spesa quadriennale.

² Nell'ambito del messaggio concernente il limite di spesa, il Consiglio federale informa l'Assemblea federale sullo stato degli impianti e sul grado di utilizzo dell'infrastruttura.

Art. 6 Crediti d'impegno

I crediti d'impegno per le fasi di ampliamento sono retti dall'articolo 58 della legge federale del 20 dicembre 1957¹⁵ sulle ferrovie.

Art. 7 Indebitamento, riserva e remunerazione

¹ Il Fondo non può indebitarsi oltre l'ammontare dell'anticipo.

² Il Fondo costituisce una riserva adeguata.

³ L'avere non è remunerato.

¹⁴ FF 2013 ...

¹⁵ RS 742.101

Art. 8 Approvazione dei conti e pianificazione finanziaria

¹ Il Consiglio federale sottopone annualmente per approvazione la contabilità del Fondo all'Assemblea federale.

² Stabilisce per il Fondo una pianificazione finanziaria su tre anni. Ne informa l'Assemblea federale, in margine al preventivo del Fondo.

Art. 9 Diritto previgente: abrogazione

L'ordinanza dell'Assemblea federale del 9 ottobre 1998¹⁶ relativa al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari è abrogata.

Art. 10 Scioglimento del fondo per i grandi progetti ferroviari

¹ Con l'entrata in vigore del decreto federale del 20 giugno 2013¹⁷ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»), il Fondo si assume tutti gli attivi e i passivi del fondo per i grandi progetti ferroviari.

² Contemporaneamente il Fondo si assume i mutui concessi a carico del bilancio ordinario della Confederazione per investimenti nell'infrastruttura ferroviaria.

Art. 11 Estinzione dell'anticipo

¹ A partire al più tardi dal 1° gennaio 2019 e sino alla completa estinzione dell'anticipo, nel preventivo e nella pianificazione finanziaria del Fondo sono destinati alla remunerazione e al rimborso dell'anticipo almeno il 50 per cento dei conferimenti di cui all'articolo 87a capoverso 2 lettera a Cost.¹⁸ nonché i conferimenti di cui all'articolo 196 numero 3 capoverso 2 Cost.¹⁹

² Sull'anticipo sono prelevati tassi di interesse conformi al mercato. L'Amministrazione federale delle finanze stabilisce i dettagli.

¹⁶ RU 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁷ FF 2013 ...

¹⁸ FF 2013 ...

¹⁹ FF 2013 ...

Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 48c capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

Art. 1

¹ È approvata la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria.

² Tale fase comprende le seguenti misure:

- a. Losanna–Ginevra: potenziamento delle capacità;
- b. nodo di Ginevra: potenziamento delle capacità;
- c. Losanna–Berna: misure di accelerazione;
- d. Ligerz–Twann: potenziamento delle capacità;
- e. Basilea-Est (1^a tappa), Ergolzthal: potenziamento delle capacità; Pratteln: separazione dei flussi di traffico;
- f. nodo di Berna: potenziamento delle capacità;
- g. Gümligen–Münsigen: potenziamento delle capacità;
- h. Berna–Lucerna: aumento delle prestazioni;
- i. Zurigo–Coira: potenziamento delle capacità;
- j. Rapperswil–Mägenwil: aumento delle prestazioni;
- k. San Gallo–Coira: potenziamento delle capacità;
- l. Bellinzona–Tenero: potenziamento delle capacità.
- m. Lugano: potenziamento delle capacità;
- n. diversi investimenti singoli;
- o. lavori preparatori per la fase di ampliamento successiva (studi, progettazioni);

¹ RS 742.101

² FF 2012 1283

- p. progettazioni per il potenziamento delle capacità Aarau–Zurigo, Zurigo–Winterthur (Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zugo (Zimmerberg), Zugo–Lucerna (stazione sotterranea o stazione di transito) e per l'equipaggiamento di tecnica ferroviaria Ferden–Mitholz nella galleria di base del Lötschberg;
- q. impianti d'esercizio;
- r. ferrovie private: aumenti delle prestazioni Vevey–Blonay, Lucerna–Stans/Giswil, Landquart/Coira–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/ Fiesch, San Gallo–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Soletta e riserve.

³ Il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale entro il 2018 un messaggio sulla fase di ampliamento 2030. Entro il 2030 è prevista in particolare la realizzazione delle misure seguenti:

- a. Aarau–Zurigo–Winterthur: potenziamento delle capacità;
- b. Lucerna–Zugo–Thalwil: potenziamento delle capacità;
- c. Ferden–Mitholz: equipaggiamento di tecnica ferroviaria nella galleria di base del Lötschberg;
- d. eliminazione di problemi di capacità nel traffico d'agglomerato e regionale come pure nell'accesso alle regioni turistiche;
- e. diversi investimenti puntuali volti a ottimizzare il principio delle stazioni nodali e la frequenza delle corse;
- f. impianti d'esercizio;
- g. lavori di pianificazione preliminare in vista della prossima fase di ampliamento, nonché progettazioni per la tratta Basilea–Mittelland (terzo traforo del Giura), per la nuova tratta Axen, per la tratta Losanna–Berna e per ulteriori progetti.

Art. 2

Le misure vanno realizzate entro il 31 dicembre 2025. Il Consiglio federale può adeguare tale scadenza.

Art. 3

¹ Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale pubblica il presente decreto nel Foglio federale contemporaneamente alla legge federale del 21 giugno 2013³ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

³ Il presente decreto entra in vigore contemporaneamente alla legge federale del 21 giugno 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

³ FF 2013 ...

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

E

Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria

del 17 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 58 della legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

Art. 1

Per l'ampliamento secondo il decreto federale del 21 giugno 2013³ concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria è stanziato un credito d'impegno di 6400 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2008, escluso il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto).

Art. 2

Il Consiglio federale può aumentare il credito d'impegno nella misura del rincaro comprovato e dell'imposta sul valore aggiunto.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà a referendum.

Consiglio degli Stati, 13 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 17 giugno 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

¹ RS 742.101

² FF 2012 1283

³ FF 2012 1481

