

99.054

**Messaggio  
concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA**

del 31 maggio 1999

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale concernente il nuovo credito complessivo per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina (NFTA).

Nel contempo, vi proponiamo di togliere di ruolo il seguente intervento parlamentare:

1997 P 95.3601 Alptransit SA; Società anonima di diritto misto  
(N 20.6.97, Ratti)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

31 maggio 1999

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Ruth Dreifuss  
Il cancelliere della Confederazione, François Couchepin

---

## Compendio

*Il 29 novembre 1998 popolo e Cantoni hanno approvato a chiara maggioranza il progetto di costruzione e finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP). Il questo modo è stato garantito il finanziamento della NFTA, uno dei tasselli della modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie, e la sua realizzazione può essere portata avanti con determinazione. La prossima tappa prevede la richiesta all'Assemblea federale dei necessari finanziamenti, conformemente all'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (in precedenza art. 24 disp. trans. Cost.).*

*Per la realizzazione del progetto NFTA (compresa l'integrazione della Svizzera orientale) finora sono stati sbloccati crediti d'impegno per circa 2,5 miliardi di franchi:*

<i>Opera (Costi in mio di fr. sulla base dei prezzi del 1991)</i>	<i>Primo credito complessivo<sup>1</sup></i>	<i>Secondo credito d'impegno<sup>2</sup></i>
<i>Sorveglianza del progetto</i>	<i>35,4</i>	<i>3,3</i>
<i>Asse del Lötschberg</i>	<i>259,4</i>	<i>297,1</i>
<i>Asse del San Gottardo</i>	<i>490,9</i>	<i>492,1</i>
<i>Sistemazione Surselva</i>	<i>11,4</i>	<i>108,6</i>
<i>Raccordo della Svizzera orientale</i>	<i>753,9</i>	<i>0</i>
<i>Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau</i>	<i>83,0</i>	<i>0</i>
<i>Ampliamenti delle linee della rimanente rete</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Totale</i>	<i>1634,0</i>	<i>901,1<sup>3</sup></i>

*Il primo credito complessivo è destinato alla progettazione e alla preparazione dei lavori per le linee di base del San Gottardo e del Lötschberg, alla realizzazione della linea dello Zimmerberg e alla parziale sistemazione della tratta San Gallo - Pfäffikon SZ. Il secondo credito d'impegno serve per passare dai lavori di pianificazione, sondaggio e preparazione ai lavori di costruzione nelle due gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg.*

*Per realizzare la NFTA entro i termini stabiliti, i costruttori devono costantemente onorare nuovi obblighi. I crediti approvati per il Lötschberg e il San Gottardo saranno così assegnati ed esauriti già entro la metà del 1999. Per impedire*

<sup>1</sup> FF 1999 1224: decreto federale del 19 giugno 1997 concernente il primo credito complessivo per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina, compresi i supplementi 1/97 e 1/98.

<sup>2</sup> FF 1995 IV 561: modifica del 1° ottobre 1997, FF 1997 IV 672: decreto federale del 20 settembre 1995 concernente un secondo credito d'impegno (credito transitorio) per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina.

<sup>3</sup> Sulla base dei prezzi del 1995, questa somma corrisponde a 855 mio di fr.

interruzioni dei lavori, garantire l'inizio degli interventi urgenti già prima dell'entrata in vigore del nuovo credito complessivo per la NFTA ed evitare tempi morti, all'Assemblea federale è stato chiesto un credito supplementare al secondo credito d'impegno pari a 290 milioni di franchi<sup>4</sup> (Lötschberg 200 mio di fr., San Gottardo 90 mio di fr.), che sarà discusso durante la sessione estiva 1999.

Per l'intero progetto NFTA viene ora chiesto un nuovo credito complessivo, che tiene conto anche degli investimenti effettuati a partire dal 1993. Per garantire una struttura comprensibile e trasparente, questo credito sarà suddiviso in distinti crediti d'opera, sulla base della istruzione dipartimentale concernente il controlling della NFTA. Gli attuali crediti d'impegno saranno abrogati. Ognuno dei sette crediti d'opera corrisponde a un determinato lavoro, mentre l'ottavo concerne le riserve.

Il credito complessivo qui richiesto per la realizzazione della trasversale ferroviaria svizzera attraverso le Alpi, comprese le riserve, ammonta a 12 600 milioni di franchi (sulla base dei prezzi e della progettazione del 1998, senza rincaro, IVA e interessi intercalari). La prima fase prevede di liberare 9700 milioni, mentre la seconda fase blocca un importo di 2900 milioni di franchi. I crediti d'opera sono stati suddivisi nelle fasi e negli interventi seguenti:

	Investimenti in mio di fr.		
	Prima fase fondi liberati	Seconda fase fondi bloccati	Totale
a. Sorveglianza del progetto	65	–	65
b. Asse del Lötschberg	2754	–	2754
c. Asse del San Gottardo	5410	1202	6612
d. Sistemazione Surselva	105	–	105
e. Raccordo della Svizzera orientale	40	810	850
f. Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	5	69	74
g. Ampliamenti delle linee della rimanente rete	214	257	471
h. Riserve	1107	562	1669

Il credito complessivo è amministrato dal Consiglio federale, che può inoltre:

- a. effettuare trasferimenti esigui fra i crediti d'opera menzionati nell'articolo 1 lettere a-g;
- b. liberare i crediti d'opera in tranche;
- c. liberare riserve (art. 1 lett. h) a favore degli altri crediti d'opera, se è provato che i costi supplementari non possono essere compensati con altri mezzi;
- d. aumentare il credito complessivo in funzione del rincaro comprovato, dell'IVA e degli interessi intercalari.

<sup>4</sup> Credito aggiuntivo al secondo credito d'impegno: indice 113,2 (sulla base dei prezzi dell'ottobre 1994).

---

*I crediti d'impegno per la NFTA attualmente in vigore saranno soppressi. Gli impegni assunti e i pagamenti già effettuati saranno a carico del nuovo credito complessivo per la NFTA.*

# Messaggio

## **1 Parte generale**

### **11 Situazione attuale**

#### **111 Sul piano politico**

Il 29 novembre 1998, accogliendo il progetto concernente la costruzione e il finanziamento dei trasporti pubblici (FTP), popolo e Cantoni<sup>5</sup> hanno garantito il finanziamento della NFTA, due mesi dopo aver approvato l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). L'estenuante discussione sul tracciato, politicamente molto delicata, ha così potuto essere archiviata. L'UE ha ricevuto un chiaro segnale: il popolo svizzero intende realizzare una politica dei trasporti che rafforzi il settore pubblico, trasferisca il traffico dalla strada alla rotaia e sia in grado di assumersi gli impegni dell'accordo di transito. All'inizio del 1999 è entrata in vigore la prima tappa della riforma delle ferrovie; sono inoltre stati avviati i lavori preparatori in vista della seconda tappa, conformemente a quanto chiesto dal Parlamento.

Il nuovo articolo costituzionale (art. 196 n. 3 Cost.99<sup>6</sup>) disciplina il finanziamento (fonti, fondi, limitazione nel tempo) e definisce sommariamente i quattro grandi progetti ferroviari (Ferrovia 2000 prima e seconda tappa, NFTA, raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità e miglioramento della protezione contro l'inquinamento fonico lungo le tratte ferroviarie). I singoli grandi progetti ferroviari vanno disciplinati dettagliatamente in distinti decreti federali di obbligatorietà generale sottoposti a referendum facoltativo. Per Ferrovia 2000 e la NFTA sono già in vigore alcuni decreti federali. Il nuovo articolo costituzionale rende tuttavia necessari taluni adeguamenti. Per Ferrovia 2000 ciò riguarda solo il finanziamento. Per la NFTA, accanto a questo aspetto l'intero progetto è stato ridimensionato e suddiviso in due fasi. Il 1° marzo 1999 vi abbiamo trasmesso il decreto sul risanamento fonico. Presenteremo probabilmente nel 2001 il disegno per un decreto federale concernente il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità; per quello concernente la seconda tappa di Ferrovia 2000 aspetteremo ancora qualche anno.

#### **112 Sul piano giuridico**

In seguito all'approvazione del progetto FTP abbiamo posto in vigore i seguenti decreti federali, rilevanti per la NFTA:

<sup>5</sup> Maggioranza del popolo: 63,5% sì contro 36,5% no; maggioranza dei Cantoni: 20,5 contro 2,5.

<sup>6</sup> RU 1999 741 (prec. art. 24 disp. trans. Cost.): il decreto federale richiedeva l'introduzione di un articolo 23 nelle disposizioni transitorie della Costituzione federale. Nel frattempo, il 7 giugno 1998, popolo e Cantoni hanno già votato un articolo 23 delle disposizioni transitorie, concernente provvedimenti intesi a equilibrare il bilancio (cfr. RU 1998 2031). Il decreto federale che vi presentiamo attualmente non abroga tali provvedimenti. Per questo motivo la nuova disposizione costituzionale è introdotta quale articolo 24 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale.

- la modifica del 20 marzo 1998 del decreto sul transito alpino del 4 ottobre 1991<sup>7</sup> (in vigore dal 1° gennaio 1999);
- il decreto sul finanziamento del transito alpino del 19 giugno 1997<sup>8</sup> (in vigore dal 1° gennaio 1999);
- il regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari<sup>9</sup> del 9 ottobre 1998 (in vigore retroattivamente dal 1° gennaio 1998).

L'articolo 4 capoverso 2 del decreto federale del 20 settembre 1995, modificato il 1° ottobre 1997, ci autorizza inoltre a liberare la quota bloccata del secondo credito d'impegno (credito transitorio); è quanto abbiamo fatto con il nostro decreto del 27 gennaio 1999.

### 113 Sul piano finanziario

Per la realizzazione del progetto NFTA (inclusa l'integrazione della Svizzera orientale) sono finora stati approvati o liberati crediti d'impegno per un importo pari a circa 2,5 miliardi di franchi:

Opera (costi in mio di fr., sulla base dei prezzi del 1991)	Primo credito complessivo <sup>10</sup>	Secondo credito d'impegno <sup>11</sup>	Impegni contratti fino al 31.03.99
Sorveglianza del progetto	35,4	3,3	38,7
Asse del Lötschberg	259,4	297,1	375,1
Asse del San Gottardo	490,8	492,2	695,4
Sistemazione Surselva	11,5	108,5	78,3
Raccordo della Svizzera orientale	753,9	0	25,1
Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	83,0	0	1,4
Ampliamenti delle linee della rimanente rete	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>1634,0</b>	<b>901,1</b>	<b>1214,0</b>

I crediti d'opera stabiliti finora in base al primo credito complessivo e al secondo credito d'impegno sono suddivisi tra i singoli interventi nel modo seguente.

Primo credito complessivo:

- Il credito d'opera per il San Gottardo, di 500 milioni di franchi, mediante il credito supplementare 1/98 di 19 milioni di franchi è stato portato a 519 milioni di franchi. Esso è destinato alla sorveglianza del progetto (16,7 mio di fr.), all'asse del San Gottardo (490,8 mio di fr.) e alla sistemazione della tratta della Surselva (11,5 mio di fr.).

<sup>7</sup> RU 1999 769 (RS 742.104)

<sup>8</sup> FF 1999 II 1224: sostituisce il decreto federale del 1° ottobre 1991 concernente il credito globale per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina (FF 1993 I 91) e il decreto federale del 26 settembre 1991 concernente il finanziamento dell'integrazione della Svizzera orientale nel progetto di ferrovia transalpina (FF 1993 I 94).

<sup>9</sup> RS 742.140

<sup>10</sup> Inclusi i supplementi 1/97 (15 mio di fr. per il Lötschberg) e 1/98 (19 mio di fr. per il San Gottardo e 4 mio di fr. per il Lötschberg).

<sup>11</sup> Corrisponde, se calcolato in base ai prezzi del 1995, a un importo di 855 mio di fr.

- Il credito d'opera per il Lötschberg, di 250 milioni di franchi, mediante i crediti aggiuntivi 1/97 e 1/98 (risp. di 15 e di 4 mio di fr.) è stato portato a 269 milioni di franchi. Esso è destinato alla sorveglianza del progetto (9,6 mio di fr.) e all'asse del Lötschberg (259,4 mio di fr.).
- Il credito d'opera per la pianificazione del collegamento della Svizzera orientale al San Gottardo, di 50 milioni di franchi, è destinato alla sorveglianza del progetto (9,1 mio di fr.) e al raccordo della Svizzera orientale (40,9 mio di fr.).
- Il credito d'opera per la linea dello Zimmerberg, di 713 milioni di franchi, è destinato al raccordo della Svizzera orientale.
- Il credito d'opera per la sistemazione parziale della tratta San Gallo - Pfäffikon SZ, di 83 milioni di franchi, è stato utilizzato per gli ampliamenti tra San Gallo e Arth-Goldau.

Secondo credito d'impegno:

- Il credito d'opera per il San Gottardo, di 570 milioni di franchi (sulla base dei prezzi del 1995) corrisponde, sulla base dei prezzi del 1991, a 600,7 milioni di franchi. Esso è destinato all'asse del San Gottardo (492,2 mio di fr.) e alla sistemazione della Surselva (108,5 mio di fr.).
- Il credito d'opera per il Lötschberg, di 285 milioni di franchi (sulla base dei prezzi del 1995) corrisponde, sulla base dei prezzi del 1991, a 300,4 milioni di franchi. Esso è destinato alla sorveglianza del progetto (3,3 mio di fr.) e all'asse del Lötschberg (297,1 mio di fr.).

## **12 Stato del progetto il 31 marzo 1999**

### **121 Breve riassunto delle procedure d'approvazione**

#### **121.1 Introduzione**

Le singole parti del progetto NFTA si trovano in diverse fasi di preparazione, procedura e realizzazione.

Per le nuove tratte del San Gottardo e del Lötschberg e per l'integrazione della Svizzera orientale si stanno preparando i progetti di massima. Noi li approviamo e in questo modo viene stabilito il tracciato. Sulla base di queste decisioni vengono elaborati i progetti da mettere in consultazione e ha inizio la procedura d'approvazione dei piani.

Le sistemazioni di tratte già esistenti non necessitano di decisioni sui progetti di massima. I piani sono elaborati e sottoposti alla procedura di approvazione. Ciò concerne le sistemazioni della tratta della Surselva (Ferrovie retiche e Ferrovia Furka-Oberalp), della tratta San Gallo - Arth-Goldau (Ferrovie Lago di Costanza-Toggenburgo, Ferrovie federali svizzere SA e Ferrovie del Sud-Est) e di altre tratte (Ferrovie federali svizzere SA e Società ferroviaria delle Alpi bernesi BLS).

## **121.2 Stato dei progetti di massima**

Sono già disponibili i progetti di massima per tutte le nuove tratte della NFTA tra Heustrich e la valle del Rodano (asse del Lötschberg), tra Arth-Goldau e Lugano (asse del San Gottardo) come pure per il raccordo della Svizzera orientale. Li abbiamo approvati rispettivamente il 29 giugno 1994, il 12 aprile 1995 e il 15 marzo 1999, fissandone in tal modo i tracciati. In quanto queste nuove tratte corrispondano agli investimenti per la NFTA finanziati, i progetti di massima sono stati approvati e i tracciati definiti nel piano settoriale di AlpTransit (categoria 1). Le altre tratte, non finanziate e rimandate a più tardi<sup>12</sup>, sono state stabilite nel piano settoriale di AlpTransit a livello di pianificazione del territorio. A tempo debito, questi progetti di massima andranno adeguati alle condizioni attuali e ci dovranno essere sottoposti per approvazione (categoria 2). L'allegato 1.1. fornisce un riassunto più dettagliato.

## **121.3 Stato dei progetti messi in consultazione**

Le procedure di approvazione dei piani sono concluse per quanto riguarda i progetti messi in consultazione per le parti più importanti della linea di base del Lötschberg (in particolare la galleria di base parte nord) e della linea di base del San Gottardo (in particolare la galleria di base, gli attacchi intermedi di Amsteg e Faido). Per le parti mancanti della prima fase di costruzione le decisioni di approvazione dei piani avranno luogo nel corso del 1999 e del 2000 (Lötschberg: galleria di base parte sud e Rarogne; San Gottardo: portale di Bodio). Le procedure di approvazione della seconda fase di costruzione (gallerie di base del Ceneri e dello Zimmerberg, nonché il collegamento fra la linea che costeggia la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo) saranno avviate solo una volta che avremo deciso l'inizio dei lavori. L'allegato 1.2. fornisce un riepilogo dettagliato.

## **121.4 Stato dei piani**

Per le sistemazioni della Surselva, le procedure di approvazione dei piani sono state aperte e infine portate a termine tra il 1995 e il 1997. Per gli ampliamenti sulla tratta San Gallo - Arth-Goldau sono state avviate due procedure nel 1995 (cantieri di Degersheim e Pfäffikon SZ). Le decisioni in proposito non sono ancora state prese. Per gli altri progetti, così come per gli ampliamenti di altre tratte, non sono ancora stati sviluppati piani particolareggiati.

## **121.5 Garanzia dei tracciati**

Suddividendo la NFTA in tappe, in particolare rinviando sostanzialmente la costruzione delle nuove tratte che non riguardano direttamente le gallerie di base, sorge una questione: come vincolare giuridicamente i tracciati che abbiamo approvato con la nostra decisione del 15 marzo 1999 e stabilito nel piano settoriale di AlpTransit? È emerso che lo strumento della pianificazione territoriale, ossia il piano settoriale di AlpTransit, non è sufficiente per impedire decisioni anticipate in materia di costruzione o altro per quanto concerne i tracciati delle future tratte. È vero che a livello di piano direttore i Cantoni sono chiamati, così come i Comuni a livello di piano regolatore, a considerare e ad applicare le decisioni pianificatorie

<sup>12</sup> Art. 8<sup>bis</sup> del decreto sul transito alpino nella versione del 20 marzo 1998 (RU 1999 769).

prese dalla Confederazione nel piano settoriale di AlpTransit. Si tratta tuttavia di un processo particolarmente lungo, che oltretutto non si è ancora instaurato ovunque.

Per affrontare questo problema, la legislazione ferroviaria dispone, dal canto suo, di uno strumentario insufficiente. L'articolo 18b della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>13</sup> sulle ferrovie stabilisce che l'autorità di vigilanza può determinare zone riservate allo scopo di assicurare la disponibilità dei terreni necessari a costruzioni e impianti ferroviari. In base al diritto in vigore, tuttavia, la validità di queste decisioni è limitata a cinque anni al massimo. Il nostro disegno di legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani prevedeva, per le ferrovie e le strade nazionali, un periodo di otto anni, e la possibilità di prolungarlo di quattro anni al massimo. Inoltre riservava la possibilità di stabilire una zona di progettazione anche una volta scaduto questo termine. Il Consiglio nazionale ha modificato questa proposta, riportando la durata di validità delle zone di progettazione a cinque anni, cui ha aggiunto una possibilità di prolungamento di tre anni al massimo. Ha inoltre stabilito che, una volta scaduta, la zona di progettazione potrà essere ridefinita. Il Consiglio degli Stati, che aveva ratificato la nostra proposta, si occuperà della questione durante la sessione estiva, nell'ambito della procedura di eliminazione delle divergenze. Sebbene l'esito dei dibattiti sia ancora aperto, va tenuto conto del fatto che i termini, rispetto al nostro disegno, saranno ridotti.

Inadatto è anche lo strumento degli allineamenti fornito dall'articolo 18e della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie. Essi possono infatti venire determinati soltanto dopo che i piani dei progetti messi in consultazione sono stati approvati. L'approvazione dei progetti di massima da parte del Consiglio federale non soddisfa questa condizione.

Sebbene non possa coprire l'intero arco di pianificazione della NFTA, la definizione di zone di progettazione va perseguita, perlomeno come provvedimento urgente. Essa avviene nell'ambito di procedure che prevedono l'esposizione pubblica dei piani, analoghe alla procedura d'approvazione degli stessi prevista dal diritto ferroviario. A causa delle restrizioni di utilizzazione dovute alla definizione di una zona di progettazione, occorre tuttavia fare i conti con un alto numero di opposizioni e una procedura considerevolmente lunga.

Per evitare precedenti costosi (costruzioni o altre misure), dopo la soppressione delle zone di progettazione si potrà ricorrere solo all'acquisto, da parte delle compagnie ferroviarie o dei costruttori, delle superfici stabilite nel piano settoriale di cui all'articolo 8<sup>bis</sup> del decreto sul transito alpino del 4 ottobre 1991<sup>14</sup>, da noi approvate il 15 marzo 1999. I mezzi finanziari necessari a tale scopo non sono tuttavia contemplati nei crediti FTP. Occorre pertanto un disciplinamento giuridico più efficace per la garanzia dei tracciati, che ad ogni modo comporterà conseguenze finanziarie. Il Tribunale federale ha infatti stabilito che un blocco di proprietà fondiaria superiore a otto anni costituisce un'espropriazione materiale e dà diritto a un'indennità.

Riassumendo, ribadiamo che, per garantire una pianificazione federale a lungo termine, la legislazione in vigore offre strumenti insufficienti.

Questo problema andrà risolto a prescindere dal presente messaggio.

<sup>13</sup> RS 742.101  
<sup>14</sup> RS 742.104

## **122 Stato dei lavori il 31 marzo 1999**

### **122.1 Introduzione**

Sulla base dei crediti approvati nel frattempo, già dal 1994 sono iniziati i lavori per la NFTA (sondaggi nella valle della Kander e a Piora nonché pozzi d'attacco intermedio di Mitholz, Ferden e Sedrun). Complessivamente, fino al termine del 1998 per i lavori di costruzione, sondaggio e pianificazione sono stati destinati 804 milioni di franchi.

### **122.2 Asse del Lötschberg**

Per quanto concerne l'asse del Lötschberg, il sistema di sondaggio della valle della Kander è stato portato a termine nel corso dell'estate del 1998. Esso corrisponde al futuro cunicolo di sicurezza tra Frutigen e l'attacco intermedio di Mitholz, ed è così parte integrante del programma di sicurezza della galleria di base. Sull'intero sistema della galleria di base del Lötschberg entro la fine del marzo 1999 sono stati realizzati:

- ca. 9,5 chilometri del cunicolo di sondaggio della valle della Kander;
- ca. 1,5 chilometri della finestra d'accesso di Mitholz;
- ca. 0,6 chilometri della finestra d'accesso di Ferden (su complessivi 4,5 km).

Al momento sono messi a concorso lavori di costruzione per un importo pari a 900 milioni di franchi. Dal punto di vista delle prestazioni, è già stato realizzato circa l'8 per cento dei lavori dell'asse del Lötschberg.

### **122.3 Asse del San Gottardo**

Per quanto concerne l'asse del San Gottardo, i lavori di sondaggio di Piora si sono conclusi il 9 dicembre 1998. I dati acquisiti sono stati integrati nel progetto di costruzione della galleria di base. Il cantiere principale dell'asse del San Gottardo è attualmente l'attacco intermedio di Sedrun. Dell'intero sistema della galleria di base del San Gottardo, entro la fine del marzo 1999 sono stati realizzati:

- A Sedrun gli impianti esterni con il binario di cantiere Tscheppa - Las Rueras e la stazione di cantiere. All'interno della montagna sono stati portati a termine un cunicolo d'accesso di 1,1 chilometri e un cunicolo di aerazione di 0,5 chilometri; nell'area dell'imbocco del pozzo sono stati conclusi i lavori di scavo e di betonaggio. Sono stati scavati i primi 140 metri del pozzo verticale profondo 820 metri.
- Al Monte Ceneri sono stati scavati circa 2 chilometri del cunicolo di sondaggio, la cui lunghezza prevista sarà di 3 chilometri.

Al momento i lavori di costruzione messi a concorso ammontano a 340 milioni di franchi. Dal punto di vista delle prestazioni, circa il 7 per cento dei lavori dell'asse del San Gottardo è già stato realizzato.

## **122.4 Sistemazione Surselva**

Il 45 per cento dei lavori di sistemazione della linea della Surselva è stato realizzato. La nuova galleria di Disentis è terminata ma non ancora rifinita; l'ampliamento della stazione di Disentis procede secondo i piani; l'incrocio Mompé/Tujetsch è in servizio, mentre sono in corso il potenziamento della linea di contatto e il miglioramento degli impianti elettrici. I lavori saranno terminati entro il 2002.

## **123 Sorveglianza del progetto da parte delle autorità**

Le responsabilità sono stabilite dal decreto sul transito alpino e dall'ordinanza sulle competenze NFTA. La sorveglianza da parte delle autorità è assegnata al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ed è assunta dall'UFT. La responsabilità operativa spetta invece ai costruttori. Dal 1° gennaio 1999 l'alta vigilanza dell'Assemblea federale sulla realizzazione della NFTA è assicurata dalla delegazione incaricata della sorveglianza della NFTA.

In base all'articolo 21 del decreto sul transito alpino e in relazione agli articoli 13 e 19 capoverso 1 dell'ordinanza sulle competenze NFTA<sup>15</sup>, il 30 novembre 1998 il DATEC ha posto in vigore l'istruzione dipartimentale concernente il controlling della NFTA (versione 3.00). L'istruzione dipartimentale formula i principi della sorveglianza e dell'orientamento del progetto, nonché del rendiconto nell'ambito del progetto globale di AlpTransit. Contribuisce a realizzare un sistema di gestione e informazione accessibile, informatizzato e aperto al futuro, che serve da sistema di allarme precoce a tutti i livelli organizzativi. Inoltre gli scambi di informazioni tra i costruttori e le autorità federali nell'ambito del progetto globale di AlpTransit saranno considerevolmente semplificati e accelerati, così da garantire la trasparenza.

## **124 Ordinazione della Confederazione e convenzioni tra la Confederazione e i costruttori**

Mediante una serie di convenzioni la Confederazione obbliga i singoli costruttori a progettare e realizzare determinate tratte della NFTA nuove o trasformate. Questa cosiddetta «ordinazione della Confederazione» corrisponde al decreto sul transito alpino del 4 ottobre 1991 (considerata anche la modifica del 20 marzo 1998) e alle consultazioni del Parlamento in merito al messaggio del 26 giugno 1996 sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici. Essa va intesa come valore di riferimento per prestazioni, costi e scadenze. Disciplina inoltre i rapporti tra Confederazione, compagnie ferroviarie e costruttori per quanto concerne progettazione, costruzione e finanziamento degli investimenti per la NFTA.

La Confederazione svizzera (Confederazione) ha sottoscritto due convenzioni<sup>16</sup> (la prima nell'ottobre del 1993 con le Ferrovie federali svizzere (FFS) e la seconda nel dicembre del 1993 con la Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-

<sup>15</sup> RS 742.104.5 con modifica del 25 novembre 1998 (RU 1999 704).

<sup>16</sup> Convenzione tra la Confederazione e le Ferrovie federali svizzere del 18./25.10.94 e convenzione tra la Confederazione e la Società ferroviaria delle Alpi bernesi (BLS) dell'8./17.12.93, riformulate nel 1997 e adattate al nuovo modello di committenza.

Sempione (BLS)), che affidano la responsabilità della progettazione e della costruzione della NFTA alle FFS e alla BLS. Attualmente tali convenzioni sono in corso di revisione, mentre si stanno trattando nuovi contratti con le filiali giuridicamente autonome BLS AlpTransit SA e AlpTransit San Gottardo SA.

Eventuali adeguamenti delle convenzioni che legano la Confederazione ad altre compagnie ferroviarie coinvolte nella NFTA (RhB, FO ecc.) o eventuali nuove convenzioni (ad es. per estendere il resto della rete ferroviaria) sono rinviati ad un'ulteriore tappa.

Al momento della redazione del presente messaggio, le trattative non sono ancora giunte a termine. Fatti salvi ulteriori adeguamenti, le convenzioni definiranno l'ordinazione della della Confederazione nel modo seguente:

- le prestazioni corrispondono al testo di legge (decreto sul transito alpino, modifica del 20 marzo 1998) e sono completate da standard tecnici;
- i costi corrispondono agli investimenti NFTA del messaggio FTP<sup>17</sup>; sono stati convertiti sulla base dei prezzi del 1998 e riportati senza aggiunta di IVA, rincaro e interessi intercalari (cfr. tavola di conversione nell'allegato 3);
- le scadenze corrispondono alle spiegazioni che abbiamo allestito per le votazioni del 29 novembre 1998.

Le prestazioni, i costi e le scadenze convenuti sono descritti nel numero 23. La seguente tavola illustra gli obiettivi relativi ai costi e le scadenze.

Opera <sup>18</sup> (costi in mio di fr. sulla base dei prezzi del 1998)	Costi	Inizio della costruzione	Entrata in servizio
Sorveglianza del progetto	65	dal 1993	fino al 2016 circa
Asse del Lötschberg	2754	2000 <sup>19</sup>	2007
Asse del San Gottardo	6612	San Gottardo 2000 <sup>18</sup> Ceneri 2006	San Gottardo 2012 Ceneri 2016
Sistemazione Surselva	105	dal 1995	2002
Raccordo della Svizzera orientale	850	Zimmerberg 2006 Hirzel 2011	Zimmerberg 2013 Hirzel 2016
Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	74	ca. dal 2000	gradualmente fino al 2013/16
Ampliamenti delle linee della rimanente rete	471	Accessi al Lötschberg 2001 Accessi al San Got- tardo 2010	Accessi al Lötschberg 2007 Accessi al San Gottardo 2016

<sup>17</sup> Costi di investimento secondo il messaggio FTP (FF 1996 IV 551), tavola dell'allegato 3 «Margine di approssimazione degli investimenti previsti»; sono inoltre stati stanziati 200 milioni di franchi (sulla base dei prezzi del 1995, senza riserve) per il «raccordo tra la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo» deciso dal Parlamento.

<sup>18</sup> L'istruzione dipartimentale concernente il controlling della NFTA modifica il piano strutturale del progetto rispetto al disegno FTP. La sistemazione della Surselva è separata dal cantiere del San Gottardo e portata avanti distintamente. In seguito impiegheremo solo le indicazioni dell'istruzione dipartimentale.

<sup>19</sup> Inizio dello scavo della galleria principale.

## **13            Regolamento del fondo**

### **131           Disposizioni del regolamento del fondo**

Il credito complessivo per la NFTA attingerà al fondo per i grandi progetti ferroviari. Questo fondo, giuridicamente non indipendente e dotato di contabilità propria, figura nell'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 24 disp. trans. Cost.). Il relativo regolamento<sup>20</sup> disciplina le procedure e le competenze concernenti i prelievi e le attribuzioni come pure le condizioni e i limiti massimi per gli anticipi. Inoltre, gli investimenti attivati per il progetto NFTA fino alla fine del 1997 (*sunk costs*) saranno risanati mediante una modifica dei valori dei prestiti già accordati alle ferrovie.

Ogni anno le vostre Camere approvano i prelievi dal fondo contemporaneamente al preventivo corrente. Noi abbiamo la possibilità di aumentare ogni anno il credito di pagamento fino a concorrenza del 15 per cento se i lavori di costruzione avanzano più velocemente del previsto e i costi evolvono secondo le attese. Stabiliamo inoltre le attribuzioni al fondo nell'ambito delle disposizioni dell'articolo 24 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale. Per garantire un finanziamento costante dei progetti, al fondo possono essere attribuiti anticipi attinti dalle casse generali della Confederazione, anche quando ciò comporta un aumento temporaneo della quota di indebitamento. Gli anticipi cumulati non possono tuttavia superare i 4,2 miliardi di franchi<sup>21</sup>. Questo tipo di finanziamento non contrasta con l'obiettivo di bilancio 2001 e costituisce la base per avviare e gestire il programma di costruzione, che dipende dai fondi a disposizione.

Gli anticipi (inclusi gli interessi) sono interamente risarcibili per mezzo delle fonti di finanziamento. La quota di indebitamento, invece, sarà rimborsata con gli utili aziendali delle ferrovie.

Poiché ogni spesa richiede un credito di pagamento, durante tutta la durata del progetto occorre tenere in considerazione le possibilità e i limiti del fondo per grandi progetti ferroviari. Pertanto, l'Ufficio federale dei trasporti procede dal canto suo ad un controllo periodico del fondo, che sarà liquidato soltanto una volta chiusi i conti di tutti i progetti e restituiti interamente gli anticipi e gli interessi.

I finanziamenti saranno messi a disposizione del costruttore sotto forma di mutui a interesse completo o variabile oppure sotto forma di contributi a fondo perso. La chiave di ripartizione è stabilita nelle convenzioni. Conformemente all'articolo 10 del regolamento del fondo, tutti i mutui concessi alle imprese ferroviarie prima del 31 dicembre 1997 saranno trasformati in mutui a tassi variabili e rimborsabili condizionatamente oppure in contributi a fondo perso.

Gli investimenti per la NFTA sono aperti anche a privati. Un'eventuale partecipazione di terzi (finanziamento privato) non deve tuttavia portare l'indebitamento massimo della Confederazione oltre il 25 per cento dei costi di progetto, né aumentare i suoi rischi finanziari.

<sup>20</sup> RU 1999 775 (RS 742.140).

<sup>21</sup> Sulla base dei prezzi dell'ottobre 1994 (indice 113,2).

## **132 Coordinamento tra i grandi progetti ferroviari**

Le disposizioni del regolamento del fondo esigono una gestione attenta, che permetta di osservare le condizioni quadro e di seguire in modo ottimale l'andamento dei lavori dei vari grandi progetti. È opportuno scaglionare nel tempo i singoli lavori all'interno dei grandi progetti e distinguere questi ultimi gli uni dagli altri. Vanno tenuti sotto controllo l'armonizzazione dell'offerta su tutta la rete, il potenziale di mercato e l'avanzamento dei diversi progetti. Non appena cominciati i lavori principali, l'obiettivo è mettere a disposizione i finanziamenti in base allo svolgimento ottimale della costruzione e osservare le disposizioni del regolamento del fondo. L'UFT è responsabile, in collaborazione con i costruttori, del coordinamento dei programmi di costruzione e dell'impiego adeguato dei finanziamenti.

## **14 Crediti d'impegno per la NFTA**

### **141 Crediti NFTA esistenti**

Per la realizzazione del progetto di trasversale ferroviaria alpina svizzera esistono due crediti d'impegno:

- decreto federale del 19 giugno 1997<sup>22</sup> concernente il primo credito complessivo per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina (decreto sul finanziamento del transito alpino);
- decreto federale del 20 settembre 1995<sup>23</sup>, con modifica del 1° ottobre 1997, concernente un secondo credito d'impegno (credito transitorio) per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina.

Entro la metà del 1999 i crediti approvati per il San Gottardo e il Lötschberg saranno interamente riservati e utilizzati per i futuri lavori di pianificazione e di costruzione. Per evitare di dover interrompere i lavori prima dell'entrata in vigore del nuovo credito complessivo per la NFTA, vi abbiamo chiesto un credito aggiuntivo di 290 milioni di franchi<sup>24</sup> al secondo credito d'impegno (Lötschberg 200 mio di fr., San Gottardo 90 mio di fr.). Il credito aggiuntivo sarà discusso durante la sessione estiva 1999.

## **142 Struttura degli altri crediti NFTA**

### **142.1 Terzo e nuovo credito d'impegno**

Inizialmente, oltre i due crediti d'impegno chiesti sinora, prevedevamo di chiederne un terzo ed eventualmente altri, destinati ai futuri investimenti. Per strutturare in modo accessibile e trasparente i progetti e formulare le informazioni in modo

<sup>22</sup> FF **1999** 1224: sostituisce il decreto federale del 1° ottobre 1991 concernente il credito globale per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina (FF **1993** I 91) e il decreto federale del 26 settembre 1991 concernente il finanziamento dell'integrazione della Svizzera orientale nel progetto di ferrovia transalpina (FF **1993** I 94).

<sup>23</sup> FF **1995** IV 561, modifica del 1° ottobre 1997, FF **1997** IV 672

<sup>24</sup> Credito aggiuntivo al secondo credito d'impegno: indice 113,2 (sulla base dei prezzi dell'ottobre 1994).

unitario, occorre applicare anche al nuovo credito d'impegno le strutture stabilite dalla *istruzione* dipartimentale concernente il controlling della NFTA.

Il futuro credito complessivo (suddiviso in crediti d'opera) va strutturato in modo che un credito d'opera (credito d'impegno) possa di volta in volta essere assegnato ad un responsabile di progetto e comprendere un solo intervento. Gli attuali crediti d'impegno prevedono diversi responsabili di progetto e diverse opere e sono pertanto poco trasparenti. Se la nuova struttura dovesse essere introdotta in modo sistematico, gli attuali crediti d'impegno dovrebbero essere abrogati e riportati interamente nel nuovo credito complessivo.

I nuovi crediti d'impegno si suddividono nel modo seguente:

Opere	Responsabili di progetto	Costruttori
Sorveglianza del progetto	UFT	(UFT, SG DATEC)
Asse del Lötschberg	BLS AlpTransit SA	BLS AlpTransit SA
Asse del San Gottardo	AlpTransit San Gottardo SA	AlpTransit San Gottardo SA
Sistemazione Surselva	UFT	RhB, FO
Raccordo della Svizzera orientale <sup>25</sup>	AlpTransit San Gottardo SA	AlpTransit San Gottardo SA
Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	UFT	SOB, BT, FFS SA
Ampliamenti delle linee della rimanente rete	UFT	FFS SA, BLS SA

I crediti d'impegno chiesti finora saranno suddivisi nel modo seguente:

Primo credito complessivo: il decreto federale del 19 giugno 1997 concernente il primo credito complessivo per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina (decreto sul finanziamento del transito alpino), compresi i crediti supplementari 1/97 e 1/98, sarà suddiviso nei nuovi crediti d'opera Sorveglianza dei progetti, Asse del Lötschberg, Asse del San Gottardo, Sistemazione Surselva, Raccordo della Svizzera orientale e Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau.

Secondo credito d'impegno: il decreto federale del 20 settembre 1995 con modifica del 1° ottobre 1997 concernente un secondo credito d'impegno (credito transitorio) per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina sarà suddiviso nei nuovi crediti d'opera Sorveglianza dei progetti, Asse del Lötschberg, Asse del San Gottardo e Sistemazione Surselva.

Conclusione: per assicurare una suddivisione accessibile e trasparente, dobbiamo chiedere un **nuovo** credito d'impegno, strutturato in base ai criteri dell'istruzione dipartimentale concernente il controlling della NFTA. I crediti d'impegno chiesti sinora vanno abrogati. La loro liquidazione va documentata e comprovata.

<sup>25</sup> Attualmente l'AlpTransit San Gottardo SA è responsabile solo del progetto dello Zimmerberg; la responsabilità per il raccordo tra la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo spetta alla FFS SA.

## **142.2 Un nuovo credito complessivo o sette nuovi crediti d'impegno NFTA**

La suddivisione degli investimenti per la NFTA in sette opere pone un problema: i crediti vanno chiesti sotto forma di sette singoli decreti federali (crediti d'impegno) oppure sotto forma di un solo decreto federale (credito complessivo che comprende i crediti d'opera attribuiti ai diversi lavori)?

*Un credito complessivo NFTA con un solo decreto federale*, suddiviso in sette crediti d'opera (uno per opera), presenta il vantaggio di consentire piccoli spostamenti di credito tra le opere, di trattare sempre gli investimenti NFTA come un'unità dalle parti strettamente correlate e di fare in modo che in primo piano emerga soprattutto il sistema globale e non i singoli oggetti. Offrirebbe un notevole vantaggio anche per quanto concerne la gestione delle riserve (cfr. n. 142.3), dato che esse non sono legate alle singole opere, ma sono disponibili complessivamente: una parte può essere attribuita a un credito d'opera in base al fabbisogno comprovato.

*Sette distinti decreti federali con altrettanti crediti d'impegno* presentano la possibilità di poter chiudere la contabilità dei singoli interventi (quali ad es. la sistemazione della Surselva o l'asse del Lötschberg), una volta che essi sono stati portati a termine. Eventuali crediti supplementari possono essere trattati in funzione delle opere indipendentemente dagli altri oggetti. Le riserve sarebbero tuttavia destinate ai singoli interventi. Se si costituisse un ottavo e distinto decreto per le riserve, queste non potrebbero, in caso di bisogno, essere trasferite all'oggetto corrispondente di un altro decreto.

Conclusione: se intendiamo rendere più flessibile la gestione dei crediti e mantenere la caratteristica di pacchetto complessivo del progetto NFTA, la variante migliore è quella del «credito complessivo», suddiviso in singoli crediti d'opera.

## **142.3 Gestione delle riserve**

Nel messaggio sul progetto FTP, gli investimenti per la NFTA sono stati calcolati tenendo conto di una riserva del 15 per cento destinata a coprire le incertezze legate ai costi e a stabilizzare il pacchetto di finanziamento<sup>26</sup>. Inoltre è stato precisato che queste riserve si trovano fuori dal tetto dei costi per la pianificazione e l'esecuzione dei lavori da parte del costruttore; per sbloccarle, il costruttore deve presentare una richiesta circostanziata e il Parlamento deve approvare un credito aggiuntivo. Ad ogni modo, prima vanno esaminate le possibilità di compensazione o va pianificata la rinuncia ad alcune parti del progetto<sup>27</sup>.

Per la gestione pratica delle riserve esistono due modelli. Il Parlamento decide, ogni volta che si presenta una richiesta di sblocco delle riserve, oppure ci delega questa competenza. In entrambi i modelli le riserve possono essere utilizzate solo se la Confederazione modifica la sua ordinazione e/o si presentano rischi legati al progetto che non possono essere imputabili al costruttore.

<sup>26</sup> FF 1996 IV 551: messaggio FTP, allegato «Margine di approssimazione degli investimenti previsti».

<sup>27</sup> FF 1996 IV 551: messaggio FTP n. 231.4.

Modello «Parlamento»:

Se viene utilizzata una parte delle riserve, il costruttore deve dimostrare che i costi supplementari non possono essere compensati rinunciando a parti del progetto o con altri mezzi. L'UFT esamina la domanda e ci propone un disegno di messaggio per un credito aggiuntivo, che vi sottoporremo in seguito.

Modello «Consiglio federale»:

A livello di costruttori, Ufficio federale, Dipartimento e Consiglio federale occorre procedere agli stessi esami e prendere le stesse decisioni previste dal modello «Parlamento». Dal punto di vista formale le tappe sono tuttavia meno difficili e permettono di prendere le decisioni più velocemente. Una volta imboccata la procedura parlamentare, la decisione slitta di almeno un anno. Questo potrebbe far sì che i crediti necessari non siano a disposizione a tempo debito e i lavori di costruzione vadano temporaneamente rinviati. Neanche il Parlamento ha interesse a questa soluzione.

Valutare se sia giustificato sbloccare le riserve dipende in primo luogo da fattori tecnici e finanziari e deve quindi avvenire a livello di Ufficio, Dipartimento e Consiglio federale. Dal punto di vista politico, il mandato di realizzazione della NFTA è ampiamente disciplinato da una serie di decreti federali; il settore politico e legislativo non è pertanto toccato. Il modello «Consiglio federale» permette inoltre una maggiore flessibilità (ad es. in caso di adeguamenti dovuti allo sviluppo tecnico) ed evita ritardi nella costruzione. Non da ultimo, ordinazione, norme, prezzi e rincari sono strettamente correlati. Per questo motivo anche la competenza per la gestione delle riserve va assegnata a chi stabilisce le norme e approva i progetti.

Conclusione: riteniamo che – contrariamente alle spiegazioni fornite nel messaggio FTP – il Parlamento debba sbloccare le riserve già al momento di approvare il nuovo credito complessivo per la NFTA e demandarne la gestione al nostro Consiglio. La delegazione parlamentare incaricata della sorveglianza della NFTA e la delegazione delle finanze saranno informate nell'ambito dei rapporti semestrali e il Parlamento potrà assumere interamente la sua funzione di gestione stabilendo i finanziamenti annuali attribuiti ad ogni singolo progetto (prelevamenti dal fondo).

#### **142.4 Rincaro, interessi intercalari e imposta sul valore aggiunto**

In quanto parametri indipendenti dall'influenza dei responsabili dei progetti, il rincaro e gli interessi intercalari non sono compresi nei crediti d'impegno. Il rincaro comprovato<sup>28</sup> e gli interessi intercalari saranno aggiunti di volta in volta mediante aumenti dei crediti d'impegno o dei crediti d'opera.

I precedenti crediti d'impegno per la NFTA tenevano conto dell'imposta sulla cifra d'affari (ICA). Questo computo era possibile perché i costi consequenziali potevano essere previsti con precisione, contrariamente a quanto avviene per l'imposta sul valore aggiunto. Per il momento non sappiamo ancora quale sarà la quota di imposta sul valore aggiunto non recuperabile nel progetto NFTA. Prossimamente l'Amministrazione federale delle contribuzioni e i costruttori avvieranno trattative in

<sup>28</sup> Rincaro degli indici e dei contratti.

materia. Inoltre, l'aliquota fiscale verrà sicuramente modificata più volte nel corso del lungo periodo su cui si estenderanno i lavori. Proponiamo pertanto di trattare l'imposta sul valore aggiunto non rimborsabile alla stregua del rincaro e degli interessi intercalari.

Conclusione: Saremo autorizzati a aumentare i crediti d'impegno in funzione della variazione di qualsiasi parametro indipendente.

## 142.5 Conversione dei costi di investimento

Secondo le nostre spiegazioni per la votazione popolare del 29 novembre 1998 sul decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici, gli investimenti relativi alla NFTA ammontano a 13,6 miliardi di franchi (con le riserve). La cifra si fonda sulla base dei prezzi del 1995. Il presente credito complessivo è invece attualizzato all'indice dei prezzi dell'ottobre 1998. Come fattore di conversione si applica l'indice zurighese dei costi di costruzione di abitazioni<sup>29</sup> (ZIW). Inoltre, da quanto esposto nel numero 142.4 l'imposta sul valore aggiunto (ICA convertita) sarà dedotta. Una tabella di conversione dettagliata figura nell'allegato 3.

Votazione FTP	13,600 mia fr.	Base dei prezzi 1995
Conversione per il 1998 <sup>30</sup>	-0,216 mia fr.	(ZIW: da 113,2 a 111,4)
Deduzione dell'IVA	-0,817 mia fr.	
	<hr/>	
FTP (convertito)	12,567 mia fr.	Base dei prezzi ottobre 1998
<b>Richiesta di credito 1999</b>	<b>12,600 mia fr.</b>	<b>Base dei prezzi ottobre 1998</b>

La riduzione del credito proposto da 13,6 a 12,6 miliardi non significa assolutamente che sono stati conseguiti dei risparmi sui costi del progetto. È il risultato matematico dell'applicazione sistematica dello ZIW, che era già stato scelto nel 1994 quale indice determinante per il rincaro nel progetto NFTA e che continuerà ad essere applicato sino a quando non disporremo di altri dati sull'andamento effettivo del rincaro nelle costruzioni sotterranee (cfr. anche n. 242). Dal 1994 diversi appalti aggiudicati agli imprenditori dai costruttori sono subordinati all'andamento dello ZIW.

Va tuttavia rilevato sin d'ora che i costi conseguenti all'aggiudicazione dei grandi lotti potrebbero essere sensibilmente maggiori, in funzione della situazione del mercato e dell'andamento dell'inflazione. Sarebbe tuttavia controproducente anticipare le evoluzioni future con il rischio di lanciare segnali errati al mercato.

Conclusione: la richiesta di credito corrisponde alla somma di investimento della NFTA conformemente alla votazione FTP del 29 novembre 1998 rettificata e arrotondata tenendo conto del rincaro fra il 1995 e il 1998 e dell'IVA.

<sup>29</sup> Regolamento in materia di rincaro fra l'UFT e l'AFF del 12 febbraio 1997 (Direttiva dipartimentale concernente il controlling della NFTA n. 14).

<sup>30</sup> Compreso il passaggio dall'ICA all'IVA.

## 142.6 Influenza del Parlamento

La ripartizione delle competenze fra il Parlamento e il Consiglio federale consente di controllare la realizzazione della NFTA in modo efficace e competente. Il Parlamento definisce le condizioni quadro mediante decreti federali<sup>31</sup> e libera ogni anno i mezzi di pagamento. Noi gestiamo il progetto approvando le tappe di costruzione, assegnando i mezzi di investimento e fissando le scadenze.

Approvando il presente decreto sul finanziamento della NFTA, il Parlamento si riserva la possibilità di esercitare la sua influenza nei seguenti settori:

- determinazione dei mezzi annui destinati ai progetti (prelievi dal fondo);
- approvazione del conto del fondo;
- approvazione di eventuali crediti aggiuntivi;
- decisioni relative a eventuali adeguamenti del tetto massimo degli antichi accumulati;
- liberazione dei fondi per la seconda fase.

## 142.7 Finanziamento privato

Per esaminare più dettagliatamente le possibilità di finanziare il progetto mediante capitali privati, il capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni ha istituito un gruppo di lavoro che nel frattempo ha già presentato un rapporto finale. Dal documento risulta che per la costruzione delle due gallerie di base del Lötschberg e del San Gottardo il finanziamento con capitali privati non è adatto. In un secondo tempo, se i rischi saranno minori e meglio circoscritti e le condizioni quadro più chiare, un finanziamento in parte privato potrebbe rivelarsi di gran lunga vantaggioso per la Confederazione. Le condizioni a tal fine sono date dall'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 24 delle disposizioni transitorie della Costituzione) e dagli accordi conclusi fra le ferrovie e i costruttori.

Dal profilo organizzativo e strutturale non è necessario agire immediatamente. La struttura delle prestazioni, dei costi e dei termini, basata sul piano strutturale inerente all'istruzione dipartimentale concernente il controlling della NFTA, consente in qualsiasi momento di modificare la suddivisione delle opere<sup>32</sup>. Sarà pertanto possibile ripartire diversamente i crediti d'impegno e bloccare importi parziali anche successivamente. Data la situazione attuale non è necessario prendere misure speciali.

<sup>31</sup> FTP, decreto sul transito alpino, regolamento del Fondo e decreto sul finanziamento della NFTA.

<sup>32</sup> Si considerano elementi del progetto quali la galleria di base dello Zimmerberg o del Ceneri nonché impianti ferroviari.

## 15 Interventi parlamentari da togliere di ruolo

Dato il presente messaggio occorre togliere di ruolo l'intervento parlamentare ancora pendente «1997 P 95.3601 AlpTransit SA; Società anonima di diritto misto (N 20.6.97, Ratti)».

## 16 Proposta di un nuovo credito complessivo per la NFTA

Al fine di realizzare la linea ferroviaria svizzera transalpina è necessario un credito complessivo, comprese le riserve, di 12 600 milioni di franchi (indice dei prezzi e progetto del 1998, esclusi rincaro, IVA e interessi intercalari). I mezzi saranno liberati in due fasi.

La prima fase copre essenzialmente gli investimenti per le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, la sistemazione della Surselva, gli ampliamenti di singole tratte sull'asse del Lötschberg e la sorveglianza del progetto. Dovrà inoltre contemplare importi supplementari di minore entità affinché gli impegni già assunti e i pagamenti effettuati per tali opere possano essere imputati al nuovo credito d'opera al momento della soppressione del vecchio credito.

I crediti d'opera sono suddivisi nel modo seguente fra le diverse opere e fasi del progetto:

	Investimenti in mio di fr.		
	1 <sup>a</sup> fase fondi liberati	2 <sup>a</sup> fase fondi bloccati	Totale
a. Sorveglianza del progetto	65	–	65
b. Asse del Lötschberg	2754	–	2754
c. Asse del San Gottardo	5410	1202	6612
d. Sistemazione Surselva	105	–	105
e. Raccordo della Svizzera orientale	40	810	850
f. Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	5	69	74
g. Ampliamenti delle linee della rimanente rete	214	257	471
h. Riserve	1107	562	1669

Il credito complessivo sarà gestito dal nostro Collegio, che in particolare avrà la facoltà di:

- effettuare trasferimenti esigui fra i crediti d'opera menzionati nell'articolo 1 lettere a-g;
- liberare i crediti d'opera in tranche;
- liberare riserve (art. 1 lett. h) a favore degli altri crediti d'opera, se è comprovato che i costi supplementari non possono essere compensati con altri mezzi;
- aumentare il credito complessivo in funzione del rincaro comprovato<sup>33</sup>, dell'IVA e degli interessi intercalari.

<sup>33</sup> Rincaro degli indici e dei contratti.

I crediti d'impegno attualmente disponibili per la NFTA saranno soppressi. Gli impegni assunti e i pagamenti effettuati graveranno il nuovo credito complessivo NFTA.

## **2 Parte speciale**

### **21 Aspetti politici**

#### **211 Compendio**

Il nuovo credito complessivo NFTA è parte integrante della politica svizzera dei trasporti. Gli elementi descritti qui di seguito rappresentano un tutt'uno che, grazie alle interdipendenze e alle reciproche interazioni, consente di raggiungere gli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti. Per quanto concerne i trasporti terrestri, le finalità perseguite sono una mobilità rispettosa dell'ambiente e un finanziamento sicuro del sistema dei trasporti nel suo insieme, finalità che dovrebbero tuttavia essere realizzate nel contesto europeo. Gli strumenti che saranno tempestivamente messi in atto per conseguire questi principali obiettivi sono la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, la riforma ferroviaria, l'accordo bilaterale sui trasporti terrestri con l'UE, l'attuazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi, nonché la costruzione e il finanziamento dei grandi progetti dei trasporti pubblici.

#### **212 TTPCP**

Il 27 settembre 1998, il popolo svizzero ha approvato la legge federale sulla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. La TTPCP, uno degli elementi centrali della nostra politica dei trasporti rispettosa dell'ambiente, risponde al principio di causalità: chi percorre più chilometri paga di più. A partire dal 2001 la TTPCP sarà riscossa su tutta le rete stradale svizzera e sarà gradualmente aumentata. L'introduzione della tassa è stata discussa con l'UE e integrata nell'accordo sui trasporti terrestri. Il continuo aumento del traffico merci su strada dimostra che l'attuale tassa forfettaria sul traffico pesante (pari a 25 franchi al giorno) e il limite delle 28 tonnellate non sono più sufficienti per gestire in modo efficace il flusso di traffico transalpino. L'importo della TTPCP risulta dalle tariffe di transito convenute nell'accordo sui trasporti terrestri. Parallelamente sarà progressivamente aumentato anche il limite di peso degli automezzi. Il conseguente incremento di produttività potrà essere in media quasi compensato dalla TTPCP. I proventi della TTPCP, previa detrazione delle spese d'esecuzione, saranno destinati nella misura dei due terzi al massimo al finanziamento dei grandi progetti nel settore dei trasporti pubblici e per il rimanente terzo ai Cantoni. Congiuntamente alla riforma ferroviaria e alla realizzazione della NFTA, la TTPCP consentirà di aumentare sensibilmente la produttività e le prestazioni del traffico merci per ferrovia, aumentandone la competitività rispetto a quello su strada.

## **213      Riforma ferroviaria**

Dopo che nel 1998, assieme al Parlamento, avevamo istituito le pertinenti basi legali, il 1° gennaio 1999 è entrata in vigore la prima tappa della riforma ferroviaria. Lo scopo è di approntare le condizioni quadro necessarie per aumentare sensibilmente l'efficienza e per migliorare il rapporto costi-utilità nel settore dei trasporti pubblici. A tal fine occorre sia incentivare l'imprenditorialità sia utilizzare maggiormente il potenziale di mercato, motivo per cui nel sistema ferroviario sono introdotti elementi di concorrenzialità. È inoltre necessario rendere il finanziamento più trasparente e gestire le spese in modo migliore. La separazione fra funzioni politiche e funzioni aziendali conduce a una chiara definizione delle competenze, consentendo sia allo Stato che alle imprese di meglio assumere il loro ruolo. In questa ottica si è deciso di separare, sia dal profilo contabile che organizzativo, l'infrastruttura dai trasporti, introdurre il libero accesso alla rete, estendere il principio dell'ordinazione, liberalizzare il traffico merci e convertire le FFS in una società per azioni di diritto speciale, con un nuovo sistema di finanziamento.

## **214      Accordi bilaterali**

Dopo il no allo SEE del dicembre 1992, abbiamo avviato dei negoziati bilaterali con l'UE in sette diversi settori: circolazione delle persone, ricerca, appalti pubblici, agricoltura, ostacoli tecnici al commercio, trasporti aerei e trasporti terrestri. I negoziati sono stati conclusi il 12 dicembre 1998. I sette accordi saranno esaminati dalle Camere nel corso del 1999.

L'accordo sui trasporti terrestri completa e sostituisce l'accordo sul transito che sarà applicato sino all'inizio del 2005. Lo scopo della nuova normativa non è di riprendere le norme UE esistenti, bensì di approntare una nuova politica dei trasporti, in particolare per la regione alpina. All'interno delle UE è stato necessario coordinare le disposizioni dell'accordo con la Svizzera con quelle relative al pedaggio del Brennero e all'eurobollo, conciliando interessi a tratti contrastanti. In occasione della seduta del Consiglio dei ministri dei trasporti del 30 novembre 1998 e del 1° dicembre 1998, si è infine giunti a un accordo anche per i trasporti terrestri. I temi salienti dell'accordo sono: il reciproco accesso al mercato nei trasporti su strada e per ferrovia, l'armonizzazione di norme e condizioni di ammissione al traffico stradale, nonché una politica dei trasporti coordinata nella regione alpina. Mentre la Svizzera aumenterà gradualmente il limite di peso a 40 tonnellate entro il 2005, l'UE accetta un aumento, anch'esso progressivo, della tassa stradale (TTPCP). La Svizzera potrà applicare l'aliquota massima a partire dall'apertura della galleria di base del Lötschberg, ma al più tardi a partire dal 2008. È per questi motivi che la rapida realizzazione della NFTA, segnatamente per quanto concerne l'asse del Lötschberg, è di grande importanza.

## **215      Articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi e misure d'accompagnamento**

Il trasferimento dalla strada alla ferrovia di un volume per quanto possibile importante del traffico merci che attraversa le Alpi è un obiettivo prioritario della politica svizzera in materia di trasporti. Dal 1994 l'articolo sulla protezione delle

Alpi (art. 84 e art. 196 n. 3 Cost. 99, prec. art. 36<sup>sexies</sup> Cost.) sancisce tale obiettivo a livello costituzionale. Il nostro Collegio si è pronunciato a favore di una strategia di attuazione non discriminatoria, fondata su strumenti di economia di mercato. Fra aprile e settembre 1997 abbiamo condotto una consultazione in merito alla trasposizione dell'articolo sulla protezione delle Alpi e al progetto di legge federale su una tassa sul traffico merci transalpino (tassa sui transiti alpini, TTA). Il nostro obiettivo è di mantenere al di sotto delle 650 000 unità annue il numero di autocarri che attraversano su strada le Alpi. A tal fine non applicheremo provvedimenti coercitivi, ma strumenti di mercato sul fronte sia stradale che ferroviario. Siamo per altro giunti alla conclusione che l'obiettivo del trasferimento non potrà essere conseguito integralmente prima dell'entrata in funzione della NFTA, ossia fra il 2006 e il 2012. La realizzazione di questo importante progetto è di fatto indispensabile per rispondere ai requisiti di capacità e qualità dell'offerta necessari per l'adempimento dell'articolo sulla protezione delle Alpi.

Congiuntamente agli strumenti portanti della nostra politica interna – TTPCP, riforma ferroviaria e più tardi NFTA – l'accordo sui trasporti terrestri costituisce la condizione per l'attuazione della politica svizzera di trasferimento del traffico e quindi per l'attuazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi. Dal momento che questi strumenti dispiegheranno i loro effetti progressivamente, abbiamo l'intenzione di adottare misure d'accompagnamento al fine di potenziare il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico pesante di merci attraverso le Alpi.

Le misure d'accompagnamento concerneranno sia la ferrovia che la strada e saranno incentrate su strumenti di economia di mercato e incentivi volti a migliorare le condizioni quadro delle ferrovie. Ne risulterà un aumento della produttività e dell'attrattività dei trasporti su rotaia che consentirà a sua volta di assorbire un volume maggiore di traffico merci.

Le misure d'accompagnamento nel settore dei trasporti terrestri, fra cui la legge con validità limitata sul trasferimento del traffico, sono espone nel nostro messaggio sui sette accordi bilaterali con l'Unione europea. Vi abbiamo sottoposto tale messaggio il 28 aprile 1999; la trattazione da parte delle vostre Camere è prevista nel corso del 1999.

## **22           Aspetti economici**

### **221          Fonti di finanziamento<sup>34</sup>**

Per finanziare i grandi progetti ferroviari possiamo:

- utilizzare il prodotto integrale della tassa forfettaria sul traffico pesante di cui all'articolo 196 numero 2 della Costituzione federale (prec. art. 21 disp. trans. Cost.) sino all'entrata in vigore della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo e, a tal fine, aumentare le aliquote al massimo del 100 per cento;
- utilizzare due terzi, al massimo, del prodotto della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo di cui all'articolo 85 della Costituzione federale (prec. art. 36<sup>quater</sup> Cost.);

<sup>34</sup> Art. 196, n. 3 Cost. 99 (art. 24 disp. trans. Cost.).

- utilizzare i proventi dell'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 86 della Costituzione (prec. art. 36<sup>ter</sup> cpv. 1 lett. c Cost.) per coprire il 25 per cento delle spese totali per le linee di base della NFTA;
- prelevare fondi dal mercato dei capitali, tuttavia per un importo massimo corrispondente al 25 per cento delle spese globali per la NFTA, Ferrovia 2000 e il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alte prestazioni;
- aumentare dello 0,1 per cento tutte le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto (compreso il supplemento) di cui all'articolo 196 numero 14 della Costituzione federale (prec. art. 8 disp. trans. Cost. e art. 41<sup>ter</sup> Cost.) nonché all'articolo 130 della Costituzione federale (prec. art. 8<sup>ter</sup> disp. trans. Cost.);
- prevedere un finanziamento particolare mediante privati o organizzazioni internazionali.

La NFTA sarà finanziata mediante il fondo per i grandi progetti ferroviari. I costruttori riceveranno i capitali sotto forma di mutui a interesse pieno e a interessi variabili nonché di contributi a fondo perso. La chiave di ripartizione è disciplinata nelle convenzioni. Il fondo sarà alimentato essenzialmente con i proventi a destinazione vincolata dell'imposta sul valore aggiunto, della tassa sul traffico pesante e dell'imposta sugli oli minerali. La Confederazione potrà inoltre concedere mutui e anticipi. Le disposizioni legali consentono inoltre di finanziare il fondo mediante capitali privati (cfr. n. 142.7).

## 222 Redditività e aspetti macroeconomici

La redditività della NFTA è stata oggetto di vari studi<sup>35</sup>. L'ultimo risale al 14 febbraio 1997 e rivela che la NFTA consente un sensibile miglioramento della produttività. Rispetto ai percorsi ferroviari esistenti, le nuove linee di base consentono notevoli risparmi sui costi d'esercizio sia nel traffico merci che in quello passeggeri. Questo miglioramento della produttività conduce a un aumento della competitività della ferrovia nel traffico transalpino. Dal profilo aziendale non possiamo tuttavia contare su una copertura integrale, neanche a lungo termine, dei costi d'investimento. La variante ridimensionata scelta ci permette però di attenderci a un adeguato grado di copertura con i proventi della gestione. Di conseguenza sarà possibile rimborsare i prestiti a interesse pieno e i relativi interessi. Attualmente è difficile valutare in che misura i mutui a interesse variabile saranno rimborsabili. A tal fine sarà in particolare determinante l'evoluzione della domanda nel traffico merci, a sua volta fortemente dipendente dallo sviluppo della politica svizzera e europea in materia di traffico.

Un ulteriore studio sulle ripercussioni della NFTA a livello socio-economico<sup>36</sup> ha rilevato che complessivamente dobbiamo attenderci risvolti positivi sull'andamento macroeconomico. L'effetto positivo più importante risiede nell'intensificazione dei collegamenti con le aree europee in espansione. La NFTA consentirà inoltre considerevoli risparmi di tempo: grazie alle due gallerie di base, i tempi di percorrenza medi nel traffico transalpino si ridurranno di quasi il 30 per cento. Il

<sup>35</sup> Coopers & Lybrand, febbraio 1995 / Ecoplan, febbraio 1997.

<sup>36</sup> «Sozio-ökonomische Effekte» Prognos AG, Jenni + Gottardi SA, dicembre 1998.

trasferimento dalla strada alla ferrovia che ne conseguirà comporterà una chiara riduzione delle sostanze nocive emesse nella delicata regione alpina. L'analisi rileva i punti forti dei due assi: quello del San Gottardo risiede piuttosto nell'utilità per il traffico passeggeri (guadagno sui tempi di percorrenza), mentre quello del Lötschberg presenta i maggiori vantaggi dal profilo ecologico.

## **23 Ordinazione della Confederazione**

### **231 Introduzione**

I seguenti capitoli descrivono le prestazioni da fornire per ogni opera sulle relative tratte. I costi sono comprovati a livello dell'opera e corrispondono all'ordinazione della Confederazione conformemente al numero 124. Tutti i dati si fondano sulla base dei prezzi dell'ottobre 1998 e non tengono conto degli interessi intercalari, del rincaro, dell'IVA né delle riserve. Le riserve sono comprovate in quanto crediti d'opera separati e ammontano al 15 per cento dei costi globali di tutte le opere. I costi di investimento comprendono le prestazioni dal 1993 al termine dell'opera.

### **232 Sorveglianza del progetto**

Prestazioni: Direzione del progetto generale AlpTransit e garanzia della sorveglianza e del controllo a livello delle autorità nell'ambito delle competenze del DATEC e dell'UFT, se necessario con il concorso di esperti esterni.

Costi: 65 milioni di franchi.

Termini: Il credito serve alla sorveglianza del progetto durante tutta la durata dei lavori della NFTA sino al conteggio dell'ultimo credito d'opera nel 2018 circa.

### **233 Asse del Lötschberg**

Prestazioni:

Opera: La rete della Ferrovia del Lötschberg BLS SA sarà completata con una nuova galleria di base del Lötschberg, in parte a binario unico, fra l'area di Frutigen e quella di Steg/Baltschieder compresi gli allacciamenti alle linee esistenti. La nuova linea è concepita in modo da garantire il raccordo alla linea del Sempione e da consentire il carico di veicoli.

Tratta direzione generale del Lötschberg: Gestione del progetto relativo all'asse del Lötschberg, redazione di rapporti per il DATEC/UFT e relazioni pubbliche.

Tratta Lötschberg nord: Raccordo a binario doppio alla galleria di base del Lötschberg nell'area di Frutigen. Le opzioni di una galleria laterale, di una circonvallazione di Frutigen e di un impianto di carico veicoli presso Heustrich o Füdlen-Ey sono mantenute.

Tratta galleria di base del Lötschberg: Galleria di base fra Frutigen (portale nord) e Raron (portale sud) con profilo shuttle (presa in conto del carico veicoli), ossia traforo a binario semplice sino a Mitholz e utilizzazione del cunicolo di sondaggio della valle della Kander come cunicolo di sicurezza, due trafori a binario doppio da

Mitholz sino a Raron, di cui uno, da Mitholz fino a Ferden, non attrezzato (cunicolo di sicurezza), collegamenti trasversali, posto doppio di fermata d'emergenza a Ferden e un posto di fermata di servizio a Mitholz, due posti di cambio di corsia, punti d'attacco intermedi a Mitholz, Ferden e Steg, impianti esterni nei punti di attacco, nonché una linea di trasporto di 132 kV fra Mitholz e Gampel-Steg. L'opzione del carico veicoli dall'area di Frutigen/Heustrich a quella di Steg è mantenuta.

Tratta Lötschberg sud: Raccordo a raso della galleria di base all'attuale linea delle FFS SA presso Raron/Visp (linea del Sempione). Attraversamento del Reno con due ponti a binario unico. Sono mantenute le opzioni dell'impianto per il carico veicoli, del raccordo presso Steg alla linea esistente delle FFS SA in direzione del Vallese centrale e del terzo binario in direzione di Visp.

Costi: 2754 milioni di franchi.

Termini: L'opera dell'asse del Lötschberg sarà ultimata e messa in servizio nel 2007. Il credito d'opera potrà essere conteggiato nel 2009 circa.

## **234 Asse del San Gottardo**

Prestazioni:

Opera: La rete delle FFS sarà completata con una galleria di base del San Gottardo fra le aree di Altdorf/Erstfeld e Bodio/Biasca, con una nuova tratta sino all'area della Giustizia nonché con una galleria di base del Ceneri fra le aree di S. Antonino/Cadenazzo e Lugano (Massagno)/Vezia, compresi gli allacciamenti alla linea esistente.

Tratta direzione generale del San Gottardo: Gestione del progetto relativo all'asse del San Gottardo, redazione di rapporti per il DATEC/UFT e relazioni pubbliche.

Tratta San Gottardo nord: Raccordo della galleria di base del San Gottardo alla linea esistente delle FFS SA nell'area di Altdorf/Rynächt, impianto di binari di sorpasso in entrambe le direzioni presso Rynächt, doppio posto di cambio di corsia prima del portale della galleria e spostamento dell'attuale linea nell'area di Rynächt/Schächen.

Tratta galleria di base del San Gottardo: Galleria di base con due trafori a binario unico fra Erstfeld (portale nord) e Bodio (portale sud), collegamenti trasversali, due stazioni multifunzionali a Sedrun e a Faido costituite ognuna di un posto di fermata d'emergenza in entrambe le direzioni di marcia e un posto doppio di cambio di corsia. Punti di attacco intermedi a Amsteg, Sedrun e Faido, nonché impianti esterni nei punti di attacco.

Tratta San Gottardo sud: Tratta all'aperto fra Bodio e Giustizia, raccordi alla linea esistente a Pollegio e Giustizia, prima del portale della galleria, doppio posto di cambio di corsia, impianto di binari di sorpasso, spostamento della linea esistente presso Pollegio, spostamento della linea esistente e della strada cantonale nella area del portale della galleria.

Tratta galleria di base del Ceneri: galleria a binario doppio fra Vigana (portale nord) e Vezia (portale sud) con raccordo alla rete esistente delle FFS SA a sud di Giubiasco e a Vezia, attacco intermedio doppio a Mezzovico/Sigirino e impianti esterni nei punti di attacco.

Costi: 6'612 milioni di franchi. (Per il Ceneri si è previsto un sistema con un traforo a binario doppio. È fatta salva l'elaborazione nel dettaglio del programma in materia di sicurezza con le possibili ripercussioni sul sistema e su un eventuale aumento dei costi qualora fosse scelta la variante di due trafori a binario unico.)

Termini: L'opera dell'asse del San Gottardo sarà realizzata in due fasi. La tratta nord, la galleria di base e la tratta sud saranno ultimate e messe in servizio nel 2012. La tratta della galleria di base del Ceneri sarà ultima e messa in funzione nel 2016. Il credito d'opera potrà essere conteggiato nel 2018 circa.

## **235 Sistemazione Surselva**

Prestazioni:

Opera: La rete ferroviaria della Ferrovia Furka-Oberalp (FO) e la Ferrovia retica (RhB) sono adeguate alle esigenze logistiche del cantiere NFTA di Sedrun (trasporto di materiale su rotaia).

Tratta Landquart-Disentis (RhB): Potenziamento della stazione di Disentis, posti di blocco automatici, rinnovo della sovrastruttura a Versam, Castrich e Disentis/Mu-ster, impianti di approvvigionamento energetico nell'Oberland e adeguamenti del materiale rotabile.

Tratta Sedrun-Disentis (FO): Nuova galleria di Disentis, nuova stazione d'incrocio di Mompé-Tujetsch, trasformazione del tracciato fra Sedrun e Disentis, impianti di telecomando e di sicurezza, approvvigionamento energetico Andermatt, Nätschen e passo dell'Oberalp, nonché adeguamenti del materiale rotabile.

Costi: 105 milioni di franchi.

Termini: La sistemazione della Surselva sarà terminata e messa in servizio verso il 2002. Il credito d'opera potrà essere conteggiato nel 2003.

## **236 Raccordo della Svizzera orientale**

Prestazioni:

Opera: La Confederazione migliorerà il collegamento della Svizzera orientale alla linea del San Gottardo. A tal fine sarà completata la rete delle FFS SA con una nuova galleria dello Zimmerberg fra l'area di Thalwil e quella di Litt/Baar, compresi gli allacciamenti alle linee esistenti, nonché un allacciamento fra la linea che costeggia la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo (galleria dell'Hirzel).

Tratta galleria dello Zimmerberg: Opera sotterranea di diramazione Nidelbad/Thalwil concepita come bretella; traforo a binario doppio da Nidelbad a Litt; tratta a cielo aperto nell'area di Litt sino al raccordo alla linea esistente delle FFS SA.

Tratta Hirzel (collegamento fra la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo): Non abbiamo ancora approvato il progetto di massima relativo a questa tratta. Il tracciato (variante A o B) deve essere ottimizzato in modo da soddisfare tutti gli standard che una nuova tratta deve riempire in materia di gestione e sicurezza.

Variante A: allacciamento della galleria di Meilibach alla galleria dello Zimmerberg con raccordo alla linea esistente delle FFS SA.

Variante B: galleria a binario semplice da Meilibach a Sihlbrugg con raccordo alla linea esistente delle FFS SA.

Costi: 850 milioni di franchi.

Termini: Il raccordo alla Svizzera orientale sarà realizzato nella seconda fase. La tratta della galleria dello Zimmerberg sarà ultimata e messa in servizio nel 2013. La tratta della galleria dell'Hirzel sarà ultimata e messa in servizio nel 2016 circa. Il credito d'opera potrà essere conteggiato nel 2018 circa. Al momento si sta esaminando la possibilità di anticipare l'esecuzione della galleria dello Zimmerberg.

## **237 Ampliamenti della tratta San Gallo – Arth-Goldau**

Prestazioni:

Opera: La tratta San Gallo - Arth-Goldau sarà parzialmente potenziata.

Tratta Ferrovie del sud-est: Prolungamento dei binari in entrata e in uscita a Pfäffikon est e a Pfäffikon-Freienbach, raddoppio della linea a Hurden nonché costruzione di un'isola a doppio binario a Sattel.

Tratta FFS SA: Prolungamento dei binari in entrata e in uscita a Wattwil e raddoppio della linea Uznach-Schmerikon. Ampliamento delle stazioni a Wattwil, Uznach, Rapperswil e Pfäffikon.

Tratta Ferrovia Bodensee-Toggenburg: Prolungamento dei binari in entrata e in uscita a San Gallo e raddoppio della linea a Degersheim, parte Mogelsberg.

Costi: 74 milioni di franchi.

Termini: Gli ampliamenti della tratta San Gallo - Arth-Goldau saranno terminati nella seconda fase. Alcune opere saranno anticipate in funzione delle necessità, al fine di consentire un processo ottimale di costruzione e migliorare la gestione. Il credito d'opera potrà essere conteggiato verso il 2016.

## **238 Ampliamenti delle linee della rimanente rete**

Il resto della rete ferroviaria delle FFS SA e della BLS Lötschberg SA sarà completato mediante ampliamenti al di fuori della NFTA, affinché le capacità date dalle nuove tratte sull'asse nord-sud Basilea/Lötschberg/Domodossola e Basilea/San Gottardo/Milano possano essere utilizzate al meglio, ottimizzando così l'offerta su tutta la rete. Senza questi investimenti al di fuori della vera e propria rete NFTA, le possibilità di utilizzare la galleria di base risulterebbero di gran lunga limitate.

I moduli e le opere qui di seguito elencati saranno oggetti di uno studio al fine di determinare le ripercussioni sulle capacità degli assi, nonché la priorità degli investimenti.

Prestazioni:

Opera: La Confederazione garantirà in tempi utili la sistemazione delle tratte d'accesso alle linee del transito alpino sull'Altopiano centrale e disciplinerà il finanziamento; provvederà al coordinamento con le ferrovie private.

Ampliamenti sull'asse del Lötschberg: Costruzione di impianti che consentono un esercizio banalizzato da Thun a Einigen e da Heustrich a Frutigen nonché un raccordo a livello (binario doppio) a Gümligen. Ampliamenti per aumentare la velocità sulla tratta Berna-Thun. Per i treni merci lunghi sono necessari impianti di sorpasso nell'area di Gümligen, Wengi/Frutigen e nell'Alto Vallese.

Ampliamenti dell'asse del San Gottardo: in diversi nodi fra Ohtmarsingen e Giubiasco è necessario ottimizzare il percorso dei treni; occorre inoltre realizzare la bretella di Rotkreuz (1<sup>a</sup> tappa) nonché adeguamenti dei marciapiedi a Arth-Goldau e a Bellinzona. Ulteriori ampliamenti della bretella di Rotkreuz e di Arth-Goldau saranno realizzati successivamente. Per i treni merci lunghi saranno necessari impianti di binari di formazione a Basilea e Chiasso a partire dall'entrata in funzione della galleria di base del Ceneri.

Costi: 471 milioni di franchi.

Termini: Gli ampliamenti delle altre tratte della rete saranno realizzati in due fasi. I potenziamenti dell'asse del Lötschberg saranno conclusi e messi in servizio nel 2007, quando sarà ultimato l'asse del Lötschberg. Gli ampliamenti dell'asse del San Gottardo saranno ultimati e messi in funzione nel 2016/17, quando sarà ultimata la galleria di base del Ceneri. Il credito d'opera potrà essere conteggiato nel 2018 circa.

## **24 Considerazione dei rischi**

### **241 Costi e scadenze**

I costruttori attualizzeranno ogni semestre i costi finali prevedibili della NFTA. Essi corrispondono al valore atteso dei conti finali senza rincaro, interessi intercalari né IVA e si fondano sugli obiettivi valevoli per la fase attuale della pianificazione e sulle previsioni idrogeologiche più probabili. L'esattezza dei costi corrisponde allo stato della pianificazione<sup>37</sup>.

Tutte le indicazioni sui costi e le scadenze comprendono rischi molto diversi. A questo proposito rinviamo alle spiegazioni del numero 221 del messaggio del 23 maggio 1990 concernente il decreto sul transito alpino, a quelle del numero 231.2 del messaggio del 12 aprile 1995 concernente un secondo credito d'impegno e a quelle del numero 231.4 del messaggio FTP del 26 giugno 1996.

La ripartizione dei rischi fra la Confederazione e i costruttori è disciplinata nelle convenzioni. Pertanto, questi ultimi sono interamente responsabili di tutti i rischi legati alla pianificazione e alla costruzione delle infrastrutture. Sono eccettuate le modifiche dell'ordinazione della Confederazione, la modifica dei pertinenti decreti federali<sup>38</sup>, il mancato o il ritardato stanziamento di mezzi finanziari e i rischi dipendenti dalla natura del suolo, in quanto le condizioni effettive non

<sup>37</sup> Studio di pianificazione +/-25%, progetto di massima +/-20%, progetto di costruzione +/-10%.

<sup>38</sup> Decreto FTP, decreto sul transito alpino, regolamento del fondo.

corrispondano alle previsioni dei rapporti geologici relative al progetto di costruzione.

## 242 Rincaro

I costi d'investimento della NFTA saranno convertiti fino a nuovo avviso in funzione dell'istruzione concernente il controlling della NFTA e dell'indice zurighese dei costi di costruzione di abitazioni (ZIW), tenendo conto degli attuali costi (ottobre 1998). Oggi e in particolare in futuro, si pone il problema di sapere se lo ZIW rifletta correttamente l'evoluzione dei costi effettivi della costruzione delle gallerie e degli impianti ferroviari o se questo mercato parziale molto specializzato segua altri principi d'evoluzione rispetto alla costruzione di abitazioni.

L'UFT ha fatto svolgere uno studio per verificare la pertinenza dello ZIW come base di calcolo dell'evoluzione dei prezzi per i progetti NFTA. Sono disponibili i primi risultati. Nel confrontare l'impatto del rincaro secondo l'evoluzione dei prezzi del mercato nella costruzione delle gallerie e l'indice ZIW, si rileva che quest'ultimo è adatto solo parzialmente al calcolo del rincaro della NFTA. Contrariamente allo ZIW (tendenza al ribasso), le inchieste effettuate finora sui prezzi delle gallerie nel periodo compreso fra il 1° ottobre 1995 e la fine del 1998 mostrano che i prezzi tendono ad aumentare. Nonostante questa riserva, il presente messaggio continua a utilizzare lo ZIW per convertire i costi d'investimento, mancando un indice globale più affidabile. L'UFT seguirà tuttavia l'evoluzione del rincaro e presenterà in merito un rapporto semestrale.

## 243 Costi finali probabili dei costruttori

L'ultima attualizzazione dei costi finali probabili, effettuata dai costruttori, è avvenuta dopo la votazione sul FTP, in vista del messaggio sul nuovo credito complessivo per la NFTA per il 31 dicembre 1998. I costi di realizzazione delle opere secondo il FTP sono stati attestati per tratta e totalizzati rispetto all'opera globale. Non è stata calcolata alcuna riserva. Tutti i costi non comprendono né l'ICA né l'IVA. La precisione delle indicazioni sui costi corrisponde allo stato della pianificazione in quel momento<sup>39</sup>.

Per confrontare questi costi con il credito complessivo richiesto, le indicazioni dei costruttori sono state convertite in funzione del numero 142.5.

Opera	Costi finali probabili dei costruttori <sup>40</sup>	Ordinazione della Confederazione
Sorveglianza del progetto	65	65
Asse del Lötschberg	2806	2754
Asse del San Gottardo	6930	6612
Sistemazione della Surselva	105	105

<sup>39</sup> Studio di pianificazione: +25%/–25%, progetto di massima: +20%/–20%, progetto di costruzione: +10%/–10%.

<sup>40</sup> Convertito dall'UFT (cfr. allegato 3).

Opera	Costi finali probabili dei costruttori <sup>41</sup>	Ordinazione della Confederazione
Raccordo della Svizzera orientale	854	850
Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	88	74
Ampliamenti delle linee della rimanente rete	483	471

La differenza fra i costi finali probabili dei costruttori e l'ordinazione della Confederazione è, in media di tutte le opere, circa del 3 per cento e corrisponde al grado di precisione attuale dei costi. Al fine di facilitare la gestione del progetto, la Confederazione ha imposto ai costruttori di indicare le misure di compensazione che permettono di ricondurre i costi al livello dell'ordinazione della Confederazione. I costruttori attualizzano ogni semestre le previsioni relative ai costi finali.

### **3 Ripercussioni**

#### **31 Ripercussioni sull'effettivo del personale della Confederazione**

Il grande progetto ferroviario NFTA costituirà un pesante onere per le collettività pubbliche interessate (Cantoni e Comuni) e per le ferrovie incaricate della realizzazione del progetto e le loro filiali (costruttori). Gli oneri delle ferrovie e dei costruttori sono compresi nei costi d'investimento.

La Confederazione deve garantire il controllo del progetto NFTA. L'Ufficio federale dei trasporti è incaricato dell'esecuzione. Dispone di otto posti destinati alla gestione di compiti esigenti relativi al progetto, alla sicurezza e al fondo, nonché al controllo a livello delle autorità. È sostenuto anche da specialisti esterni. Tre posti possono essere destinati alle complesse procedure di approvazione dei piani. Questi effettivi non sono sufficienti per svolgere questi compiti generalmente urgenti e devono essere aumentati di quattro-sei posti. Dato che i compiti a livello delle autorità riguardano la sovranità dello Stato, non sempre è possibile farli svolgere all'esterno dell'amministrazione. Anche a livello federale occorrerebbe garantire in permanenza un minimo credibile di personale competente per dirigere e seguire i progetti NFTA, complessi e di lunga durata, e sorvegliare l'evoluzione dei costi. Si sta esaminando se è possibile trovare il personale sufficiente nell'ambito della nuova ripartizione dei compiti dello Stato fra l'UFT e le FFS SA.

#### **32 Ripercussioni finanziarie**

Le spese legate al credito complessivo sono coperte dal fondo per i grandi progetti ferroviari. Salvo un'eccezione, i prelievi non incidono sul conto finanziario della Confederazione dato che il fondo sarà finanziato da nuove risorse finanziarie.

L'eccezione riguarda la quota dell'imposta sugli oli minerali. In virtù dell'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 24 cpv. 2 lett. c disp. trans. Cost.), essa copre il 25 per cento delle spese complessive delle due linee di base

<sup>41</sup> Convertito dall'UFT (cfr. allegato 3).

della NFTA. Più il costo di queste due opere sarà elevato, più occorrerà prelevare fondi sul prodotto di questa imposta imputandoli al conto finanziario.

### **33            Conseguenze sull'informatica**

Gli aspetti legati all'informatica sono stati presi in considerazione nello stabilire il nuovo credito complessivo. Si è cercato in particolare di istituire una struttura semplificata, che dev'essere riprodotta in tutti gli strumenti informatici. L'efficacia del controlling e dei mezzi informatici impiegati giustifica in gran parte la riunione dei vari crediti d'impegno stanziati finora. Inoltre, una struttura semplificata ha effetti positivi sui costi dell'informatica.

### **34            Conseguenze per i Cantoni**

I Cantoni non devono partecipare al finanziamento delle opere, pertanto non avranno oneri finanziari supplementari da sopportare. Se tuttavia dovessero formulare esigenze più elevate che superano il quadro del progetto o modificano lo scadenziario previsto dal FTP, dovrebbero assumere interamente i costi addizionali.

### **35            Conseguenze sugli accordi bilaterali**

La realizzazione della NFTA è direttamente legata alle disposizioni dell'accordo sul transito e del nuovo accordo sui trasporti terrestri. Soltanto con l'apertura della prima galleria di base sarà possibile riscuotere l'aliquota media massima della TTPCP, ossia 2,75 centesimi per tonnellata/chilometro (corrispondente a 200 ECU per i 300 chilometri fra Basilea e Chiasso). Dal 2005 all'apertura della prima galleria di base, il prezzo del transito rimarrà limitato a 180 ECU per viaggio (2,47 centesimi di TTPCP per tonnellata/chilometro). È dunque molto importante realizzare la galleria di base del Lötschberg il più presto possibile: l'aliquota più bassa della TTPCP che sarà dapprima in vigore indebolisce il trasferimento del traffico e provoca per la Confederazione e i Cantoni minori entrate che ammontano a circa 140 milioni di franchi all'anno.

## **4            Programma di legislatura**

La realizzazione del nuovo progetto AlpTransit è prevista nel programma di legislatura 1995-1999 (FF 1996 II 281).

## **5            Basi legali**

### **51           Costituzionalità e legalità**

Il presente decreto federale si fonda sugli articoli 81, 167 e 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 23 e 85 n. 10 Cost. e art. 24 delle sue disp. trans.).

Secondo l'articolo 81 della Costituzione federale, la Confederazione può, nell'interesse del Paese o di una sua gran parte, realizzare a proprie spese opere pubbliche o sostenerne la realizzazione. L'articolo 167 Cost. (prec. art. 85 n. 10) dà all'Assemblea federale la competenza di decidere le spese e di assumere impegni finanziari come i crediti d'impegno.

In base a queste disposizioni, l'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 24 cpv. 4 delle disp. trans. Cost.) prevede che l'Assemblea federale stanzi mediante crediti d'impegno i fondi necessari alla realizzazione dei grandi progetti ferroviari.

Secondo l'articolo 16 del decreto sul transito alpino, l'Assemblea federale stanzia per tappe i crediti d'impegno. L'articolo 10<sup>bis</sup> capoverso 1 del decreto sul transito alpino definisce i progetti delle due fasi di costruzione, mentre il Consiglio federale stabilisce la data d'inizio della seconda fase.

Il presente disegno vi chiede di stanziare i fondi necessari in un credito complessivo. Con il blocco parziale dei fondi, abbiamo tenuto conto del loro stanziamento per tappe prescritto dall'articolo 16 del decreto sul traffico alpino. Lo scaglionamento qui effettuato corrisponde essenzialmente alla distinzione fatta nell'articolo 10<sup>bis</sup> capoverso 1 del decreto sul transito alpino. Vi si aggiungono, per motivi di logica, oggetti che non sono esplicitamente menzionati (sistemazione delle linee della rimanente rete, sistemazione della Surselva, sorveglianza del progetto) e le riserve eventualmente necessarie per questa prima fase. Infine, il presente messaggio include nella prima fase una parte di un'opera prevista per la seconda fase nell'articolo 10<sup>bis</sup> capoverso 1 lettera b (sistemazione della tratta San Gallo - Arth-Goldau). Dato che abbiamo già la competenza per decidere la data d'inizio dei lavori della seconda fase (art. 10<sup>bis</sup> cpv. 2 decreto sul transito alpino), questo modo di procedere è conforme alla legge. I fondi necessari per la realizzazione di altre opere rimangono bloccati; il Parlamento conserva la competenza di liberarli.

La costituzionalità e la legalità del presente decreto sono pertanto garantite.

## **52            Forma giuridica**

Secondo l'articolo 196 numero 3 della Costituzione federale (prec. art. 24 delle disp. trans. Cost.) e l'articolo 16 del decreto sul transito alpino, l'Assemblea federale stanzia ogni volta mediante decreti federali semplici i crediti necessari per i grandi progetti ferroviari.

La presente domanda di credito sottoposta alle deliberazioni e al voto del Parlamento rispetta la forma giuridica prescritta dato che è accompagnata da un decreto federale semplice.

## **53            Commento**

### *Articolo 1*

Per la suddivisione dei crediti d'opera, vedi le spiegazioni del numero 23. Le due fasi descritte corrispondono essenzialmente alla distinzione dell'articolo 10<sup>bis</sup> capoverso 1 (cfr. n. 51).

## *Articolo 2*

Si chiede unicamente di liberare i crediti per la prima fase. La liberazione dei crediti per le opere da realizzare nella seconda fase sarà sottoposta alle deliberazioni e all'approvazione del Parlamento in un messaggio separato.

## *Articolo 3*

In base all'articolo 196 numero 3 capoverso 4 della Costituzione federale (prec. art. 24 cpv. 4 disp. trans. Cost), l'approvazione delle tappe dei lavori e delle scadenze è di nostra competenza; dato che ci è stata affidata la gestione dei crediti d'impegno, ci è possibile garantire la gestione globale del progetto, in particolare dal profilo finanziario, evitando all'Assemblea federale lunghe deliberazioni di dettaglio. Al fine di disporre della necessaria flessibilità in materia di gestione, sempre conformemente agli obiettivi del regolamento del fondo, enumeriamo le varie competenze in un elenco non esaustivo.

In base all'articolo 29 capoverso 6 dell'ordinanza sulle finanze della Confederazione<sup>42</sup>, siamo competenti per effettuare trasferimenti di crediti all'interno di un credito complessivo.

Abbiamo la competenza di approvare le tappe della costruzione e le scadenze. È pertanto logico che ci sia concesso anche di ripartire e liberare, all'occorrenza in tranche, le risorse finanziarie necessarie per realizzare i progetti.

Le riserve, che sono suddivise in funzione del volume finanziario delle due fasi, figurano come credito d'opera separato nel disegno di decreto (cfr. in proposito i motivi menzionati nel n. 142). Per evitare per quanto possibile che le riserve siano utilizzate, siamo autorizzati a liberarle a favore degli altri crediti d'opera soltanto se non vi sono possibilità di compensazione. Occorre sempre ricorrere a simili possibilità se non ne derivano inconvenienti per la sicurezza, la qualità della costruzione e il buon funzionamento delle trasversali alpine.

Per tre settori importanti dal profilo dei costi non è possibile esprimersi in modo fondato sulla loro evoluzione. Si tratta del rincarato, dell'IVA non rimborsabile e degli interessi intercalari. Essi non sono compresi nel credito complessivo e saranno dotati periodicamente dei fondi necessari in funzione degli aumenti comprovati. Dato che avremo la competenza per la gestione del credito complessivo, sembra ragionevole autorizzarci ad aumentarlo eventualmente a causa di questi costi supplementari che dipendono unicamente da circostanze esterne.

## *Articolo 4*

I rapporti semestrali, quali sono già prescritti dal decreto federale del 20 settembre 1995 sul credito transitorio, da abrogare, garantiscono che la delegazione incaricata della vigilanza della NFTA, costituita sulla base dell'articolo 20 del decreto sul transito alpino, e le delegazioni delle finanze dei due Consigli saranno informate sull'avanzamento dei lavori e sull'evoluzione dei costi. Questa informazione permanente faciliterà inoltre i dibattiti e i voti parlamentari relativi ai prelievi dal fondo per i grandi progetti ferroviari.

<sup>42</sup> RS 611.01

### *Articoli 5 e 6*

Il presente credito complessivo sostituisce i decreti sui crediti del 19 giugno 1997 e del 20 settembre 1995, che pertanto devono essere abrogati (art. 5 del disegno). I crediti d'impegno che vi sono stanziati sono soppressi in quanto non siano ancora rivendicati al momento dell'abrogazione (art. 30 della legge sulle finanze della Confederazione). Gli impegni già contratti (anche se nel frattempo sono già stati onorati con il pagamento) devono essere imputati al nuovo credito complessivo da adottare (art. 6). Nell'interesse della trasparenza, quest'ultimo comprende anche gli impegni sottoscritti ancora durante il periodo di validità dei due decreti sul finanziamento che devono essere abrogati.

### *Articolo 7*

I decreti relativi al finanziamento non sottostanno al referendum (cfr. n. 52).

### *Allegati*

- |            |   |
|------------|---|
| Allegato 1 | Stato del progetto                                  |
|            | 1.1 Stato dei progetti di massima                   |
|            | 1.2 Stato delle procedure di approvazione dei piani |
| Allegato 2 | Piano per la struttura del progetto                 |
| Allegato 3 | Conversione dei costi d'investimento della NFTA     |

## Stato del progetto

### 1 Stato dei progetti di massima

#### Lötschberg

Approvazione dei progetti di massima e fissazione nel piano settoriale di AlpTransit (categoria 1)

- Raccordo della galleria di base alla linea attuale nella zona di Frutigen;
- Galleria di base del Lötschberg, dal portale di Frutigen a quello di Steg;
- Galleria di base fra l'intersezione di Lötschen fino alla congiunzione con la linea della Valle del Rodano a ovest di Visp compresa (nodo di transito).

Fissazione nel piano settoriale di AlpTransit (categoria 2)

- Tracciato della galleria laterale del Niesen;
- Ubicazione dell'impianto di carico delle autovetture nella valle della Kander (Heustrich o l'opzione Rüdlen-Ey);
- Secondo traforo con binario semplice continuo fra Frutigen e Steg;
- Tracciato del raccordo del Vallese centrale a partire dal portale di Steg, compresa la congiunzione con la linea della Valle del Rodano;
- Ubicazione dell'impianto di carico delle autovetture e delle officine di Steg.

#### San Gottardo

Approvazione del progetto di massima e fissazione nel piano settoriale di AlpTransit (categoria 1)

- Raccordo della nuova tratta alla linea attuale nella zona di Altdorf/Erstfeld, compreso l'impianto di binari di sorpasso (fatta salva la procedura di conciliazione con il Cantone di Uri);
- Galleria di base del San Gottardo dal portale di Erstfeld a quello di Bodio, compresi i punti d'attacco intermedi di Amsteg, Sedrun e Faido;
- Tratta a cielo aperto fra il portale di Bodio e la congiunzione della Giustizia, compreso l'impianto di binari di sorpasso e il raccordo alla linea attuale;
- Galleria di base del Ceneri secondo l'alternativa ottimizzata del 1996, compresi i raccordi alla linea attuale vicino a Camorino e a Vezia (fatta salva l'elaborazione dettagliata del programma di sicurezza con possibili ripercussioni sul sistema della galleria).

Fissazione nel piano settoriale (categoria 2)

- Tracciato della sezione Rigi (Cantone di Svitto);
- Tracciato della sezione di Axen fino al confine cantonale Svitto/Uri (fatta salva la procedura di conciliazione con il Cantone di Uri);
- Tracciato della tratta Riviera sud e Bellinzona (tracciato fra i raccordi della Giustizia e di Camorino secondo l'alternativa ottimizzata del 1996).

## **Svizzera orientale**

Approvazione del progetto di massima e fissazione nel piano settoriale di AlpTransit (categoria 1)

- Galleria di base dello Zimmerberg, parte 2 da Nidelbad a Littli (fatta salva l'elaborazione dettagliata del programma di sicurezza);
- L'approvazione del progetto di massima della galleria dell'Hirzel è differita, istruzione di ottimizzare il progetto di massima (varianti A e B).

## 2 Stato delle procedure di approvazione dei piani (stato il 5 maggio 1999)

### **Opera: asse del Lötschberg** **Data della decisione**

---

#### *Tratta Lötschberg nord:*

Raccordo di Frutigen (stazione di Frutigen - Tellenfeld) Fine 2000

---

#### *Tratta galleria di base del Lötschberg (GBL):*

Lavori di sondaggio valle della Kander/cunicolo d'accesso  
Mitholz 22.02.94  
Galleria di base nord (Tellenfeld - Portweid) primavera 2001  
Galleria di base nord (Portweid - confine cantonale BE/VS) 31.03.99  
Lotto del Mitholz 12.06.98  
Galleria di base sud (confine cantonale BE/VS - Steg) metà giugno 1999  
Cunicolo d'accesso di Ferden 04.06.97  
Zona del portale di Steg (modifica del progetto) metà giugno 1999  
Galleria di base sud (nodo di transito Rarogne) primavera 2000

#### *Tratta Lötschberg sud:*

(Raccordo) Rarogne / transito sud primavera 2000

---

### **Opera: asse del San Gottardo** **Data della decisione**

---

#### *Tratta San Gottardo nord*

Altdorf / Rynächt (raccordo) fine 2000

---

#### *Tratta galleria di base del San Gottardo (GBG):*

Lavori di sondaggio a Piora 1994  
*Erstfeld* inizio 2000  
*Amsteg*  
Attacco intermedio 24.08.98  
Traforo della galleria 15.02.99  
*Sedrun*  
Attacco intermedio (fino alla base del pozzo) 24.10.95  
Traforo della galleria 15.02.99  
Sottostazione di Sedrun 16.03.98  
*Faido*  
Attacco intermedio 4.05.99  
Traforo della galleria 15.02.99  
Polmengo - Chiggiogna (modifica del progetto) fine 1999  
*Bodio*  
Zona del portale di Bodio estate 1999  
Traforo della galleria 15.02.99  
*Tratta San Gottardo sud:*  
*Riviera*  
Biasca (Bodio - Giustizia) inizio 2000  
Pollegio II (modifica del progetto) inizio 2000  
Biasca-Campagna / Nodo della Giustizia inizio 2000

---

---

<i>Tratta galleria di base del Ceneri (GBC):</i>	
Cunicoli di sondaggio di Sigirino	1996
Raccordo di Camorino	fine 2005
Galleria di base	fine 2005
Raccordo di Vezia	fine 2005

---



---

**Opera: sistemazione Surselva** **Data della decisione**

---

<i>Tratta Landquart - Disentis (RhB):</i>	
Potenziamenti stazione Disentis/Mustér	21.02.97
Rinnovo della sovrastruttura	
Versam/Castrisch/Disentis-Mustér	marzo 94 / febr. 97
Approvvigionamento energetico Oberland	marzo 1996

---

<i>Tratta Sedrun Disentis (FO):</i>	
Telecomando/Impianti di sicurezza	maggio 1998
Trasformazione integrale (tracciato) Sedrun-Disentis	18.02.97
Approvvigionamento energetico	
Andermatt-Nätschen-Passo dell'Oberalp	05.06.95
Nuova costruzione galleria di Disentis	05.02.96
Stazione d'intersezione Mompé-Tujetsch	26.04.96

---



---

**Opera: raccordo della Svizzera orientale**

---

<i>Tratta galleria di base dello Zimmerberg:</i>	
Congiunzione/Uscita Nidelbad/Thalwil	fine 2005
	da stabilire

---

<i>Tratta Hirzel:</i>	fine 2005
-----------------------	-----------

---



---

**Opera: ampliamento della tratta San Gallo - Arth-Goldau**

---

<i>Tratta ampliamenti SOB:</i>	
Raddoppio dei binari Hurden - Pfäffikon SZ	da stabilire

---

<i>Tratta ampliamenti FFS SA:</i>	
	da stabilire

---

<i>Tratta ampliamenti BT:</i>	
Raddoppio dei binari Degersheim - Moggelsberg	da stabilire

---

## Piano per la struttura del progetto NFTA

Stato il 30 novembre 1998

### Opera: sorveglianza del progetto

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
SG DATEC	
UFT	

### Opera: asse del Lötschberg

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Direzione generale Lötschberg	In generale Pianificazione e direzione Mandati supplementari Riserve centrali asse del Lötschberg
Lötschberg nord	Lötschberg nord in generale Acquisto terreni Lötschberg nord Pianificazioni Lötschberg nord Sondaggi Lötschberg nord Lavori costruzione raccordo Frutigen Tecnica ferroviaria Lötschberg nord
Galleria di base del Lötschberg (GBL)	GBL in generale Acquisto terreni GBL Pianificazioni GBL Sondaggi GBL Sondaggi valle della Kander Lavori costruzione Adelrain Lavori costruzione Mitholz Lavori costruzione Ferden Lavori costruzione galleria Steg Lavori costruzione galleria Rarogne Tecnica ferroviaria GBL
Lötschberg sud	Lötschberg sud in generale Acquisto terreno Lötschberg sud Pianificazioni Lötschberg sud Sondaggi Lötschberg sud Lavori costruzione raccordo Rarogne Tecnica ferroviaria Lötschberg sud

## Opera: asse del San Gottardo

---

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Direzione generale San Gottardo	In generale Pianificazione e direzione Mandati supplementari Riserve centrali asse San Gottardo
San Gottardo nord	San Gottardo nord in generale Acquisto terreni San Gottardo nord Pianificazioni San Gottardo nord Sondaggi San Gottardo nord Lavori costruzione Uri Tecnica ferroviaria San Gottardo nord
Galleria di base San Gottardo (GBG)	GBG in generale Acquisto terreni GBG Pianificazioni GBG Sondaggi GBG Sondaggi Piora Lavori costruzione Erstfeld Lavori costruzione Amsteg Lavori costruzione Sedrun Lavori costruzione Faido Lavori costruzione Bodio Tecnica ferroviaria GBG
San Gottardo sud	San Gottardo sud in generale Acquisto terreni San Gottardo sud Pianificazioni San Gottardo sud Sondaggi San Gottardo sud Lavori costruzione Riviera Tecnica ferroviaria San Gottardo sud
Galleria di base del Ceneri (GBC)	GBC in generale Acquisto terreni GBC Pianificazioni GBC Sondaggi GBC Lavori costruzione Bellinzona Lavori costruzione Ceneri Tecnica ferroviaria GBC

---

## Opera: sistemazione Surselva

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Landquart-Disentis (RhB)	Direzione generale RhB Riserve centrali RhB Potenziamenti stazione Disentis Blocco automatico Rinnovo sovrastruttura 1 <sup>a</sup> fase Rinnovo sovrastruttura 2 <sup>a</sup> fase Rinnovo sovrastruttura 3 <sup>a</sup> fase Approvvigionamento energetico Oberland GR Materiale rotabile
Sedrun-Disentis (FO)	Direzione generale FO Riserve centrali FO Telecomando / impianti di sicurezza Trasformazione totale Approvvigionamento energetico Acquisto veicoli d'apporto Galleria di Disentis Stazione d'intersezione Mompé-Tujetsch

## Opera: raccordo della Svizzera orientale

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Direzione generale raccordo Svizzera orientale	In generale Pianificazione e direzione Riserve centrali raccordo della Svizzera orientale
Galleria di base dello Zimmerberg (GBZ)	In generale GBZ Acquisto terreni GBZ Pianificazioni GBZ Sondaggi GBZ Lavori costruzione GBZ Tecnica ferroviaria GBZ
Hirzel	In generale Hirzel Acquisto terreni Hirzel Pianificazioni Hirzel Sondaggi Hirzel Lavori costruzione Hirzel Tecnica ferroviaria Hirzel

## **Opera: ampliamenti della tratta San Gallo - Arth-Goldau**

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Ampliamenti SOB	Direzione generale SOB Acquisto terreni SOB Pianificazioni SOB Sondaggi SOB Lavori costruzione SOB Tecnica ferroviaria SOB
Ampliamenti FFS SA	Direzione generale FFS SA Acquisto terreni FFS SA Pianificazioni FFS SA Sondaggi FFS SA Lavori costruzione FFS SA Tecnica ferroviaria FFS SA
Ampliamenti BT	Direzione generale BT Acquisto terreni BT Pianificazioni BT Sondaggi BT Lavori costruzione BT Tecnica ferroviaria BT

## **Opera: ampliamenti delle linee della rimanente rete**

<i>Tratte</i>	<i>Sezioni</i>
Ampliamenti asse Lötschberg BLS	
Ampliamenti asse Lötschberg FFS SA	
Ampliamenti asse San Gottardo FFS SA	

Costi d'investimento in miliardi di franchi	Prezzo 1995, inclusa ICA		Prezzo 1998, inclusa IVA		Prezzo 1998, senza IVA		Prezzo 1991
	Cifre FTP 1995 (113,2)		1998 (111,4)		1998 (111,4)		
Opera	con riserva per opera	senza riserva per opera	senza riserva per opera	senza riserva per opera	senza riserva per opera	Costi finali probabili	Costi finali probabili
A. Sorveglianza del progetto	0.080	0.070	0.069	0.065	0.065	0.065	0.072
B. Asse Lobschberg	3.430	2.980	2.933	2.754	2.754	2.806	3.092
C. Asse San Gottardo (San Gottardo e Ceneri)	8.230	7.166	7.042	6.612	6.612	6.930	7.636
D. Sistemazione Surselva	0.130	0.114	0.112	0.105	0.105	0.105	0.116
E. Raccordo Svizzera orientale (Zimmerberg e Hirzel)	1.050	0.920	0.905	0.850	0.850	0.837	0.923
F. Ampliamenti San Gallo - Arth-Goldau	0.080	0.080	0.079	0.074	0.074	0.068	0.097
G. Ampliamenti delle linee della rinascente rete	0.590	0.510	0.502	0.471	0.471	0.483	0.532
H. Totale senza riserva	17.830	17.770	17.642	16.669	16.669	17.374	19.248
I. Riserva		1.770	1.742	1.669	1.669	1.734	1.908
J. Totale con riserva	13.600	13.600	13.384	12.600	12.600	12.600	12.468
Designazione della linea	<p>Tutte le cifre senza interessi intercalari</p> <p>Conversione del franco secondo l'indice zurighese dei costi di costruzione di abitazioni (ZiW)</p> <p>Indice:</p> <p>1991 (ott. 91) = 119,3 (ICA)</p> <p>1985 (ott. 94) = 113,2 (ICA)</p> <p>1998 (ott. 98) = 111,4 (IVA)</p> <p>ICA = 3,8%</p> <p>IVA = 6,</p>						
K. N. di colonna (col.)	1	2	3	4	5	6	7
L. Formula di conversione per le linee A - H	col. 2 + 15%		col. 2 x 111,4 / 113,2	col. 3 - col. 5	col. 2 x 111,4 / 113,2 / 1,065	col. 7 x 1,035 x 111,4 / 119,3 / 1,065	