

FOGLIO FEDERALE

Anno XLVI

Berna, 14 novembre 1963

Volume I

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 12.—, *con allegata la Raccolta delle leggi federali*. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi e Co. S. A., a Bellinzona (Telefono 5 18 71) — Conto corrente postale XI 690.

8843

MESSAGGIO

del

Consiglio federale all'Assemblea federale per il sussidiamento della soppressione dei passaggi a livello o dell'adozione di misure di sicurezza

(Del 29 ottobre 1963)

Onorevoli signori, Presidente e Consiglieri,

Gli incidenti di circolazione ai passaggi a livello sono malauguratamente molto numerosi e quasi sempre rivestono carattere d'estrema gravità. La constatazione che ormai, stante l'enorme incremento di traffico, accadono a questi passaggi, in media settimanale, più di due scontri con feriti e un morto, impressiona il pubblico in maniera profonda. Negli ultimi anni, dei parlamentari hanno tradotto questo sentimento popolare, in interrogazioni, interpellanze e postulati, presentati all'Assemblea federale ed intesi ad accrescere la sicurezza del traffico alle intersezioni ferrostradali. È giusto riconoscere gli sforzi fatti sinora sia dai proprietari delle strade sia da quelli delle ferrovie svizzere, federali e private, per ovviare alla situazione lamentata. Le Ferrovie federali da sole hanno speso all'uopo, a contare dall'inizio della loro attività, una somma che supera ormai i 300 milioni di franchi e che è servita ad eliminare più di 1900 passaggi a livello. Parallelamente vengono presi, da lungo tempo ormai, i provvedimenti tecnici e giuridici utili all'incremento della sicurezza dei passaggi a livello. Ciononostante quelli, che pur ancora sussistono nel nostro Paese, bastano a costituire una notevole fonte di pericoli, nonchè un ostacolo non indifferente alla fluidità del traffico stradale. La situazione permane dunque tale da richiedere urgentemente un ulteriore miglioramento.

I. La sistemazione dei passaggi a livello secondo il diritto in vigore

Il miglioramento delle intersezioni ferrostradali dipende massimamente dalle possibilità di finanziamento delle necessarie misure edilizie e d'esercizio. In proposito va osservato che l'assunzione delle spese per la sistemazione delle intersezioni è regolata nella vigente legge sulle ferrovie, del 20 dicembre 1957 (RU 1958, 347), secondo il principio causale (art. 26-29), collegato con il principio dell'imputazione proporzionale dei vantaggi (art. 27) (Le parti possono però scostarsi dal disciplinamento previsto mediante convenzioni speciali [art. 32]). Alla base di questa costruzione giuridica sta il principio causale, giusta il quale se un passaggio a livello deve essere sostituito con un sotto o soprappassaggio, le spese vanno a carico dell'impresa ferroviaria o del proprietario della strada, secondo che la modificazione sia causata prevalentemente dalle esigenze del traffico ferroviario oppure da quelle del traffico stradale. Per tutte le altre spese di sistemazione, comprendenti l'adeguamento e l'ammodernamento delle attrezzature di sicurezza, debbono provvedere l'impresa ferroviaria e il proprietario della strada nel rapporto corrispondente alla misura in cui quelle sono richieste dallo sviluppo del proprio traffico. Questo principio base è completato da quello connesso della partecipazione proporzionale ai vantaggi, il quale fa obbligo, in ogni caso, a quella parte che trae vantaggio dalla modificazione, di assumere le spese in misure corrispondente.

Tale l'ordinamento fondamentale. Ma come sono poi procacciati, in concreto i mezzi finanziari per procedere alla sistemazione delle intersezioni ferrostradali?

Se i passaggi a livello non possono essere eliminati già in connessione con la costruzione delle strade nazionali — per esempio curando in modo i tracciati che ne risultino dei parallelismi fra strada e ferrovia —, oppure se i passaggi si trovano su quella parte della rete che non ha nessun rapporto con la costruzione delle strade nazionali, allora le spese che devono essere assunte dall'impresa stradale vengono addossate interamente al proprietario della strada, e cioè al Cantone (rispettivamente al Comune o anche alla Corporazione interessata), cui è data, però, la possibilità di recuperare, mediante il sussidiamento federale delle spese cagionate dalla apertura delle strade al traffico motoristico, buona parte dei mezzi forniti.

Ben diversa è la situazione per quella parte di spese che va a carico della Ferrovia. L'articolo 56 della legge sulle ferrovie dà facoltà alla Confederazione di concedere sussidi e mutui alle imprese ferroviarie concessionarie — non però alle Ferrovie federali — allo scopo di assicurare le misure previste negli articoli 26 e 27. Il sussidiamento è però legato a tre condizioni: innanzi tutto l'impresa ferroviaria considerata deve essere « di rilevante importanza per il traffico generale del Paese o di una sua regione » (art. 56, cpv. 1); in secondo luogo l'eliminazione di un passaggio

a livello deve rappresentare per l'impresa in parola « una spesa eccessiva » (art. 56, cpv. 2, lett. b); e, infine, occorre che il Cantone interessato partecipi equamente alle spese cagionate (art. 60, cpv. 1). Queste tre condizioni del sussidio federale sono ancora più accuratamente precisate nella ordinanza del 19 dicembre 1958 (RU 1958, 1443) per l'esecuzione del sesto e del settimo capo della legge sulle ferrovie. Giusta l'articolo 61 della legge, il Consiglio federale deve decidere caso per caso se un'impresa può beneficiare delle prestazioni federali, comunque da contenersi entro il quadro dei crediti all'uopo stanziati dall'Assemblea federale. Il sussidio federale, in virtù dell'articolo 11 della succitata ordinanza d'esecuzione, può ascendere fino ai tre quarti dell'insieme delle spese considerate. Praticamente si segue la norma di non sussidiare delle opere singole, bensì solo dei programmi interi di rinnovamento nel quadro delle convenzioni d'assistenza tra la Confederazione, il Cantone e l'impresa ferroviaria.

Le spese a carico della ferrovia per la sistemazione delle intersezioni ferrostradali sono registrate dalle Ferrovie federali nel proprio conto di costruzione e d'esercizio.

Orbene, per procedere a un incremento notevole della sistemazione di dette intersezioni, occorre innanzi tutto esaminare se si possa approntare un finanziamento suppletivo sufficiente per l'esecuzione delle misure che esso comporta.

II. Lavori preparatori della Commissione per la sistemazione dei passaggi a livello

La Confederazione, cui compete di legiferare in tema di circolazione, di ferrovie e, almeno parzialmente, di costruzioni stradali, è sommamente interessata ad aumentare di molto la sicurezza del traffico ferroviario e di quello stradale. Mosso da questo interesse, il Consiglio federale invitava, nell'ottobre del 1960, il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie (nella denominazione d'allora) a formare una Commissione peritale incaricata di esaminare e di proporre le misure necessarie a migliorare il traffico alle intersezioni ferrostradali.

Considerata l'urgenza del problema, la Commissione, composta dei rappresentanti delle Autorità federali, dei Cantoni e delle Associazioni interessate, si mise immediatamente al lavoro, sotto la presidenza dell'on. E. von Roten, Consigliere di Stato, a Sion. Le direttrici di lavoro erano le seguenti:

- allestire un programma generale, a tempo limitato, per la soppressione dei passaggi a livello o, comunque, il miglioramento della sicurezza di traffico;
- stabilire un preventivo, con proposte di finanziamento;
- elaborare delle direttive per la soppressione dei passaggi a livello,

nonchè per l'approntamento di misure di sicurezza e di segnalazione il più possibile funzionali.

All'uopo, la Commissione ha suddiviso la propria opera in più parti, costituendo dei gruppi di lavoro speciali per i seguenti settori: programma generale, questioni finanziarie e giuridiche, sicurezza e segnaletica, informazione del pubblico e provvedimenti d'urgenza.

Nell'aprile del 1963, la Commissione era già in grado di consegnare al Dipartimento federale (ormai denominato dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie) il suo rapporto finale, che può essere riassunto nei sei temi seguenti:

- La sistemazione delle intersezioni ferrostradali va realizzata su due piani, e cioè giusta un programma generale e giusta un programma d'urgenza. Il programma generale deve prevedere la correzione di 798 passaggi a livello entro il prossimo decennio, per una spesa globale di 490 milioni di franchi (calcolo dicembre 1962). Il programma d'urgenza, definito nell'ambito del programma generale come sua prima tappa, dovrebbe concernere la sistemazione di 190 passaggi, per una spesa di circa 161 milioni e un termine d'esecuzione di tre anni.
- Ben 112 intersezioni figuranti nel programma generale (di cui 61 ascritte al programma urgente) sono incluse nella rete di strade principali da riattare con l'aiuto federale. Si rende pertanto necessario un sussidio federale speciale per i rimanenti 686 passaggi a livello, richiedenti una spesa di 393 milioni di franchi (129 di essi sono assunti nel programma urgente, per una spesa di 97 milioni).
- La sistemazione delle intersezioni ferrostradali dovrebbe essere agevolata per tutte le strade, conformemente ai principi applicati per quelle strade che fanno parte della rete sussidiabile dalla Confederazione.
- Al finanziamento dovrebbero essere devoluti dei mezzi da attingere dal prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti. All'uopo, occorrerebbe modificare il decreto federale del 23 dicembre 1959 concernente l'impiego di quella quota di detto prodotto che è destinata alle costruzioni stradali.
- Per migliorare la sicurezza e la segnaletica ai passaggi a livello, andrebbe allestito un complesso di norme rispondenti alle convenzioni internazionali d'unificazione. I passaggi a livello sulle strade principali, attualmente attrezzati soltanto con lampeggiatori, dovrebbero essere comunque completati almeno con barriere automatiche.
- L'informazione del pubblico circa alla pericolosità dei passaggi a livello andrebbe assolutamente intensificata.

III. Proposta del Consiglio federale

A. In generale

Il Consiglio federale è disposto a fare allestire, dai propri servizi, delle direttive ricalcanti le raccomandazioni della Commissione peritale, nonchè a incrementare l'informazione del pubblico, giusta i suggerimenti della Commissione. Il punto più urgente consiste nel sostituire il maggior numero possibile di passaggi a livello con sotto o soprappassaggi o, quando le correnti di traffico non possano essere così separate, nell'adottare drastiche misure di sicurezza, come barriere complete, semibarriere, luci lampeggianti. Il presente disegno di decreto è inteso a incrementare moltissimo sia le prime che le seconde misure, che si avvereranno costosissime.

1. Programma di sistemazione e spese

Come detto innanzi, la Commissione peritale ha elaborato un programma generale e un programma d'urgenza. Il programma generale si presenta come segue:

	Totale del programma generale		Intersezioni su strade principali		Intersezioni non su strade principali	
	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.
FFS	426	379,64	36	39,40	390	340,24
Ferrovie private e tratte di raccordo	372	109,95	76	57,36	296	52,59
Programma generale totale	798	489,59	112	96,76	686	392,83

Il programma generale elenca 426 passaggi sulla rete delle Ferrovie federali, di cui 421 da sostituire mediante urgenti opere, con sopra o sottopassaggi. È previsto che l'esecuzione del programma generale si estenderà su un periodo minimo di 8-9 anni. Per quanto concerne le ferrovie private è previsto di sostituire i passaggi a livello con sotto o soprappassaggi soltanto in 104 dei 372 casi indicati. Conseguentemente per 268 intersezioni ferrostradali, che rimarrebbero nella pericolosa situazione di passaggi a livello, è previsto di garantire la sicurezza di traffico unicamente con barriere, luci lampeggianti o miglioramenti di visuale.

Nell'ambito di questo programma generale, la Commissione ha elaborato un programma speciale d'urgenza per quelle sistemazioni che devono essere realizzate senza ulteriori indugi. Questo programma d'urgenza si presenta come segue:

	Totale del programma urgente		Intersezioni su strade principali		Intersezioni non su strade principali	
	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.	Numero passaggi a livello	Spese in milioni fr.
FFS	93	101,50	27	29,40	66	72,10
Ferrovie private e tratte di raccordo	97	59,47	34	34,55	63	24,92
Programma urgente totale	190	160,97	61	63,95	129	97,02

2. Finanziamento dei lavori di sistemazione

Il rapporto finale della Commissione peritale mostra con quale cura del particolare il gruppo di lavoro per i problemi finanziari e giuridici abbia esaminato e discusso la questione dell'incremento dell'opera di sistemazione mediante un finanziamento complessivo atto a garantire una esecuzione dei programmi nei termini previsti. Sono state esaminate e vagliate le possibilità seguenti:

- Accrescimento dell'appoggio finanziario per le misure di sicurezza che competono alle ferrovie. Ma questa soluzione cadrebbe male in quanto, nella maggioranza dei casi, in virtù dell'articolo 26 della legge sulle ferrovie, la maggior parte delle spese è addossata al proprietario della strada, il cui traffico, dalla rapidissima evoluzione, si pone, quasi sempre, come causa principale delle misure che devono essere prese.
- Contributo federale per le spese competenti alla ferrovia e alla strada, conformemente all'articolo 23 della Costituzione federale. La sistemazione delle intersezioni ferroviarie su tutto il paese verrebbe così considerata alla stregua di una opera pubblica d'interesse generale. Ma questa soluzione, ancorchè la maggioranza della Commissione l'abbia stimata giuridicamente ammissibile, non è stata prescelta, in quanto verrebbe ad introdurre, nel sistema di sovvenzionamento delle opere pubbliche, una prassi eccessivamente indefinita, passibile di sviluppi imprevedibili.

- Aiuto finanziario fornito al proprietario della strada mediante prelevamento dei fondi sulla quota del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti destinata alle costruzioni stradali. Solo questa soluzione consente un aiuto federale veramente adeguato e può facilmente essere inserita nella legislazione sulle strade e le ferrovie.

Ci siamo pertanto convinti che quest'ultimo modo, proposto dalla Commissione peritale, per finanziare la sistemazione delle intersezioni ferrostradali, fosse quello veramente adeguato.

A contare dal 1° gennaio 1959, la quota del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti destinata alle costruzioni stradali, è annualmente ripartita come segue in virtù del decreto federale già citato del 23 dicembre 1959 (RU 1960, 382 [A X B 2 c]):

- a. 40 per cento, come contributo della Confederazione alle spese per le strade nazionali;
- b. 22 per cento, come contributo alle spese di costruzione delle strade principali appartenenti a una rete da designare dal Consiglio federale;
- c. 30 per cento, come contributo generale alle spese per le strade aperte agli autoveicoli;
- d. 8 per cento, come contributo suppletivo agli oneri stradali dei Cantoni bisognevoli di una perequazione finanziaria.

L'opinione delle autorità federali, secondo la quale la parte (22 per cento) messa a disposizione per la sistemazione delle strade principali era calcolata molto largamente, dato che i Cantoni non sarebbero dovuti essere in grado di accelerare sensibilmente i lavori sulle strade principali proprio nello stesso momento in cui avrebbero dovuto iniziare la costruzione delle strade nazionali, è stata confortata dai fatti. Cosicché anche se i mezzi disponibili per le strade principali sono stati interamente ripartiti, nei programmi generali via via succedutisi, e si è addirittura reso necessario ridurre considerevolmente le somme domandate da taluni Cantoni, pur tuttavia è rimasta inutilizzata, questi ultimi anni, una somma ammontante a ben 70 milioni di franchi sul credito stanziato per le strade principali. Questa somma è frattanto passata dai 70 ai 120 milioni per il fatto che alcune somme già prese sul credito delle strade principali sono dovute essere ricontabilizzate, le strade cui esse si riferivano essendo entrate nel novero delle strade nazionali.

I Cantoni sembrano oggi giorno meno che mai in grado di accelerare la sistemazione delle strade principali, cosicché i fondi non impiegati dovrebbero ben presto essere drasticamente ridotti. Per questa ragione occorre acconsentire con la Commissione peritale che è senz'altro possibile distrarre senza inconvenienti una notevole parte della quota del prodotto dei dazi sui carburanti destinata alle strade principali, per farne un fondo

donde attingere i mezzi atti a finanziare delle opere, certo, eseguibili a titolo generale di opere stradali, siccome intese a sopprimere i passaggi a livello o ad attrezzarli con adeguati impianti di sicurezza. Siamo d'accordo con la Commissione anche laddove essa stima che questo ammontare dovrebbe essere stabilito attorno al 3/22 del suddetto 22 per cento.

Nel 1964, quando si dovrà passare alla esecuzione del programma, questa frazione si aggirerà sui 7,5 milioni di franchi. In seguito all'aumento degli introiti doganali sui carburanti, essa salirà poi, negli anni successivi, a 10 milioni e oltre. Sino al 1973, e cioè per il primo decennio dall'inizio dei lavori, saranno disponibili in tutto 100 milioni di franchi, vale a dire 10 milioni di franchi all'anno, impiegabili nella soppressione o nell'attrezzatura dei passaggi a livello.

Stando ai calcoli delle spese, eseguiti dalla Commissione peritale, l'attuazione del programma generale e del programma urgente esigerebbe, in un calcolo prudentemente valutativo, le somme seguenti:

	Programma generale (su 10 anni) in mlo di fr.	Programma urgente (su 3 anni) in mlo di fr.
Totale spese (senza passaggi a livello sulle strade principali)	circa 400	circa 100
di cui a carico dei proprietari delle strade (70% in media)	circa 270	circa 70
Contributi federali ai proprietari di strade (40% in media)	circa 100	circa 30

Se la Confederazione, seguendo la nostra proposta, dovesse disporre annualmente di 10 milioni di franchi circa, per sussidiare la soppressione dei passaggi a livello o l'approntamento di misure di sicurezza, essa, ci sembra, disporrebbe con ciò di risorse sufficienti ad assicurare l'esecuzione del programma.

Ci preme di sottolineare che la Conferenza dei direttori dei lavori pubblici ha esaminato il problema della soppressione o del miglioramento dei passaggi a livello nella sua seduta del 5 aprile 1963 e che essa ha approvato quanto siamo venuti esponendo qui sopra. I rappresentanti delle associazioni automobilistiche, sedenti nella Commissione peritale, hanno approvato anch'essi sia il programma sia il finanziamento ed anzi hanno fatto confermare questa loro approvazione dagli organi delle loro associazioni.

B. Commenti al disegno

Il disegno, che sarà intitolato come decreto concernente il sussidamento della soppressione dei passaggi a livello o dell'adozione di misure

di sicurezza, trova il suo fondamento costituzionale negli articoli 26 (legislazione ferroviaria) e 36 *ter* (finanziamento dei lavori stradali). Benchè il decreto concerna soltanto la copertura delle spese addossate ai proprietari delle strade, risulta necessario ancorarlo all'articolo 26, in quanto l'allestimento dei programmi, l'approvazione dei progetti e la vigilanza sui lavori cadono nell'ambito della legislazione ferroviaria. Occorre tuttavia notare che la soppressione o l'attrezzatura dei passaggi a livello deve, nel quadro del presente disegno, essere accelerata mediante sussidiamiento e non mediante misure coercitive. La ripartizione delle competenze fra la Confederazione, sovrana in materia ferroviaria, e i Cantoni, sovrani in materia stradale, non sarà punto modificata; nè saranno ampliate le attribuzioni federali sulle questioni ferroviarie e nemmeno si disegna di variare la competenza del Tribunale federale sulle controversie fra proprietario di strada e impresa ferroviaria, che dovessero sorgere in merito alla ripartizione delle spese (art. 40, cpv. 2, della legge sulle ferrovie).

L'articolo cost. 36 *ter* obbliga la Confederazione ad assegnare, secondo la legislazione, i tre quinti del prodotto netto dei dazi d'entrata sui carburanti per motori, a determinati compiti stradali. La soppressione o l'attrezzatura dei passaggi a livello rientra palesemente nel novero di questi compiti. Ci si deve però chiedere se l'articolo 36 *ter*, capoverso 1, lettera c, non intenda riservare ai Cantoni il diritto di decidere con piena autonomia sull'impiego dei contributi generali. Se così fosse, apparirebbe dubbia la costituzionalità del disegno, in quanto la Confederazione intende dedurre il diritto di riservare una parte dei contributi alla soppressione o all'attrezzatura dei passaggi a livello, nonchè il diritto di decidere quali intersezioni ferrostradali debbano essere sistemate e con quale aliquota di sussidio. In realtà il testo dell'articolo cost. 36 *ter* non conferisce però ai Cantoni un pieno potere di decisione autonoma. Il primo capoverso, lettera c, non parla nemmeno di contributi « versati ai Cantoni » ma bensì soltanto di contributi vincolati a un determinato scopo, e cioè alla copertura delle « spese per le strade aperte agli autoveicoli ». Si potrebbe, a dir vero, obiettare ancora che i contributi generali menzionati in detta lettera e, siano stati previsti in sostituzione della vecchia quota cantonale sul prodotto dei dazi sulla benzina; ma anche quest'obiezione non regge, in quanto la Confederazione si è già attribuita, mediante il decreto federale del 21 dicembre 1950 sulla ripartizione della metà del prodotto di dazi sulla benzina (RU 1951, 163) la competenza di emanare essa stessa le pertinenti prescrizioni di riparto. L'articolo 4 di questo decreto dispone infatti che i sussidi vanno impiegati « avantutto a mettere e a mantenere in buono stato le strade di grande transito e quelle percorse dalle corriere postali, come pure a sopprimere i passaggi a livello ». Quanto è proposto oggi, non è dunque se non la concreta attuazione di un obbligo instaurato precedentemente dalla Confederazione con una formulazione astratta.

Gli articoli 1 e 2 dell'allegato disegno definiscono il campo d'applicazione del decreto. Sarà sempre possibile accordare dei sussidi speciali per le spese che ricadono sul proprietario della strada, allorchè la sistemazione non costituisce parte integrante di un progetto di strada nazionale e non può pertanto venire finanziata, in tutto o in parte, mediante i crediti aperti per dette strade, oppure allorchè non si tratta di un progetto d'ammodernamento di un tratto di strada principale da finanziarsi mediante i fondi destinati alle strade di questa categoria. Le spese di sistemazione che concernono la ferrovia sono sopportate da essa, cui è data però la possibilità di sollecitare un sussidiamento federale nell'ambito della legislazione ferroviaria.

L'articolo 3 prevede che i mezzi necessari al sussidiamento federale saranno prelevati da quella parte del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti che è destinata alle costruzioni stradali. Ciò implica la modificazione degli articoli 1 e 15 del decreto federale del 23 dicembre 1959 concernente l'uso di detta quota daziaria. Concretamente, si tratta di distrarre i 3/22 dalla parte destinata alle strade principali (art. 1, lett. b) per aggiungerli alla parte destinata ai contributi generali (lett. c), onde poterne dedurre l'ammontare necessario alla sistemazione dei passaggi a livello (art. 15). Questa modifica può sembrare, così come l'abbiamo esposta, alquanto complessa; essa è però indispensabile, dato che l'articolo 1, lettera b, del decreto del 1959 corrisponde alla lettera b dell'articolo 36 *ter* cost. e che il comune dettato dei due, laddove reca « una rete [di strade principali] da designare dal Consiglio federale », non può essere modificato, da un decreto esecutivo, mediante una formulazione estensiva che aggiunga, ad esempio, « ... e a quelle di soppressione od attrezzatura dei passaggi a livello anche fuori di detta rete ».

Giusta l'articolo 4 del disegno, i contributi per le spese di sistemazione dei passaggi a livello, a carico del proprietario della strada, devono essere contenuti entro i limiti di quelli accordati per la soppressione delle intersezioni a raso con le strade della rete principale. Il compito di attribuire i contributi e di fissarne l'aliquota caso per caso è lasciato al Consiglio federale, le cui decisioni saranno tuttavia prese solo previo contatto tra le autorità federali, i Cantoni e le imprese ferroviarie. Siccome il nuovo decreto permetterà di sussidiare non solo la costruzione di sopra o sottopassaggi, ma anche l'impianto di barriere, lampeggiatori, ecc., pure le spese concernenti detti impianti accessori devono essere poste al beneficio del sussidio allorchè i passaggi a livello si trovano su una sezione sistemata d'una strada principale.

L'articolo 5 dà facoltà al Consiglio federale di disciplinare, mediante disposizioni speciali, la procedura di designazione dei progetti da accelerare col sussidiamento, nonchè la procedura d'approvazione dei progetti, la vigilanza sui lavori e l'allestimento dei rendiconti. Rapporti frequenti

rimarranno indispensabili tra i servizi federali, i Cantoni, le Ferrovie federali e le imprese ferroviarie private. Siccome poi la soppressione o la attrezzatura dei passaggi a livello concerne, in primo luogo, l'allestimento dei progetti di strade e la costruzione delle medesime e siccome le spese stradali devono essere coperte mediante i mezzi forniti dal dazio sulla benzina, è logico che la competenza suprema spetti, sul piano federale, al Dipartimento dell'interno, il quale l'attuerà tramite l'Ufficio delle strade e delle arginature. Scaduto inutilizzato il termine di referendum, oppure ottenuta l'approvazione in votazione popolare, cadrebbe opportuno che il nuovo decreto entrasse in vigore retroattivamente, e cioè il 1° gennaio 1964, così da spiegare la sua piena efficacia il più presto possibile.

Articolo 6. Il disegno modifica il decreto del 23 dicembre 1959 concernente l'uso della quota del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti destinata alle costruzioni stradali. Quest'ultimo decreto ha carattere obbligatorio generale; pertanto anche il decreto di cui presentiamo ora il disegno dovrà rivestire questa forma.

Già all'inizio del capitolo ci siamo pronunciati circa alla *costituzionalità* del disegno.

Fondandoci su quanto precede, abbiamo l'onore di raccomandarvi di accettare l'allegato disegno.

Vogliate gradire, onorevoli signori, Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 29 ottobre 1963.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione:

Spühler.

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser.

**Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea federale per il sussidiamento della
soppressione dei passaggi a livello o dell'adozione di misure di sicurezza (Del 29 ottobre
1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8843
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.11.1963
Date	
Data	
Seite	1641-1651
Page	
Pagina	
Ref. No	10 154 729

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.