

Legge federale

concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche

(Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT)

del 6 ottobre 2006

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti gli articoli 86 capoverso 3 e 173 capoverso 2 della Costituzione federale (Cost.)¹;

visto il messaggio del Consiglio federale del 2 dicembre 2005²,

decreta:

Art. 1 Fondo

¹ Il fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche è un fondo giuridicamente non autonomo con contabilità propria.

² Il fondo finanzia:

- a. il completamento della rete delle strade nazionali secondo l'articolo 197 numero 3 Cost.;
- b. l'eliminazione di problemi di capacità nella rete delle strade nazionali;
- c. contributi per le misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati;
- d. contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche.

Art. 2 Finanziamento

¹ Il fondo infrastrutturale è alimentato:

- a. mediante il trasferimento di 2,6 miliardi di franchi dagli accantonamenti per il finanziamento speciale del traffico stradale, quale versamento iniziale al momento dell'entrata in vigore della presente legge;

¹ RS 101

² FF 2006 701

- b. mediante una quota del prodotto netto secondo l'articolo 86 capoverso 3 Cost. assegnata annualmente dall'Assemblea federale nell'ambito del preventivo.

² Il versamento iniziale è destinato esclusivamente al finanziamento dei compiti di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettere a, b e d. I compiti di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettera c sono finanziati mediante i versamenti annui secondo l'articolo 2 capoverso 1 lettera b.

³ I versamenti al fondo infrastrutturale sono stabiliti in modo che per i compiti finanziati dal fondo e gli altri compiti previsti nell'articolo 86 capoverso 3 Cost. siano disponibili mezzi sufficienti.

Art. 3 Credito complessivo

Contemporaneamente all'adozione della presente legge l'Assemblea federale stanziava un credito complessivo e lo attribuisce ai differenti compiti di cui all'articolo 1 capoverso 2.

Art. 4 Impiego dei mezzi del fondo

¹ I mezzi del fondo infrastrutturale sono destinati ad assicurare in modo efficace e rispettoso dell'ambiente la mobilità necessaria a una società e un'economia efficienti.

² L'impiego dei mezzi è basato su una visione globale dei trasporti che:

- a. includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi;
- b. dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture;
- c. tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico;
- d. includa il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente; e
- e. miri a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese.

Art. 5 Completamento della rete delle strade nazionali

¹ La rete delle strade nazionali deve essere completata in massima parte entro il 2015. In casi motivati, tale termine può essere prolungato.

² L'Assemblea federale libera i fondi per il completamento della rete delle strade nazionali parallelamente all'entrata in vigore della presente legge.

Art. 6 Eliminazione di problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

¹ Ai sensi della presente legge sono problemi di capacità quelli posti dalle tratte della rete delle strade nazionali che presentano sovraccarichi tali da ostacolare in modo durevole la funzionalità dell'insieme della rete.

² Il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della presente legge, un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.

³ Il Consiglio federale informa di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chiede di liberare i crediti per il periodo successivo.

Art. 7 Traffico d'agglomerato

¹ L'Assemblea federale designa i progetti urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato e libera i relativi fondi parallelamente all'entrata in vigore della presente legge. Il diritto a tali fondi si estingue se l'esecuzione del progetto di costruzione non è iniziata entro la fine del 2008.

² Il traffico d'agglomerato è inoltre sostenuto conformemente agli articoli 17a–17d della legge federale del 22 marzo 1985³ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

³ Il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della presente legge, un programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato.

⁴ Il Consiglio federale informa di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chiede di liberare i fondi per il periodo successivo.

⁵ Contributi per le infrastrutture del traffico stradale, ferroviario e lento in una città o in un agglomerato sono concessi se tali infrastrutture comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato.

⁶ Gli investimenti per le infrastrutture ferroviarie destinate al traffico d'agglomerato sono in linea di massima finanziati con gli strumenti previsti dalla legislazione sulle ferrovie. Contributi ai sensi della presente legge sono tuttavia ammessi se generano un plusvalore per una città o un agglomerato e consentono di decongestionare direttamente il traffico stradale.

⁷ Se l'utilizzazione di materiale rotabile speciale permette di realizzare considerevoli risparmi nell'infrastruttura, contributi possono essere versati anche per coprire i corrispondenti costi supplementari del materiale rotabile.

Art. 8 Strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche

¹ Le prestazioni della Confederazione in favore delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche sono versate sotto forma di contributi forfetari. Questi contributi sono calcolati in funzione della lunghezza delle strade.

² Il Consiglio federale designa i Cantoni beneficiari.

³ RS 725.116.2

Art. 9 Indebitamento e remunerazione

¹ Il fondo non può indebitarsi.

² Le liquidità non sono remunerate.

Art. 10 Procedura di prelievo

L'Assemblea federale stanZIA ogni anno con il preventivo, mediante decreto federale separato, i crediti di preventivo relativi al finanziamento dei compiti secondo l'articolo 1 capoverso 2.

Art. 11 Contabilità del fondo

¹ La contabilità del fondo si compone del conto economico e del bilancio.

² Il conto economico contempla:

- a. entrate: sono composte dai versamenti di cui all'articolo 2 come pure dall'attivazione degli ampliamenti delle strade nazionali in costruzione;
- b. uscite: sono composte dai prelievi per il finanziamento dei compiti di cui all'articolo 1 capoverso 2 come pure dal riporto nel bilancio federale degli ampliamenti delle strade nazionali terminati.

³ Il bilancio attesta le liquidità, gli ampliamenti delle strade nazionali in costruzione e il capitale di dotazione.

Art. 12 Approvazione della contabilità e pianificazione finanziaria

¹ Il Consiglio federale sottopone annualmente la contabilità del fondo all'approvazione dell'Assemblea federale con decreto federale semplice.

² Esso elabora una pianificazione finanziaria e la trasmette per conoscenza all'Assemblea federale insieme al preventivo.

Art. 13 Scioglimento del fondo

Completata la rete delle strade nazionali e conclusi i programmi secondo gli articoli 6 e 7, ma al più tardi 20 anni dopo l'entrata in vigore della presente legge, il Consiglio federale scioglie il fondo. Può prorogare tale termine di cinque anni al massimo. I mezzi inutilizzati sono attribuiti al finanziamento speciale a favore del traffico stradale.

Art. 14 Misure in favore delle regioni di montagna e delle regioni periferiche al di fuori del fondo infrastrutturale

¹ A partire dal 2008, i mezzi supplementari che spettano ai Cantoni in seguito all'aumento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) sono impiegati per mantenere il sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche. È applicabile l'articolo 8.

² Se dal 2008 la TTPCP non viene aumentata o viene aumentata solo parzialmente, i mezzi mancanti sono versati dal fondo infrastrutturale. Il Consiglio federale può aumentare di conseguenza il credito complessivo di cui all'articolo 3.

³ A partire dall'entrata in vigore della legge federale del 6 ottobre 2006⁴ che emana e modifica atti legislativi per la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), nel calcolo dei contributi globali per le strade principali il Consiglio federale conferisce al fattore altitudine e al carattere di strada di montagna un peso pari a quattro volte gli altri fattori.

⁴ Il mantenimento del sostrato qualitativo dell'infrastruttura ferroviaria nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche è garantito con gli strumenti di finanziamento previsti dalla legislazione sulle ferrovie.

Art. 15 Finanziamento degli investimenti già effettuati

I mezzi del fondo infrastrutturale possono servire a finanziare gli investimenti per le infrastrutture ferroviarie destinate al traffico d'agglomerato conformemente all'articolo 7 capoverso 1, effettuati prima dell'entrata in vigore della presente legge. Questi contributi sono computati nel finanziamento previsto dalla Confederazione.

Art. 16 Esecuzione

Il Consiglio federale emana le disposizioni d'esecuzione.

Art. 17 Coordinamento con l'entrata in vigore della NPC

Se la NPC del 6 ottobre 2006⁵ non entra in vigore al più tardi contemporaneamente alla presente legge, con l'entrata in vigore di quest'ultima sono messe in vigore conformemente all'allegato le nuove disposizioni della legge federale del 22 marzo 1985⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

4 RU ... (FF 2006 7655)

5 RU ... (FF 2006 7655)

6 RS 725.116.2

Art. 18 Referendum ed entrata in vigore

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

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

Consiglio degli Stati, 6 ottobre 2006

Il presidente: Rolf Büttiker

Il segretario: Christoph Lanz

Consiglio nazionale, 6 ottobre 2006

Il presidente: Claude Janiak

Il segretario: Ueli Anliker

Data di pubblicazione: 17 ottobre 2006⁷

Termine di referendum: 25 gennaio 2007

⁷ FF 2006 7747

Modifica del diritto vigente

La legge federale del 22 marzo 1985⁸ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata è modificata come segue:

Titolo prima dell'art. 17a

Capitolo 4a: Contributi per infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati

Art. 17a Scopo

¹ La Confederazione accorda contributi per infrastrutture di trasporto che rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati.

² I contributi sono versati per il potenziamento dell'infrastruttura in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento.

³ Contributi possono essere versati anche per il finanziamento di misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe.

⁴ Sono esclusi i contributi d'esercizio.

Art. 17b Aventi diritto ai contributi

¹ I contributi sono versati per il tramite dei Cantoni agli enti responsabili. Questi enti si costituiscono secondo il diritto cantonale.

² Il Consiglio federale, consultati i Cantoni, designa le città e gli agglomerati che hanno diritto ai contributi. Si attiene alla classificazione dell'Ufficio federale di statistica.

³ I contributi per le infrastrutture ferroviarie destinate al traffico d'agglomerato sono versati alle imprese di trasporto mediante gli strumenti di finanziamento previsti dalla legislazione sulle ferrovie. Il contributo all'ente responsabile è ridotto di conseguenza.

Art. 17c Condizioni

I contributi possono essere versati se in un programma d'agglomerato gli enti responsabili provano che:

- a. i progetti previsti si iscrivono in una pianificazione globale dei trasporti e sono coordinati con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali;
- b. i progetti previsti sono conformi ai piani direttori cantonali;
- c. il finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti è assicurato e la sostenibilità degli oneri risultanti dalla manutenzione e dall'esercizio è comprovata;
- d. gli investimenti per i progetti previsti hanno un effetto complessivo positivo.

Art. 17d Entità dei contributi

¹ I contributi sono calcolati in funzione dell'effetto complessivo dei programmi d'agglomerato. Ammontano al massimo a 50 per cento delle spese computabili.

² L'effetto complessivo è il rapporto tra l'onere finanziario e i seguenti obiettivi di efficacia:

- a. migliore qualità del sistema di trasporti;
- b. maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
- c. minor carico ambientale e minor impiego di risorse;
- d. maggior sicurezza del traffico.

³ Sono prioritari i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico e ambientali.