

Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF)

del 20 marzo 2009 (Stato 1° gennaio 2016)

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visti gli articoli 81, 87 e 196 numero 3 della Costituzione federale¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del 17 ottobre 2007²,
decreta:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Obiettivi

La presente legge ha gli obiettivi seguenti:

- a. potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni nel traffico viaggiatori a lunga distanza e nel traffico merci;
- b. aumento del numero di nodi principali;
- c. riduzione dei tempi di percorrenza sull'asse est-ovest;
- d. eliminazione delle carenze di capacità sull'asse nord-sud.

Art. 2³ Oggetto

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

Art. 3 Definizioni

Nella presente legge si intende per:

- a. *aumento delle prestazioni*: misure finalizzate al potenziamento del traffico ferroviario su una determinata tratta o in un determinato nodo;
- b. *potenziamento delle capacità*: misure finalizzate all'eliminazione di una carenza di capacità esistente come pure all'aumento delle prestazioni;
- c. *misure di accelerazione*: misure finalizzate alla riduzione del tempo di percorrenza di un treno tra due stazioni;

RU 2009 4219

¹ RS 101

² FF 2007 6933

³ Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).

- d. *intensificazione della successione dei treni*: riduzione dell'intervallo di tempo tra due treni che percorrono la stessa tratta nella stessa direzione;
- e. *separazione dei flussi di traffico*: misure applicate in un nodo, finalizzate a permettere la circolazione dei treni senza incroci e ad aumentare la capacità del nodo.

Sezione 2: Misure

Art. 4 Misure relative ai grandi progetti ferroviari

Le misure relative ai grandi progetti ferroviari comprendono:

- a. sulle linee di base della nuova linea ferroviaria transalpina (NFTA):
 - 1. Basilea–San Gottardo Nord: intensificazione della successione dei treni Basilea–Brugg–Altdorf/Rynächt,
 - 2.⁴ San Gottardo Sud–Chiasso: aumento delle prestazioni nei nodi di Bellinzona, Lugano e Chiasso, intensificazione della successione dei treni Biasca–Bellinzona–Chiasso,
 - 3. Bellinzona–Luino: aumento delle prestazioni e potenziamento delle capacità,
 - 4. Zugo–Arth-Goldau: aumento delle prestazioni nel nodo di Arth-Goldau e potenziamento delle capacità,
 - 5. regione di Berna: aumento delle prestazioni Berna–Thun,
 - 6. assi del Lötschberg e del San Gottardo: in caso di aumento del volume di traffico, misure volte a garantire l'approvvigionamento elettrico delle ferrovie e misure di protezione contro l'inquinamento fonico sulle tratte di accesso alle gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg;
- b. sulle altre tratte:
 - 1. regione di Ginevra: aumento delle prestazioni,
 - 2.⁵ 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,
 - 3.⁶ Losanna–Briga–Iselle: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,

4 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).

5 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).

6 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).

- 4.7 Losanna–Bienne–Olten: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 - 5.8 Losanna–Berna: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 6. regione di Berna: separazione dei flussi di traffico a Wylerfeld, potenziamento delle capacità nel nodo di Berna,
 7. Thun–Interlaken: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni, garanzia della qualità delle coincidenze a Thun,
 - 8.9 Bienne–Delémont–Porrentruy: potenziamento delle capacità,
 9. Basilea–Olten–Lucerna: separazione dei flussi di traffico a Liestal, aumento delle prestazioni nella stazione di Basilea traffico viaggiatori, aumento delle prestazioni Basilea–Lucerna,
 10. regione di Olten: separazione dei flussi di traffico Olten Nord e Olten Est, aumento delle prestazioni nel nodo di Olten,
 11. Olten–Aarau: potenziamento delle capacità Olten–Aarau (intera tratta a quattro binari), potenziamento delle capacità (quarto binario) Dulliken–Däniken, galleria dell'Eppenbergr,
 - 12.¹⁰...
 - 13.¹¹ regione di Zurigo: quota del traffico a lunga distanza sulla linea di transito,
 14. Thalwil–Lucerna: potenziamento delle capacità Cham–Rotkreuz, aumento delle prestazioni nel nodo di Thalwil,
 15. Zurigo–Winterthur: separazione dei flussi di traffico regione di Dorf-
nest, incluso potenziamento delle capacità; separazione dei flussi di
traffico Hürlistein, potenziamento delle capacità nodo di Effretikon,
aumento delle prestazioni Bassersdorf–Effretikon–Winterthur,
 16. regione di Winterthur: potenziamento delle capacità Tössmühle–
Winterthur, aumento delle prestazioni nel nodo di Winterthur,
 17. Winterthur–San Gallo: misure di accelerazione e aumento delle prestazioni,
- 7 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).
- 8 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).
- 9 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).
- 10 Abrogata dal n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).
- 11 Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

18. Winterthur–Weinfelden: misure di accelerazione e aumento delle prestazioni,
19. Bellinzona–Locarno: aumento delle prestazioni e potenziamento delle capacità,
20. valle del Reno: potenziamento delle capacità,
21. Neuhausen–Sciaffusa: aumento delle prestazioni,
22. in caso di aumento del volume di traffico, misure volte a garantire l'approvvigionamento elettrico delle ferrovie, misure di protezione contro l'inquinamento fonico e costruzione di impianti di ricovero.

Art. 5 Misure relative ad altre tratte

L'Ufficio federale dei trasporti effettua pianificazioni volte a stabilire le possibilità di realizzazione e i costi di misure relative ad altre tratte della rete ferroviaria svizzera.

Art. 6 Misure di compensazione per il traffico regionale

Se le misure di cui all'articolo 4 comportano inconvenienti per il traffico regionale, sono realizzate misure edili per ovviarvi.

Art. 7 Progettazione ed esecuzione

¹ I gestori dell'infrastruttura progettano ed eseguono le misure per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria.

² La Confederazione disciplina i suoi rapporti con i gestori dell'infrastruttura per mezzo di convenzioni. In tali convenzioni sono fissati in dettaglio gli obiettivi concernenti le capacità che devono essere messe a disposizione come anche le tratte, le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

³ Le convenzioni sottostanno all'approvazione del Consiglio federale.

Art. 8 Assegnazione di mandati

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

Art. 9 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 miglorie organizzative e dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci.

Art. 10¹²**Sezione 3: Finanziamento****Art. 11** Crediti d'impegno

L'Assemblea federale stanZIA mediante decreto federale i crediti d'impegno necessari per le misure di cui agli articoli 4–6.

Art. 12 Modalità di finanziamento

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria di cui alla legge del 21 giugno 2013¹³ 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.¹⁴

2 ...¹⁵

³ Fatta salva l'approvazione dell'Ufficio federale dei trasporti, i gestori dell'infrastruttura possono concludere con i Cantoni interessati e terzi (partenariato pubblico-privato) convenzioni concernenti il prefinanziamento delle misure di cui all'articolo 4 decise e finanziate dall'Assemblea federale.

Sezione 4: Vigilanza, rapporto e procedure**Art. 13** Vigilanza e controlli

Il Consiglio federale assicura la vigilanza e i controlli sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria.

Art. 14 Rapporto

¹ Il Consiglio federale informa annualmente l'Assemblea federale circa:

- a. lo stato dei lavori relativi allo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria;
- b. le spese in base ai crediti d'impegno stanziati;
- c. gli investimenti effettuati per le misure di cui agli articoli 4–6 e i relativi investimenti previsti nei quattro anni successivi.

¹² Abrogata dal n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

¹³ RS **742.140**

¹⁴ Nuovo testo giusta il n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

¹⁵ Abrogata dal n. II 4 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

² Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni emana le disposizioni esecutive concernenti la supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze relativi alle misure approvate.

Art. 15 Procedura e competenze

La procedura e le competenze relative alla pianificazione, alla costruzione e all'esercizio delle costruzioni e degli impianti sono rette dalla legge del 20 dicembre 1957¹⁶ sulle ferrovie.

Sezione 5: Disposizioni finali

Art. 16 Esecuzione

Il Consiglio federale emana le disposizioni esecutive.

Art. 17 Modifica del diritto vigente

La modifica del diritto vigente è disciplinata nell'allegato.

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.

Data dell'entrata in vigore: 1° settembre 2009¹⁷

¹⁶ RS 742.101

¹⁷ DCF del 19 ago. 2009.

Allegato
(art. 17)

Modifica del diritto vigente

...¹⁸

¹⁸ Le mod. possono essere consultate alla RU **2009** 4219.

