

**Decreto federale
concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura
ferroviaria**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto il messaggio del Consiglio federale del ...¹,

decreta:

I

La Costituzione federale² è modificata come segue:

Art. 81a (nuovo) Trasporti pubblici

¹ La Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici su strada, ferrovia e vie d'acqua in tutte le regioni del Paese.

² Le spese sono coperte 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. 86 cpv. 3, frase introduttiva e lett. b^{ter} (nuova) nonché 4

³ Impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali per i seguenti compiti e spese connessi ai trasporti terrestri:

b^{ter}. contributi per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria;

⁴ Se i mezzi per i compiti e le spese connessi al traffico non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.

Art. 87a (nuovo) Infrastruttura ferroviaria

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

¹ FF 2012 ...

² RS 101

² Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria avviene tramite un fondo dotato di contabilità propria. I mezzi seguenti sono contabilizzati nel conto finanziario della Confederazione e attribuiti al fondo nel medesimo anno:

- a. al massimo due terzi del prodotto della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo di cui all'articolo 85;
- b. 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 l'anno; la legge disciplina l'indicizzazione di questo importo.
- c. il prodotto dell'aumento dell'imposta sul valore aggiunto di cui all'articolo 130 capoverso 3^{bis};
- d. il 4 per cento delle entrate della Confederazione provenienti dall'imposta federale diretta delle persone fisiche;
- e. 2200 milioni di franchi dal bilancio generale della Confederazione allo stato dei prezzi del 2014; 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 avvalersi di possibili sistemi di finanziamento comportanti un contributo complementare privato o realizzato grazie a organizzazioni internazionali.

Art. 130 cpv. 3^{bis} (nuovo)

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

Art. 196 n. 3, cpv. 2 e 3

² *Abrogato*

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

II

¹ Il presente decreto sottostà al voto del Popolo e dei Cantoni.

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

B

Disegno

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

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto il messaggio del Consiglio federale del ...³,

decreta:

I

La legge federale sul Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è emanata nella versione secondo l'allegato.

II

Le leggi qui appresso sono modificate come segue:

1. Legge federale del 14 dicembre 1990⁴ sull'imposta federale diretta

Art. 26 cpv. 1 lett. a nonché cpv. 2

¹ Le spese professionali deducibili sono:

- a. un importo per le spese di trasporto dal domicilio al luogo di lavoro;

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

³ FF 2012 ...

⁴ RS 642.11

2. Legge federale del 14 dicembre 1990⁵ 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 dal domicilio al luogo di lavoro può essere fissato un importo forfettario.

3. Legge federale del 20 dicembre 1957⁶ sulle ferrovie

Ingresso, primo comma

visti gli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale⁷,

Titolo prima dell'art. 48a

Capitolo 5a: Ampliamento dell'infrastruttura (nuovo)

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 il territorio alpino e le regioni turistiche;

b. Traffico merci:

1. trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico pesante transalpino;
2. ulteriore sviluppo del traffico interno, d'importazione ed esportazione.

Art. 48b Programma strategico di sviluppo

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

² A intervalli regolari il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un rapporto sullo stato dell'ampliamento, sui necessari adeguamenti del programma strategico di sviluppo 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 al referendum facoltativo.

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

⁵ RS 642.14

⁶ RS 742.101

⁷ RS 101

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

Art. 48d Pianificazioni

L'UFT procede alle pianificazioni necessarie. Coinvolge in modo appropriato le imprese ferroviarie e i Cantoni interessati.

Art. 48e Progettazione ed esecuzione

¹ I gestori dell'infrastruttura o le società costruttrici progettano ed eseguono le misure per l'ampliamento dell'infrastruttura.

² La maggioranza del capitale e dei voti delle società costruttrici deve essere detenuta dalla Confederazione.

³ La Confederazione disciplina i suoi rapporti con i gestori dell'infrastruttura o le società costruttrici per mezzo di convenzioni di realizzazione. In tali convenzioni sono fissate 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.

⁴ Le convenzioni sono concluse dal DATEC. Gli adeguamenti di minore entità, in particolare di carattere organizzativo o tecnico, possono essere convenuti dall'UFT.

Art. 48f Ottimizzazione costante dei lavori

Nella progettazione ed esecuzione dei lavori occorre tenere costantemente conto, secondo il principio dell'ottimizzazione aziendale e macroeconomica dei progressi tecnologici in campo ferroviario, delle miglie organizzative e dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci.

Titolo prima dell'art. 49

Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura

Sezione 1: In generale

Art. 49 Principi

¹ La Confederazione si assume l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura.

² Le reti ferroviarie per il collegamento capillare e le tratte che collegano località che non sono abitate tutto l'anno o non servono per il trasporto di consistenti quantità di merci sono escluse dalle prestazioni federali ai sensi della presente legge.

³ I Cantoni partecipano al finanziamento dell'offerta di prestazioni che ordinano congiuntamente con la Confederazione.

Art. 51 Convenzioni sulle prestazioni

¹ La Confederazione, rappresentata dall'UFT, i Cantoni partecipanti e le imprese ferroviarie concludono una convenzione sulle prestazioni ogni quattro anni. In tale convenzione sono anticipatamente convenute 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 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. Inoltre si considerano in particolare:

- a. 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;
- d. gli imperativi della protezione dell'ambiente;
- e. le esigenze dei disabili.

³ La conclusione della convenzione conferisce alle imprese partecipanti un diritto a sé stante all'indennità e ai mutui nei confronti della Confederazione dei Cantoni partecipanti.

⁴ Se le autorità federali preposte, i Cantoni partecipanti e le imprese non riescono ad accordarsi su una convenzione o sulla sua applicazione, il DATEC decide tenendo conto dei principi di cui al capoverso 2.

⁵ Le decisioni del DATEC possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale.

⁶ Il ricorrente può far 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.

⁷ Eventuali ricorsi interposti contro decisioni del DATEC non hanno effetto sospensivo.

Art. 51a (nuovo)

Forme di finanziamento

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 disponibili superano gli investimenti, i mutui in corso rimborsabili condizionalmente devono essere rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria in base alla legge del ...⁸ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria o compensati con le altre prestazioni del Fondo.

³ I mutui federali rimborsabili condizionalmente, esistenti e nuovi, possono essere convertiti in capitale proprio con riserva delle necessarie decisioni previste dal diritto sulle società anonime. La Confederazione può altresì partecipare alle necessarie misure di risanamento finanziarie.

Art. 54

Assegnazione di mandati

I gestori dell'infrastruttura e le società costruttrici assegnano le commesse di forniture e di servizi come pure le commesse edili conformemente alla legislazione federale in materia di acquisti pubblici.

Art. 56

Abrogato

⁸ FF ...; RS ...

Titolo prima dell'art. 58

Sezione 2: Finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura

Art. 58 Crediti d'impegno

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

Art. 58a (nuovo) Modalità di finanziamento

¹ Mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria la Confederazione 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 I dettagli sono disciplinati nelle convenzioni di realizzazione di cui all'articolo 48e.

Art. 58b (nuovo) Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte dei Cantoni

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

² Essi si assumono:

- a. in caso di misure supplementari: tutti i costi;
- b. in caso di misure alternative: la differenza dei costi tra la misura prevista dalla Confederazione e quella da loro proposta.

³ La partecipazione dei Cantoni 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 Cantoni e i gestori dell'infrastruttura convenzioni concernenti le misure. In tali convenzioni sono fissati in dettaglio le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

Art. 58c (nuovo) Prefinanziamento

I gestori dell'infrastruttura possono concludere con i Cantoni interessati e con terzi convenzioni sul prefinanziamento delle misure decise e finanziate dall'Assemblea federale. Le convenzioni devono essere approvate dall'UFT.

Titolo prima dell'art. 58d

Sezione 3: Rapporto

Art. 58d (nuovo)

¹ Il Consiglio federale informa annualmente l'Assemblea federale:

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

² Il DATEC emana le disposizioni esecutive concernenti la supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze relativi alle misure approvate.

³ Inoltre, insieme al messaggio concernente l'autorizzazione del limite di spesa (art. 5 della legge federale del ...⁹ sul Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria), il Consiglio federale presenta all'Assemblea federale un rapporto sullo stato degli impianti e sul tasso di utilizzo dell'infrastruttura.

4. Legge federale del 20 marzo 2009¹⁰ 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

¹ In base alla legge del ...¹¹ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, la Confederazione mette a disposizione le risorse stanziato per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui a interesse variabile, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

² *Abrogato*

⁹ RU...

¹⁰ RS 742.140.2

¹¹ FF ...; RS ...

5. Legge federale del 20 marzo 1998¹² sulle Ferrovie federali svizzere

Sostituzione di un'espressione

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 deve raggiungere in veste di proprietaria delle FFS.

² Il consiglio d'amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Esso riferisce annualmente al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e gli 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.

III

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale pubblica la legge nel Foglio ufficiale, se il decreto federale del ... concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è approvato dal Popolo.

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

Legge federale sul Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

(Legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIInFer)

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 87a della Costituzione federale¹³ (Cost.);
visto il messaggio del Consiglio federale del ...¹⁴,
decreta:

Art. 1 Fondo

¹ Il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria) è giuridicamente indipendente e dotato di contabilità propria.

² La legge federale del 7 ottobre 2005¹⁵ sulle finanze della Confederazione è applicabile a titolo sussidiario.

Art. 2 Contabilità del Fondo

¹ Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria si compone di un conto economico e di un bilancio.

² Il conto economico contempla:

a. come ricavi:

1. le attribuzioni sotto forma di entrate a destinazione vincolata;
2. l'attivazione di 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 di cui all'articolo 196 numero 3 capoverso 5 Cost.;
3. gli interessi passivi sugli impegni del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria;
4. le rettifiche di valore dei mutui.

³ Il bilancio contempla:

a. tra gli attivi:

1. i mutui,
2. gli altri crediti;

b. tra i passivi:

1. l'anticipo,
2. gli altri impegni,
3. la riserva di cui all'articolo 7 capoverso 2.

Art. 3 Attribuzione

¹ L'Assemblea federale decide annualmente il credito a preventivo per le attribuzioni a destinazione vincolata nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

² I Cantoni versano annualmente nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria un importo di 300 milioni di franchi allo stato dei prezzi del 2014. Questo contributo è adeguato in ragione della

¹³ RS 101

¹⁴ FF ...

¹⁵ RS 611.0

metà dell'evoluzione del prodotto interno lordo e segue l'indice di rincaro delle opere ferroviarie.

³ Le quote dei singoli Cantoni al contributo di cui al capoverso 2 sono fissate dal Consiglio federale.

⁴ Gli importi di cui all'articolo 87a capoverso 2 lettere b ed e sono adeguati in ragione della metà dell'evoluzione del prodotto interno lordo e segue l'indice di rincaro delle opere ferroviarie.

Art. 4 Prelievo

¹ L'Assemblea federale determina con un decreto federale semplice, contemporaneamente al decreto federale concernente il preventivo della Confederazione, i mezzi da prelevare annualmente dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria per:

- a. l'esercizio e il mantenimento della qualità;
- b. l'ampliamento;
- c. i corrispondenti mandati di ricerca.

² I prelievi dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria devono garantire il fabbisogno per l'esercizio e il mantenimento della qualità.

³ D'intesa con il Dipartimento federale delle finanze, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni può, in caso di necessità, affinare la struttura dei crediti a preventivo per i diversi progetti.

⁴ Quando i lavori avanzano più rapidamente del previsto e il livello dei costi è conforme alle aspettative, il Consiglio federale può autorizzare per il progetto in questione un prelievo supplementare fino a concorrenza del 15 per cento del credito a preventivo autorizzato per l'anno in corso.

Art. 5 Limite di spesa

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

Art. 6 Credito d'impegno

I crediti d'impegno per le fasi di ampliamento sono retti dall'articolo 58 Lferr.

Art. 7 Indebitamento, riserva e remunerazione

¹ Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria non può indebitarsi ulteriormente oltre l'anticipo.

² Per coprire le fluttuazioni di liquidità, il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria costituisce una riserva adeguata.

³ L'aver non è remunerato.

Art. 8 Approvazione dei conti e pianificazione finanziaria

¹ Il Consiglio federale sottopone annualmente per approvazione i conti del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria all'Assemblea federale.

² Esso stabilisce per il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria una pianificazione finanziaria su tre anni. Ne informa l'Assemblea federale, in margine al preventivo.

Art. 9 Diritto previdente: abrogazione

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

Art. 10 Disposizioni transitorie

¹ Con l'entrata in vigore del decreto federale del ...¹⁷ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria si assume tutti gli attivi e i passivi del fondo per i grandi progetti ferroviari.

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

³ Almeno il 50 per cento delle attribuzioni di cui all'articolo 87a capoverso 2 lettere a e c Cost. è destinato al rimborso dell'anticipo fino alla sua completa estinzione.

⁴ Sull'anticipo sono prelevati tassi di interesse conformi al mercato. L'Amministrazione federale delle finanze fissa i dettagli.

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

¹⁷ ...

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

del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 48c capoverso 2 della legge federale del 20 dicembre 1957¹⁸ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del ...¹⁹,

decreta:

Art. 1

¹ Per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è decisa la fase di ampliamento 2025.

² Tale fase comprende le seguenti misure:

	Regione e tipo di misura
a.	Losanna–Ginevra: potenziamento delle capacità
b.	Vevey–Blonay: aumento delle prestazioni
c.	Ligerz–Twann: potenziamento delle capacità
d.	Basilea-Est (1 ^a tappa), Ergolzthal: potenziamento delle capacità
e.	Nodo di Berna: potenziamento delle capacità
f.	Berna–Lucerna: aumento delle prestazioni
g.	Lucerna–Stans/Giswil: aumento delle prestazioni
h.	Zurigo–Coira: potenziamento delle capacità
i.	Landquart/Coira–Davos/St.Moritz: aumento delle prestazioni
j.	Zermatt–Fiesch/Täsch: aumento delle prestazioni
k.	San Gallo–Rapperswil/Wil–Nesslau: aumento delle prestazioni
l.	Contone–Tenero: potenziamento delle capacità
m.	Lugano: potenziamento delle capacità
n.	Diversi investimenti singoli
o.	Lavori preparatori per la fase di ampliamento successiva (studi, progettazioni)
p.	Impianti funzionali all'esercizio e per il pubblico
q.	Riserva per le ferrovie private

Art. 2

Le misure dovranno essere concluse entro il 31 dicembre 2025. Il Consiglio federale può adeguare la scadenza della conclusione.

¹⁸ RS 742.101

¹⁹ FF 2012 ...

Art.3

¹ Se una misura non può essere conclusa nei tempi stabiliti, il Consiglio federale può decidere misure sostitutive che rientrino nei costi e nelle scadenze fissati.

Art. 4

Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo.

**Decreto federale
concernente il credito complessivo per la fase di ampliamento 2025
dell'infrastruttura ferroviaria**

del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 58 della legge federale del 20 dicembre 1957²⁰ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del ...²¹,

decreta:

Art. 1

Per la prima fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi del decreto federale del ...²², è stanziato un credito complessivo di 3500 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2008, escluso il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto):

	Misure	Investimenti in mio. di fr.
a.	Losanna–Ginevra: potenziamento delle capacità	330
b.	Vevey–Blonay: aumento delle prestazioni	6
c.	Ligerz–Twann: potenziamento delle capacità	390
d.	Basilea-Est (1 ^a tappa), Ergolzthal: potenziamento delle capacità	390
e.	Nodo di Berna: potenziamento delle capacità	620
f.	Berna–Lucerna: aumento delle prestazioni	60
g.	Lucerna–Stans/Giswil: aumento delle prestazioni	88
h.	Zurigo–Coira: potenziamento delle capacità	130
i.	Landquart/Coira–Davos/St.Moritz: aumento delle prestazioni	150
j.	Zermatt–Fiesch/Täsch: aumento delle prestazioni	18
k.	San Gallo–Rapperswil/Wil–Nesslau: aumento delle prestazioni	55
l.	Cotone–Tenero: potenziamento delle capacità	150
m.	Lugano: potenziamento delle capacità	100
n.	Diversi investimenti singoli	400
o.	Lavori preparatori per la fase di ampliamento successiva (studi, progettazioni)	110
p.	Impianti funzionali all'esercizio e per il pubblico	500
q.	Riserva per le ferrovie private	3
	Totale	3500

²⁰ RS 742.101

²¹ FF 2012 ...

²² ...

Art. 2

¹ Il Consiglio federale amministra il credito complessivo e può aumentarlo nella misura del rincaro comprovato e dell'imposta sul valore aggiunto.

² Nell'ambito del credito complessivo, il Consiglio federale può procedere a trasferimenti di minore entità tra i contributi massimi dei crediti d'impegno.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà a referendum.