

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 annessa².

II

Le leggi qui appresso sono modificate come segue:

1. Legge federale del 14 dicembre 1990³ sull'imposta federale diretta

Art. 26 cpv. 1 lett. a e 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.

¹ FF **2012** 1283

² La legge del 21 giugno 2013 sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria è pubblicata nella RU **2015** 661

³ RS **642.11**

2. Legge federale del 14 dicembre 1990⁴ sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni

Art. 9 cpv. 1

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 1957⁵ sulle ferrovie

Ingresso, primo comma

visti gli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale⁶;

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.

⁴ RS 642.14

⁵ RS 742.101

⁶ RS 101

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.

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 2013⁷ 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 intercantonale⁸.

⁷ RS 742.140

⁸ Testo rettificato dalla Commissione di redazione dell'Assemblea federale (art. 58 cpv. 1 LParl; RS 171.10).

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

Titolo prima dell'art. 58

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 stanziate 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 2009⁹ 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,

⁹ RS 742.140.2

Art. 10

Abrogato

Art. 12 cpv. 1 e 2

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria di cui alla legge del 21 giugno 2013¹⁰ 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 1998¹¹ 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.

¹⁰ RS 742.140

¹¹ RS 742.31

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

III

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Sarà pubblicata nel Foglio federale non appena il decreto federale del 20 giugno 2013¹² concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici») sarà stato approvato¹³ 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

Referendum ed entrata in vigore

¹ Il termine di referendum per la presente legge è decorso infruttuosamente il 25 settembre 2014¹⁴.

² Conformemente alla sua cifra III capoverso 3, la presente legge entra in vigore il 1° gennaio 2016¹⁵.

3 marzo 2015

Cancelleria federale

¹² RU **2015** 645

¹³ FF **2014** 3511

¹⁴ FF **2014** 3491

¹⁵ DCF del 2 giugno 2014 (FF **2014** 3507).

