

Messaggio**concernente l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA**

dell'8 settembre 2004

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, i seguenti decreti federali:

- decreto federale che stanziava un credito per un'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera;
- decreto federale sul finanziamento della garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA.

Nel contempo, vi proponiamo di togliere dal ruolo i seguenti interventi parlamentari:

- | | | | |
|------|---|---------|--|
| 2000 | P | 00.3041 | Alptransit. Fermata in galleria a Sedrun (N 6.10.00, Gadiant) |
| 2001 | P | 01.3115 | Ampliamento a doppio binario della tratta Cham-Rotkreuz (N 22.6.01, Leutenegger Hajo) |
| 2001 | P | 01.3192 | Migliori collegamenti ferroviari tra il Ticino e la Svizzera occidentale (N 22.6.01, Simoneschi) |
| 2001 | P | 01.3205 | Migliori collegamenti ferroviari tra il Ticino e la Svizzera occidentale (S 14.6.01, Béguelin) |
| 2001 | P | 01.3661 | Raccordo ferroviario dell'EuroAirport Basilea-Mulhouse-Friburgo (N 22.3.02, Fetz) |
| 2002 | P | 01.3685 | Tracciato NFTA nel Cantone Uri. Urgente pianificazione della «variante dorsale lunga» o della «variante dorsale lunga aperta» (N 22.3.02, Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN 01.425) |
| 2002 | P | 02.3633 | Per una politica generale dei trasporti efficace (N 11.12.02, Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN 02.040) |
| 2003 | P | 03.3581 | Porta Alpina Surselva. Sostenibilità (S 17.12.03, Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CSt 03.2026) |

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

8 settembre 2004

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Joseph Deiss

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

Situazione iniziale

Il 26 giugno 2002 il Consiglio federale ha stabilito come procedere per il tracciato della NFTA nel Cantone di Uri (dorsale lunga chiusa). Nel contempo, ha incaricato il DATEC di esaminare le tratte che erano state rinviate in occasione del ridimensionamento del 1998, e di avviare i lavori connessi alla decisione sul tracciato nel Cantone di Uri. Il presente messaggio attua questo mandato del Consiglio federale.

Alla fine di maggio 2004, il Consiglio federale ha inoltre deciso di presentare al Parlamento, nel 2007/2008, un avamprogetto per la consultazione sullo sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari. Solo in seguito si deciderà quali progetti saranno effettivamente realizzati. L'analisi delle capacità prevista nel quadro del presente messaggio getta basi importanti per tale avamprogetto e per la pianificazione dei lavori sugli assi nord-sud. L'analisi delle capacità si limita agli assi di transito nord-sud in corrispondenza del tracciato previsto dal piano settoriale AlpTransit. I lavori saranno coordinati con gli altri progetti dei trasporti pubblici.

Analisi delle capacità

Il decreto federale che stanZIA un credito per un'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera, di 24 milioni di franchi, è destinato a finanziare i seguenti lavori:

- elaborare il progetto preliminare del tracciato della linea «dorsale lunga chiusa» nel Cantone di Uri, compresi i necessari sondaggi geologici;*
- eseguire un'analisi dettagliata secondo criteri di tecnica ferroviaria, economici e politici per le principali tratte NFTA tra Arth-Goldau e Lugano, nonché tra Heustrich e la valle del Rodano (corrisponde alle tratte rinviate del perimetro della costruzione completa della NFTA);*
- evidenziare le strozzature e allestire un elenco delle priorità sugli assi di transito nord-sud;*
- valutare eventuali miglioramenti per i collegamenti con l'estero, in particolare con la Germania (raccordi nella regione di Basilea) e con l'Italia (raccordi a sud);*
- armonizzare i lavori con il concetto e i progetti della seconda tappa di Ferrovia 2000,*
- definire le possibilità di finanziamento per il potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera secondo il progetto FTP.*

Garanzia dei tracciati

Il decreto federale sul finanziamento della garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA è destinato a coprire, con 15 milioni di franchi, le spese illustrate qui appresso.

In seguito alla realizzazione scaglionata della NFTA, la costruzione delle nuove tratte situate al di fuori delle gallerie di base è stata rimandata. Per ridurre i rischi derivanti da tale rinvio, si intendono garantire i tracciati futuri in maniera giuridicamente vincolante. In tal modo sarà possibile evitare che nel futuro perimetro delle nuove linee vengano a crearsi ostacoli edilizi o d'altro tipo che in avvenire potrebbero rendere difficile, se non addirittura impossibile, l'attuazione del progetto sia dal profilo finanziario che da quello del rispetto dei termini. I mezzi disponibili della pianificazione territoriale sono tuttavia insufficienti per garantire i tracciati in modo vincolante per i proprietari fondiari e per un periodo sufficientemente lungo. Il credito richiesto di 15 milioni di franchi ha lo scopo di garantire che in caso di necessità si possa reagire e che singoli terreni possano essere acquistati mediante trattativa privata o gli indennizzi per le espropriazioni materiali, che emergono dopo una certa durata del divieto di costruzione, possano essere pagati.

Messaggio

1 Parte generale

1.1 Situazione iniziale

1.1.1 Mandato

Il 26 giugno 2002 abbiamo deciso di rinunciare alla variante iniziale del tracciato aperto sul fondo della valle della Reuss nel Cantone di Uri fino alla galleria dell'Axen e di sostituirla con un tracciato sotterraneo della NFTA che passerà attraverso la montagna con un raccordo ottimizzato della galleria di base del San Gottardo con la linea esistente delle FFS nella zona di Rynächt. Abbiamo inserito questo tracciato nel piano settoriale. Inoltre, abbiamo deciso di elaborare le basi decisionali per un messaggio di pianificazione FTP II che comprende tutte le tratte rimandate della NFTA. Il presente messaggio si concentra sulla pianificazione degli assi di transito nord-sud chiedendo un credito per un'analisi delle capacità di queste tratte: è quindi un messaggio per la pianificazione degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera.

Il 26 maggio 2004 abbiamo incaricato il DATEC di sottoporre a un esame globale i grandi progetti ferroviari non ancora realizzabili e di sottoporci un progetto negli anni 2007/2008. Nell'esame devono essere considerati la galleria di base dello Zimmerberg e la galleria dell'Hirzel, la seconda tappa di Ferrovia 2000, la seconda fase del raccordo alla rete ferroviaria ad alta velocità nonché altri progetti quali la linea di transito di Zurigo Löwenstrasse (stazione sotterranea), il collegamento Cornavin - Eaux Vives - Annemasse (CEVA) a Ginevra e il collegamento Stabio – Arcisate.

Con l'analisi delle capacità, il presente messaggio introduce basi importanti per l'avamprogetto che sarà posto in consultazione nel 2007/2008, sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari e in vista delle decisioni sui potenziamenti degli assi nord-sud. La garanzia dei tracciati impedisce che i progetti futuri siano ostacolati inutilmente.

1.1.2 Basi legali

L'articolo 81 della Costituzione federale (Cost.) autorizza la Confederazione, nell'interesse del Paese o di una sua gran parte, a realizzare e gestire opere pubbliche o a sostenerne la realizzazione. L'articolo 84 Cost. sancisce che il traffico transalpino per il trasporto delle merci deve avvenire mediante ferrovia, e l'articolo 87 Cost. conferisce alla Confederazione la competenza di legiferare in materia ferroviaria. I grandi progetti ferroviari della Confederazione sono definiti più precisamente nell'articolo 196 numero 3 Cost. Esso prevede quattro grandi progetti che la Confederazione intende realizzare per modernizzare la ferrovia: la nuova ferrovia transalpina (NFTA), Ferrovia 2000, il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo alla rete ad alta velocità [raccordo RAV]) e il miglioramento della protezione contro l'inquinamento fonico lungo le tratte ferroviarie attuali.

Per la NFTA, quale elemento dei grandi progetti ferroviari, fanno stato le seguenti basi legali:

- Costituzione federale del 18 aprile 1999¹,
- decreto federale del 4 ottobre 1991² sul transito alpino,
- decreto federale del 9 ottobre 1998³ relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari,
- decreto federale dell'8 dicembre 1999⁴ sul finanziamento del transito alpino,
- ordinanza del 28 febbraio 2001⁵ sul transito alpino,
- decreto federale del 10 giugno 2004⁶ concernente il credito aggiuntivo e la liberazione parziale dei fondi bloccati della seconda fase della NFTA 1.

1.1.3 Contesto in materia di politica finanziaria

1.1.3.1 Attuale disciplinamento del finanziamento

Secondo l'articolo 196 numero 3 capoverso 1 Cost., i quattro grandi progetti ferroviari sono finanziati mediante il Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP). Il regolamento di questo Fondo disciplina la procedura di versamento e di prelievo, nonché le condizioni di concessione di un anticipo da parte della Confederazione. Il Fondo è alimentato da quattro fonti: al massimo due terzi del prodotto della tassa sul traffico pesante, lo 0,1 per cento dell'aliquota IVA, fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali e fondi prelevati sul mercato dei capitali. I fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali possono coprire al massimo un quarto delle spese globali per le linee di base della NFTA, quelli provenienti dal mercato dei capitali possono coprire al massimo un quarto delle spese globali per la NFTA, Ferrovia 2000 e il raccordo alla rete ferroviaria europea ad alta velocità. D'altro canto, la Confederazione può concedere anticipi al Fondo FTP che non possono, tuttavia, superare l'importo di 4, 2 miliardi di franchi (base 1995). Su proposta del Consiglio federale, l'Assemblea federale stabilisce annualmente la somma dei fondi da attribuire mediante crediti di pagamento.

I fondi necessari ai singoli grandi progetti sono stanziati dall'Assemblea federale sotto forma di crediti d'impegno.

1.1.3.2 Messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP

Lo sviluppo negativo registrato nel contesto economico e in quello della politica dei trasporti ci ha indotti, l'anno scorso, a fare esaminare il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il 10 settembre 2003 abbiamo affidato un mandato corri-

1 RS 101
2 RS 742.104
3 RS 742.140
4 FF 2000 136
5 RS 742.104.1
6 FF 2004 3267

spondente al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e al Dipartimento federale delle finanze (DFF).

Dall'analisi del finanziamento dell'infrastruttura è emerso che le ferrovie saranno in grado di coprire una parte delle spese per la nuova infrastruttura mediante maggiori entrate. Esse non potranno tuttavia remunerare e restituire i mutui remunerabili per i progetti FTP entro i termini prefissati. La Confederazione è tenuta per legge a compensare le spese d'infrastruttura scoperte. In seguito all'aumento delle spese d'esercizio e d'ammortamento scoperte della nuova infrastruttura e ai pagamenti d'interesse esigibili, il deficit infrastrutturale aumenterebbe. A partire dal 2005 il conto finanziario della Confederazione sarebbe gravato da sostanziali spese supplementari.

Nel nostro messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP proponiamo di adeguare i meccanismi di finanziamento del Fondo per la costruzione e il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici (Fondo FTP). Secondo tale proposta, da un lato, alle ferrovie non sarebbero più concessi nuovi mutui remunerabili per finanziare i progetti FTP. Dall'altro, i mutui remunerabili già concessi per i trasporti pubblici sarebbero convertiti, il 1° gennaio 2005, in un anticipo del Fondo. Con il programma di costruzione previsto, l'attuale limite degli anticipi di 4,2 miliardi di franchi (base dei prezzi 1995) sarebbe superato già nel 2006. Per tale motivo proponiamo di portarlo provvisoriamente a 8,1 miliardi di franchi.

Le misure proposte sgravano il conto finanziario della Confederazione e fanno sì che i progetti assolutamente prioritari dal profilo della politica dei trasporti possano essere realizzati. La soluzione che proponiamo consente di realizzare nei tempi previsti i progetti FTP già in cantiere, ossia NFTA e Ferrovia 2000, nonché la galleria di base del Ceneri e la prima fase del raccordo alla rete ad alta velocità. Per contro, si procederà a una verifica dei progetti FTP non ancora decisi o per i quali non sono ancora stati liberati i fondi. Ciò riguarda in particolare la galleria di base dello Zimmerberg e la galleria dell'Hirzel, la seconda tappa di Ferrovia 2000 e la seconda fase del raccordo alla rete ad alta velocità.

Il messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP sarà trattato dalle Camere unitamente al presente messaggio.

1.2 Contesto in materia di politica dei trasporti

1.2.1 In generale

La politica svizzera dei trasporti, che si ispira al principio della sostenibilità, persegue tre obiettivi: i trasporti vanno effettuati secondo criteri ecologici, il loro sistema deve essere efficiente e finanziabile e la politica svizzera dei trasporti deve essere integrata nel contesto europeo. La modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria è un elemento essenziale per raggiungere questi obiettivi.

Il fulcro della NFTA è costituito dai due assi di transito nord-sud con le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, completate dal potenziamento delle vie d'accesso. La NFTA offrirà al traffico viaggiatori e merci collegamenti nord-sud più brevi, più veloci e più efficienti. Nel settore delle merci, essa accrescerà la capacità e la qualità dei trasporti e rafforzerà la posizione concorrenziale della ferrovia. Nel traffico viaggiatori, essa integra la Svizzera nella rete europea ad alta velocità.

Assieme al progetto di raccordo alla rete ad alta velocità, essa ridurrà sensibilmente i tempi di percorrenza con l'estero. Con Ferrovia 2000 l'offerta ferroviaria a livello nazionale sarà ottimale, nelle condizioni finanziarie attuali, per tutte le regioni del Paese. La NFTA integra in questo progetto in particolare i Cantoni del Vallese e del Ticino.

Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia rappresenta un altro elemento fondamentale. In base all'articolo 84 Cost. (protezione delle Alpi), la regione alpina deve essere protetta dalle ripercussioni negative del traffico. A tal fine, il trasporto delle merci attraverso le Alpi deve essere trasferito, nella misura del possibile, su ferrovia. La legge sul trasferimento del traffico precisa questo obiettivo e stabilisce che il numero delle corse di automezzi pesanti effettuate su strada attraverso le Alpi deve essere ridotto a 650 000 all'anno. Questo obiettivo deve essere raggiunto al più tardi entro due anni dall'apertura della galleria di base del Lötschberg. La NFTA è un provvedimento determinante per poter attuare il trasferimento.

La politica svizzera dei trasporti tiene conto di quella europea. Sia l'Accordo sul traffico di transito sia l'Accordo sui trasporti terrestri implicano la realizzazione della NFTA. Questi accordi assicurano il coordinamento della politica dei trasporti nella regione alpina. Il limite di peso degli automezzi pesanti (attualmente 34 t) s'innalzerà a 40 t nel 2005, provocando contemporaneamente l'aumento della TTPCP.⁷ Quest'ultima sarà aumentata ulteriormente in occasione dell'entrata in servizio della galleria di base del Lötschberg, al più tardi però a partire dal 2008. Nel contempo, Svizzera ed UE si concedono reciprocamente l'accesso alla rete ferroviaria. La promozione del traffico combinato ha lo scopo di proteggere la regione alpina. È per questo motivo che la Svizzera si è impegnata a costruire la NFTA, mentre l'UE e, in particolare, la Germania e l'Italia devono garantirne l'accesso a nord e a sud. Una parte del prodotto della TTPCP sarà utilizzata per modernizzare l'infrastruttura ferroviaria svizzera, fra l'altro per la costruzione della NFTA.

1.2.2 NFTA 1

Il progetto NFTA contempla lo sviluppo degli assi di transito del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione quale sistema globale, nonché il miglioramento del raccordo della Svizzera orientale all'asse di transito del San Gottardo (art. 3^{bis} cpv. 2 del decreto sul transito alpino).

Con il ridimensionamento del progetto NFTA, si è rinunciato al potenziamento integrale degli assi di transito mentre gli investimenti NFTA finanziati in un primo tempo sono stati iscritti nell'articolo 5^{bis} del decreto sul transito alpino. Il programma NFTA ridimensionato conformemente al progetto FTP è definito in seguito NFTA 1. Il suo finanziamento comprende le gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri, nonché il raccordo della Svizzera orientale alla linea del San Gottardo (Zimmerberg, Hirzel, potenziamenti fra San Gallo e Arth-Goldau).

⁷ Media ponderata di 292,5 franchi per la linea Basilea-Chiasso.

Gli investimenti per la NFTA 1 sono iniziati a metà degli anni Novanta. La linea di base del Lötschberg sarà probabilmente messa in esercizio secondo il programma nel 2007. L'apertura della linea di base del San Gottardo, con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, è prevista per il 2016.

1.2.3 Avamprogetto per la consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari

Conformemente alla pianificazione abbiamo deciso di portare avanti i progetti FTP già in costruzione. Inoltre intendiamo realizzare rapidamente i progetti più importanti e più utili ai trasporti. Fra questi vi sono la galleria di base del Ceneri e la prima fase del raccordo alla rete ad alta velocità.

Riteniamo per contro che i progetti FTP non ancora realizzabili debbano essere ritardati o eventualmente ridimensionati. Inoltre occorrerà decidere quali progetti debbano essere realizzati prioritariamente e a quali progetti previsti o discussi nei Cantoni o in senso alla popolazione si debba eventualmente rinunciare. La premessa necessaria per adottare tali decisioni è costituita da un avamprogetto in materia di politica finanziaria e dei trasporti, che sarà posto in consultazione sui seguenti grandi progetti:

- galleria di base dello Zimmerberg e galleria dell'Hirzel (elementi della NFTA);
- seconda tappa di Ferrovia 2000;
- seconda fase del raccordo RAV: vi rientrano progetti non ancora realizzabili in Francia e progetti in Svizzera che devono essere meglio accordati con la pianificazione a lunga scadenza;
- altri progetti importanti per la politica dei trasporti come la linea di transito di Zurigo Löwenstrasse (stazione sotterranea), il collegamento Cornavin – Eaux Vives – Annemasse (CEVA) a Ginevra o il collegamento Stabio – Arcisate, per quanto non possano essere finanziati con il budget ordinario.

A questo proposito, negli anni 2007/2008 dovrà essere messo in consultazione un nuovo progetto che costituirà la base per le decisioni che occorrerà prendere in seguito sul futuro programma di costruzione e sulle corrispondenti basi legali. A quel momento la galleria di base del Lötschberg sarà in esercizio e si potrà così disporre di dati sul successo del trasferimento del traffico e della prima tappa di Ferrovia 2000. Per allora saranno inoltre state elaborate le basi pianificatorie aggiornate sulla scorta dell'analisi delle capacità. Questa procedura consente una pianificazione accurata e contestualizzata nel corso dei prossimi anni e tiene conto della liquidità del Fondo FTP (limite degli anticipi): i mezzi finanziari per i progetti rimandati saranno a disposizione soltanto dal 2011/2012 circa.

Analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera, compreso il progetto preliminare Uri

L'analisi delle capacità comprende da un lato i progetti NFTA finanziati ma rinviati (in particolare la galleria di base dello Zimmerberg e la galleria dell'Hirzel) e dall'altro i progetti sull'asse nord-sud che non sono né finanziati né definiti concretamente. I lavori si concentrano sugli assi di transito nord-sud sui quali circola la maggior parte del traffico merci attraverso la Svizzera. Il traffico est-ovest sarà trattato nel quadro della seconda tappa di Ferrovia 2000. L'analisi delle capacità istituisce in tal modo le basi per gli ulteriori lavori e decisioni, in particolare anche per l'avamprogetto di consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari, che sarà presentato nel 2007/2008. Negli studi da realizzarsi occorrerà prestare particolare attenzione agli aspetti legati all'esercizio ferroviario e a quelli politici ed economici.

Sarà inoltre allestito, secondo il decreto del Consiglio federale del 26 giugno 2002, un progetto preliminare per il tracciato della linea «dorsale lunga chiusa» nel Cantone di Uri, creando per questa tratta basi analoghe ad altre tratte.

L'analisi delle capacità si limita agli assi di transito nord-sud, conformemente al tracciato della linea secondo il piano settoriale AlpTransit. I tracciati alternativi quali Aosta-Martigny, le varianti Splügen o Seelisberg non sono inseriti nei lavori poiché già scartati in precedenza in quanto soluzioni meno idonee ai fini del concetto di rete (gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri).

2.1.1**Progetto preliminare nel Cantone di Uri**

Tutte le tratte del progetto NFTA secondo l'articolo 3^{bis} del decreto del 4 ottobre 1991 sul transito alpino sono state pianificate. Per poter disporre di una sufficiente sicurezza pianificatoria e per escludere elementi imponderabili in un secondo tempo, le pianificazioni sono state elaborate fino allo stadio di progetto preliminare.

Nel Cantone di Uri sono stati previsti sia un tracciato sul fondovalle (parte urana della Reuss), sia la cosiddetta dorsale urana. Tutti i progetti partivano da un portale della galleria di base del San Gottardo nella zona Altdorf/Amsteg e da un tracciato a cielo aperto per circa 2 km fra il San Gottardo (GBG) e la galleria dell'Axen. Soltanto dopo lo studio di fattibilità di una circonvallazione del fondo della valle della Reuss sono apparse nuove possibili soluzioni con una galleria di base prolungata da raccordi fra la NFTA e la linea esistente a Uri nord e sud. Questi raccordi assicurano il collegamento della regione di Uri al traffico a lunga distanza della NFTA e consentono di deviare un treno in avaria dalla galleria alla linea esistente garantendo così la circolazione nella galleria e accrescendo la sicurezza del sistema.

Analogamente ad altre tratte nel perimetro NFTA menzionato, anche per questo «nuovo» elemento dell'asse nord-sud con un nuovo tracciato si elaboreranno pianificazioni a livello di progetto preliminare. Questi lavori implicano in particolare i sondaggi geologici e il rapporto sull'impatto ambientale 2.

2.1.2

Studi pianificatori nel perimetro NFTA esterno al Cantone di Uri

In linea di principio si rinuncia ad aggiornare i progetti preliminari per le tratte parziali fra la valle di Kander e quella del Rodano (asse del Lötschberg) e fra Arth-Goldau e Lugano (asse del San Gottardo). In alcuni casi speciali (p. es. Felderboden) potrebbero tuttavia essere ordinati studi approfonditi. Per il resto esistono progetti preliminari del 1994. Se nella loro esecuzione tecnica non corrispondono più al livello degli attuali strumenti pianificatori (piani digitali ecc.), tali progetti preliminari sono tuttavia assolutamente sufficienti per quanto concerne il tracciato orizzontale e quello verticale e, quindi, gli elementi che incidono sul territorio. Un aggiornamento dei documenti pianificatori esistenti non sarebbe opportuno in quanto risulterebbero anch'essi obsoleti al momento previsto per la realizzazione. L'aggiornamento dei progetti preliminari non avverrà prima che i progetti corrispondenti siano finanziati.

2.1.3

Studi pianificatori sulle tratte d'accesso alla NFTA

L'articolo 9 del decreto sul transito alpino prevede che le vie d'accesso alla NFTA siano potenziate per l'entrata in servizio. L'esperienza evidenzia la grande attenzione dedicata a queste tratte dal profilo della capacità, dei tempi di percorrenza, della composizione dei treni e della struttura dell'offerta. Per quanto riguarda gli assi di transito, occorre pertanto procedere a un'analisi dettagliata da frontiera a frontiera secondo criteri di gestione ferroviaria, economici e politici. Questa analisi deve essere armonizzata con gli studi relativi alla seconda tappa di Ferrovia 2000. Devono essere evidenziate le strozzature e definite le misure prioritarie proposte sugli assi di transito nord-sud. Devono inoltre essere valutate le possibilità di migliorare i collegamenti con l'estero, segnatamente con la Germania (cfr. n. 2.1.3.1) e con l'Italia (cfr. n. 2.3.1.2).

Gli altri progetti da finanziare e realizzare sull'asse nord-sud saranno concretizzati solo dopo l'avamprogetto posto in consultazione nel 2007/2008. A quel punto, il Parlamento e, se del caso, il popolo decideranno quali opere dovranno essere realizzate e in quale momento. Anche il finanziamento dei progetti da realizzare dovrà essere disciplinato.

Se gli studi pianificatori dovessero evidenziare la necessità di adottare misure urgenti a breve termine, occorrerà valutare se tali misure possono essere finanziate nel quadro dell'avamprogetto per la consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari, mediante il budget ordinario oppure mediante il nuovo finanziamento delle infrastrutture del traffico negli agglomerati.

2.1.3.1 Raccordi a nord

Il 6 settembre 1996, Svizzera e Germania hanno firmato a Lugano un Accordo sulla garanzia delle capacità delle linee d'accesso nord alla NFTA⁸. In questo documento, le Parti contraenti si impegnano ad adottare le misure necessarie ad assicurare l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria sul piano transfrontaliero, allo scopo di creare le premesse per un traffico ferroviario efficiente in vista della NFTA.

L'Accordo si basa sul principio di territorialità. Ogni Paese è quindi competente per la pianificazione e l'attuazione dei progetti sul proprio territorio. Un comitato direttivo assicura il coordinamento.

Il nodo di Basilea (accesso dalla linea del Reno superiore Karlsruhe–Friburgo in Brisgovia–Basilea) costituisce il portale principale della linea d'accesso nord alla NFTA, sia per il traffico merci sia per il traffico passeggeri. Nella regione di Basilea sono necessari studi più approfonditi per la regolazione del traffico (aggiramento del Reno superiore). Per la pianificazione a lungo termine di questi lavori è stato istituito un Comitato direttivo trilaterale (D, F, CH) che si è riunito per la prima volta nel giugno 2004. Gli assi Zurigo–Stoccarda e Zurigo–Monaco servono a dirottare il traffico regionale delle merci verso la NFTA collegando la Svizzera orientale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità.

2.1.3.2 Raccordi a sud

Nel 1999, la Svizzera ha concluso con l'Italia una Convenzione bilaterale sul coordinamento della pianificazione a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria, entrata in vigore il 18 maggio 2001⁹. Si tratta di un accordo quadro che disciplina la pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria transfrontaliera necessaria, in particolare delle linee d'accesso sud alla NFTA.

Gli obiettivi perseguiti nel traffico merci sono i seguenti:

- assicurare le necessarie capacità sulle linee d'accesso alla NFTA per poter trasferire le merci dalla strada alla ferrovia;
- decongestionare il nodo di Milano mediante aggiramenti a est e a ovest;
- costruire e collegare nuovi terminali a Novara (Vercelli) e a est di Milano (Treviglio).

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, la preferenza è data ai collegamenti rapidi nord-sud (San Gottardo e Lötschberg) tra gli agglomerati, nonché al raccordo della Svizzera all'aeroporto della Malpensa (Milano).

La Convenzione con l'Italia si basa parimenti sul principio di territorialità. Al comitato direttivo, che coordina i lavori, sono subordinati quattro gruppi di lavoro composti di rappresentanti del Ministero italiano dei trasporti, dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nonché dei gestori d'infrastruttura italiani e svizzeri. Uno dei gruppi di lavoro si occupa della circolazione stradale; la delegazione svizzera è diretta dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). Questi gruppi intraprendono i passi

⁸ RS **0.742.140.313.69**. Approvato dall'Assemblea federale il 3 marzo 1998, entrato in vigore il 2 giugno 1998 mediante scambio di note.

⁹ RU **2003** 1611

necessari per conseguire gli obiettivi summenzionati. I due Paesi s'informano reciprocamente sui rispettivi progetti a breve, medio e lungo termine e coordinano i loro lavori.

Per le tratte del Sempione e presso Luino, i gestori d'infrastruttura hanno sancito contrattualmente, in piattaforme comuni, le misure a breve e medio termine. Sulle tratte Lötschberg/Sempione-Milano e San Gottardo-Novara, il profilo è ampliato, gli incroci sono allungati da 450 m a 600 m e sono adottate misure di sicurezza come sottopassaggi. I lavori procedono secondo programma e nel rispetto dei termini previsti. I due Paesi disporranno, così, dell'infrastruttura necessaria per l'entrata in servizio delle gallerie di base del Lötschberg (nel 2007) e del San Gottardo (nel 2015). Nell'ambito della pianificazione sul lungo periodo, i due Paesi hanno elaborato studi preliminari su una serie di nuove varianti di soluzione per le tratte d'accesso a sud sull'asse del San Gottardo. La Svizzera ha esaminato il corridoio Lugano – Chiasso, l'Italia il corridoio Cadenazzo – Luino/Varese. L'UFT informa regolarmente i Cantoni sullo stato dei lavori.

2.2 Garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA

2.2.1 Problematica

La realizzazione scaglionata della NFTA, in particolare il rinvio della costruzione delle nuove tratte al di fuori delle gallerie di base, solleva la questione di come rendere giuridicamente vincolanti i tracciati approvati dal Consiglio federale con decisione del 15 marzo 1999 e integrati nel piano settoriale AlpTransit.

Lo strumento di pianificazione territoriale della Confederazione, il piano settoriale AlpTransit, si è rivelato insufficiente per impedire che il progetto sia svantaggiato dal punto di vista della costruzione delle future nuove tratte o subisca altri inconvenienti. Sia i Cantoni, a livello di piani direttori, sia i Comuni, a livello di piani d'utilizzazione, sono tenuti a considerare le iscrizioni nel piano settoriale AlpTransit della Confederazione concernenti la pianificazione del territorio e a integrarle nelle loro pianificazioni. Si tratta tuttavia di un processo particolarmente lungo e complesso, che peraltro non si è ancora affermato dappertutto.

La legislazione ferroviaria, dal canto suo, non offre gli strumenti adeguati a risolvere i problemi che si pongono a tale proposito. Conformemente all'articolo 18ⁿ della legge del 20 dicembre 1957¹⁰ sulle ferrovie, l'autorità di sorveglianza può definire le zone riservate al fine di assicurare la disponibilità dei terreni necessari a costruzioni e impianti ferroviari futuri. Tuttavia, la decisione che definisce una zona riservata decade al più tardi dopo cinque anni; questo termine può essere prorogato al massimo di tre anni. Se una zona riservata decade, è possibile riservare una nuova zona con un perimetro parzialmente o totalmente identico alla precedente.

La definizione delle zone riservate è retta da una procedura analoga a quella per l'approvazione dei piani disciplinata dal diritto ferroviario che garantisce i diritti delle parti. I proprietari fondiari e i Comuni interessati possono esercitare i loro diritti (diritto d'opposizione e di ricorso). In considerazione della durata necessaria per riservare le vie di accesso e le tratte di collegamento fra le gallerie di base e dei

¹⁰ RS 742.101

rischi connessi alla procedura, le zone riservate sono quindi solo in parte efficaci per ottenere una certezza del diritto durevole.

Lo strumento dell'allineamento secondo l'articolo 18e della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie è pure inappropriato. I piani del progetto da depositare pubblicamente devono essere approvati affinché lo strumento possa funzionare. Questa condizione non è tuttavia soddisfatta con l'approvazione del progetto preliminare da parte del Consiglio federale.

Anche se, come già esposto, le zone riservate non permettono di coprire tutto il periodo che ci separa dalla realizzazione della NFTA, la loro definizione, fondata sulla base legale in vigore, rappresenta la misura immediata più idonea da utilizzare. Tuttavia, viste le limitazioni d'utilizzazione che una zona riservata implica, occorre prevedere un gran numero di opposizioni e una procedura piuttosto lunga. Inoltre, occorre tenere conto del fatto che, conformemente alla giurisprudenza del Tribunale federale, un blocco dell'usufrutto per una durata superiore agli otto anni equivale di fatto a una espropriazione materiale e pertanto soggetta a indennizzo.

2.2.2 Proposta di soluzione

Per evitare, una volta decadute le zone riservate, costosi svantaggi nella costruzione o di altro genere, la Confederazione, le aziende ferroviarie o le società di costruzione incaricate devono essere autorizzate, in caso di necessità, ad acquistare i terreni riservati dal Consiglio federale il 15 marzo 1999 e iscritti nel piano settoriale AlpTransit conformemente all'articolo 8^{bis} del decreto del 4 ottobre 1991¹¹ sul transito alpino. I fondi necessari a tali acquisti non sono compresi nei crediti FTP attuali.

Le verifiche effettuate dalle società di costruzione su incarico dell'UFT hanno evidenziato, per il San Gottardo, un fabbisogno finanziario di circa 60 milioni di franchi per l'acquisto di tutti i terreni necessari per le opere AlpTransit delle nuove tratte NFTA originarie¹² (in particolare l'attraversamento delle valli di Felderboden, Claro, Preonzo, Gnosca e Magadino) e di circa 30 milioni di franchi per il Lötschberg (in particolare gli impianti per il trasbordo delle autovetture nord e sud).

Visto che questi importi corrispondono al costo massimo di un acquisto completo mediante trattativa privata e che non sarà necessario impegnarli interamente, all'inizio sarà sufficiente stanziare una parte proporzionale dei fondi per il periodo che precede la decisione sul potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera. Si ritiene che per il San Gottardo siano sufficienti 10 milioni e per il Lötschberg 5 milioni.

Chiediamo pertanto un credito di 15 milioni di franchi per l'eventuale acquisto dei terreni del tracciato o per le prestazioni d'indennizzo conseguenti agli interventi connessi al diritto d'espropriazione e soggetti al diritto di indennizzo (p. es. definizione di zone riservate da parte della Confederazione, attuazione della pianificazione

¹¹ RS 742.104

¹² San Gottardo: doppio binario tra Arth-Goldau e Lugano

Lötschberg: doppio binario tra Heustrich e valle del Rodano, compreso il trasbordo delle autovetture.

settoriale della Confederazione a livello dei piani d'utilizzazione comunali) nonché per elaborare le basi pianificatorie necessarie (piani per le zone riservate).

La garanzia dei tracciati è di fondamentale importanza per l'esecuzione del progetto. Se si trascura questa operazione, si accumuleranno inutili ritardi nei lavori nonché costi supplementari altrettanto superflui a scapito dei progetti di potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera.

2.3 Redditività del potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera

Il credito per l'analisi delle capacità comprende anche il calcolo della redditività degli investimenti. Lo studio della redditività darà indicazioni sul traffico ferroviario sull'asse nord-sud con o senza il potenziamento secondo l'analisi delle capacità. Esso deve inoltre confrontare i costi (supplementari) e i benefici (supplementari) che derivano da una nuova infrastruttura nel sistema ferroviario.

2.4 Credito per l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera

Con il credito di pianificazione saranno coperte le seguenti spese:

Condizioni quadro/progetto strategico d'offerta e d'esercizio:

- studi indipendenti delle caratteristiche del trasporto su rotaia (tenendo conto del traffico stradale, aereo e fluviale) negli anni 2020–2030, rifacendosi agli studi svizzeri ed europei esistenti (previsioni);
- concertazione con il programma e i progetti della seconda tappa di Ferrovia 2000 in collaborazione con le FFS.

Progetto preliminare nel Cantone di Uri:

- elaborazione di un progetto preliminare per il tracciato della linea NFTA tra Felderboden e il raccordo sotterraneo nella galleria di base del San Gottardo, compresi i collegamenti con la linea esistente presso Felderboden, e nella zona di Flüelen, compresi i sondaggi geologici necessari (progetto preliminare «dorsale lunga chiusa»).

Studi pianificatori:

- analisi dei flussi di traffico sugli assi di transito da frontiera a frontiera (comprese le tratte rimandate della NFTA) dal profilo ferroviario, economico e politico, tenendo conto delle caratteristiche emerse dalle previsioni;
- individuazione delle misure sugli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera per l'ulteriore sviluppo dell'offerta qualitativa e quantitativa (capacità, tempi di percorrenza, offerta, redditività ecc.) e definizione di un elenco di priorità (elenco dei progetti);
- valutazione dei miglioramenti per i collegamenti con l'estero, segnatamente con la Germania (regione di Basilea, aggiramento del Reno superiore) e l'Italia (raccordo a sud degli assi del San Gottardo e del Lötschberg–Sempione);

Valutazioni, rapporti intermedi, risorse UFT:

- valutazione degli studi pianificatori e delle analisi;
- allestimento di elenchi dei lavori da effettuare prioritariamente nonché elaborazione di basi per l'avamprogetto di consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari;
- definizione del sistema finanziario per il potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera secondo il progetto FTP, vale a dire dopo la scadenza dei termini secondo l'articolo 196 numero 3 capoversi 4 e 5 Cost.;
- risorse UFT.

Il credito proposto per l'analisi delle capacità, di 24 milioni di franchi, è ripartito come segue:

condizioni quadro / progetto strategico d'offerta e d'esercizio	2 mio. fr.	(indicazioni FFS, BLS AT, UFT)
progetto preliminare «dorsale lunga chiusa»	11 mio. fr.	(indicazione ATG, ridotta dall'UFT)
studi pianificatori su flussi del traffico/capacità	2 mio. fr.	(esperienza dell'UFT)
studi pianificatori su linee d'accesso/estero	5 mio. fr.	(indicazione FFS)
valutazioni, rapporti intermedi, risorse UFT	4 mio. fr.	(stima UFT)

Secondo il numero 6.1, il credito è finanziato mediante il Fondo FTP.

2.5 Credito di finanziamento per la garanzia dei tracciati

Il credito di finanziamento per la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA copre le spese per gli indennizzi che devono essere pagati a motivo degli interventi derivanti dal diritto d'espropriazione (p. es. divieto di costruire in base alla definizione delle zone riservate o agli obblighi imposti ai proprietari fondiari dal piano di utilizzazione comunale nel quadro dell'attuazione del piano settoriale AlpTransit), i costi per l'acquisto mediante trattativa privata dei terreni al fine di riservarli per il futuro potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera nonché i costi di ottimizzazione delle basi pianificatorie (zone riservate).

Il credito richiesto per questo finanziamento ammonta a 15 milioni di franchi ed è ripartito come segue:

asse del San Gottardo	10 mio. fr.
asse del Lötschberg	5 mio. fr.

Il totale di 15 milioni di franchi rappresenta circa un sesto dei costi preventivati dalle società di costruzione di AlpTransit per l'acquisto di tutti i terreni necessari per le tratte rimandate della NFTA.

3 Consequenze

3.1 Consequenze per l'effettivo del personale della Confederazione

La Confederazione ha il compito di garantire la vigilanza e il controllo del progetto NFTA. L'esecuzione è affidata all'UFT. Attualmente, quest'ultimo dispone di 16 posti per i compiti esigenti di direzione di progetto, di gestione della sicurezza, di gestione del fondo e di controlling a livello delle autorità. Il gruppo può contare su esperti esterni e interni. I lavori di pianificazione per l'analisi delle capacità rappresentano un supplemento di lavoro che l'UFT non riesce a smaltire con l'attuale organico. All'UFT è quindi accordato un posto supplementare che sarà finanziato con il credito di pianificazione. Queste risorse coprono l'ulteriore elaborazione dei progetti NFTA e il sostegno supplementare del progetto sull'analisi delle capacità da parte della Confederazione.

3.2 Consequenze finanziarie

Le spese per l'analisi delle capacità e la garanzia dei tracciati sono coperte dal Fondo FTP. Visto che tale Fondo è alimentato da fonti finanziarie speciali, i prelevamenti non incidono sul conto finanziario della Confederazione.

Dal momento che i fondi richiesti per l'analisi delle capacità saranno utilizzati esclusivamente per lavori di pianificazione, non vi saranno costi susseguenti causati dall'esercizio e dagli ammortamenti, come avviene nel caso della realizzazione di progetti infrastrutturali. Neppure l'acquisto di terreni per garantirsi i tracciati comporta rischi finanziari poiché la proprietà fondiaria è di valore stabile e quindi potrebbe essere rivenduta in qualsiasi momento.

3.3 Consequenze per l'informatica

I lavori di pianificazione per l'analisi delle capacità possono essere realizzati senza nuovi strumenti informatici.

3.4 Consequenze per i Cantoni

Visto che non partecipano al finanziamento dell'analisi delle capacità e della garanzia dei tracciati, i Cantoni non devono sopportare oneri finanziari supplementari. I Cantoni direttamente interessati partecipano ai lavori di pianificazione. Essi fanno parte delle delegazioni delle autorità e sono informati costantemente sullo stato d'avanzamento dei lavori. Possono far valere la propria posizione e collaborare, direttamente o per il tramite dei loro servizi specializzati. Non esiste un diritto all'indennizzo da parte della Confederazione.

3.5 Consequenze per l'economia

Nell'ambito dell'analisi delle capacità, l'UFT affiderà diversi mandati all'esterno. Questi investimenti creeranno posti di lavoro supplementari e assicureranno quelli esistenti.

4 Programma di legislatura

Il presente oggetto è annunciato nel rapporto sul programma di legislatura 2003–2007 con il vecchio titolo NFTA 2 (FF 2004 1016).

5 Rapporto con il diritto europeo

I presenti decreti federali sono conformi al diritto europeo. Liberano i mezzi finanziari per completare la pianificazione della NFTA così come prevista nell'Accordo sul traffico di transito e nell'Accordo sui trasporti terrestri, in sintonia con la politica delle reti di trasporto dell'Unione Europea.

6 Basi legali

6.1 Costituzionalità e legalità

I presenti decreti federali si basano sulla Costituzione federale e sul decreto federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino).

La Costituzione federale prevede diverse disposizioni pertinenti per la NFTA. L'articolo 81 Cost. autorizza la Confederazione, nell'interesse del Paese o di una sua gran parte, a realizzare opere pubbliche a proprie spese, o a sostenerne la realizzazione. L'articolo 84 Cost. sancisce che il traffico transalpino per il trasporto delle merci deve avvenire per ferrovia, l'articolo 87 Cost. conferisce alla Confederazione la competenza di legiferare in materia ferroviaria e l'articolo 167 attribuisce all'Assemblea federale la facoltà di decidere in merito alle spese della Confederazione.

L'articolo 196 numero 3 Cost. disciplina i grandi progetti ferroviari della Confederazione. Il capoverso 3 sancisce che il finanziamento di questi progetti è assicurato da un fondo giuridicamente dipendente dalla Confederazione e dotato di contabilità propria. Il capoverso 4 prevede che l'Assemblea federale stanzi i fondi necessari per la realizzazione dei grandi progetti ferroviari mediante crediti d'impegno. Il Consiglio federale approva le tappe dei lavori e stabilisce le scadenze.

Il messaggio del 26 giugno 1996 sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, sotto il titolo «Rapporto tra il programma attuale per la NFTA e quello futuro», indica che la costruzione delle linee d'accesso alle gallerie di base è provvisoriamente rimandata a tempi migliori. Questo non significa una rinuncia definitiva: i tracciati in questione sono stati previsti nella pianificazione, ma la decisione su un'eventuale estensione della NFTA è stata rimandata. La nuova versione del decreto sul transito alpino garantisce, dal punto di vista della pianificazione, che le parti rimandate dei progetti di costruzione possano essere realizzate in

un secondo tempo. Il decreto federale sul transito alpino contiene quindi disposizioni concernenti unicamente la NFTA 1, ma anche disposizioni che vanno oltre.

Nell'articolo 3^{bis} del decreto sul transito alpino la NFTA è descritta in questi termini: il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. Esso include gli assi di transito del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione come sistema globale nonché un miglior raccordo della Svizzera orientale all'asse di transito del San Gottardo. Per perseguire tali obiettivi vanno applicati in permanenza gli sviluppi tecnologici in campo ferroviario. Questa definizione del programma NFTA evidenzia come la NFTA sia un progetto globale che occorre adeguare allo stato del progresso.

Gli investimenti della NFTA finanziati (NFTA 1) sono elencati nell'articolo 5^{bis}. L'articolo 8^{bis} capoverso 2 precisa che la realizzazione e il finanziamento dei progetti non menzionati nell'articolo 5^{bis} sono disciplinati da singoli decreti federali di obbligatorietà generale. Questa disposizione è la conseguenza logica di quanto menziona il messaggio sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici in merito alle tratte originarie della NFTA solo provvisoriamente rimandate.

Con la decisione del 26 giugno 2002 abbiamo esercitato la nostra competenza di definire il calendario della NFTA (art. 196 n. 3 cpv. 4 Cost.). Abbiamo deciso di inserire nel piano settoriale AlpTransit il tracciato «dorsale lunga chiusa» della NFTA nel Cantone di Uri e di farne allestire un progetto preliminare. Nel contempo, abbiamo incaricato il DATEC di elaborare le basi decisionali per il periodo dopo il 2020 in vista dell'eventuale continuazione dei progetti FTP, comprese le tratte rimandate della NFTA. Con il presente messaggio chiediamo i mezzi per l'elaborazione di queste basi decisionali.

Abbiamo preso questa decisione ben coscienti che i lavori preparatori per il potenziamento della rete ferroviaria svizzera sugli assi nord-sud dal profilo della pianificazione, del diritto, delle finanze e della costruzione dureranno almeno dieci anni. Occorre preparare già fin d'ora le basi per questi progetti affinché i risultati degli studi possano essere utilizzati per l'avamprogetto che sarà posto in consultazione nel 2007/2008 e siano disponibili tempestivamente per le future decisioni sul potenziamento sugli assi nord-sud.

Alla luce di queste considerazioni, il credito di pianificazione per l'analisi delle capacità e il credito di finanziamento per la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA saranno prelevati dal Fondo FTP. Per il finanziamento e il potenziamento della rete ferroviaria svizzera sugli assi nord-sud sarà necessario, in base all'articolo 8^{bis} capoverso 2 del decreto sul transito alpino, emanare un decreto federale distinto.

6.2 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 196 numero 3 capoverso 4 Cost. in combinato disposto con l'articolo 16 del decreto sul transito alpino, l'Assemblea federale stanza i crediti d'impegno necessari mediante decreti federali semplici.

Le due richieste di credito sottoposte alla discussione e all'approvazione parlamentare corrispondono alla forma dell'atto prescritta, ossia il decreto federale semplice.

Secondo l'articolo 196 numero 3 capoverso 4 Cost., il Consiglio federale approva le tappe della costruzione dei grandi progetti ferroviari e stabilisce le scadenze. Con la nostra decisione del 26 giugno 2002 abbiamo incaricato il DATEC di aggiornare il tracciato nel Cantone di Uri e di esaminare le tratte rimandate della NFTA.

I presenti decreti federali attuano la nostra decisione del 26 giugno 2002.

In quanto decreti federali semplici, non sottostanno a referendum.

Il decreto federale che stanziava un credito per un'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera è sottoposto al freno alle spese conformemente all'articolo 159 capoverso 3 Cost.

6.3 Commento

6.3.1 Decreto federale che stanziava un credito per un'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera

Art. 1

Questa disposizione fissa l'importo del credito da prelevare dal Fondo FTP. Per il commento si rimanda alla cifra 2.5.

Art. 2

In quanto decreto di finanziamento, il decreto non sottostà a referendum.

6.3.2 Decreto federale sul finanziamento della garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA

Art. 1

Questa disposizione fissa l'importo del credito da prelevare dal Fondo FTP. Per il commento si rimanda alla cifra 2.6.

Art. 2

In quanto decreto di finanziamento, il decreto non sottostà a referendum.

Allegati

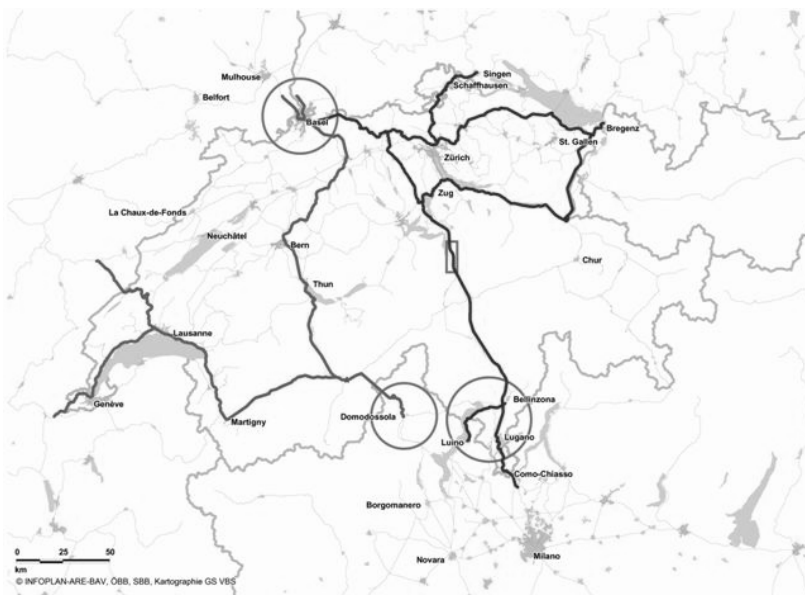
Allegato 1: Analisi delle capacità: assi di transito

Allegato 2: Analisi delle capacità: panoramica

Allegato 3: Simulazione del Fondo secondo il messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP

Allegato 4: Finanziamento secondo il messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP

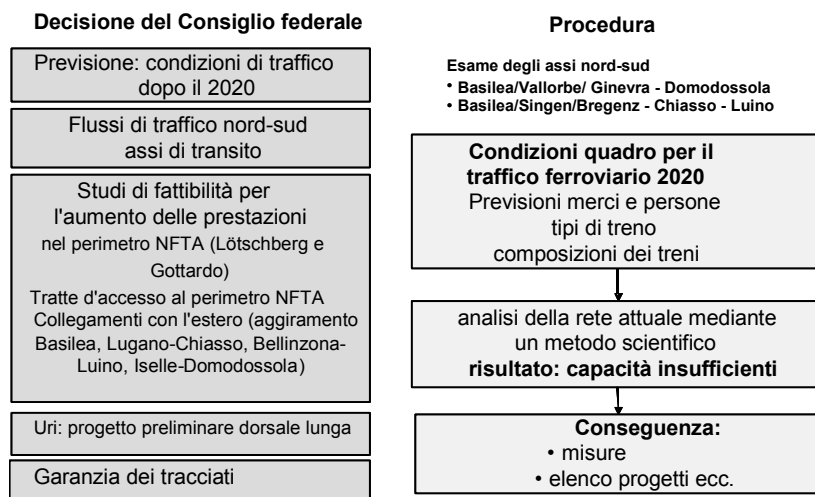
Analisi delle capacità: assi di transito



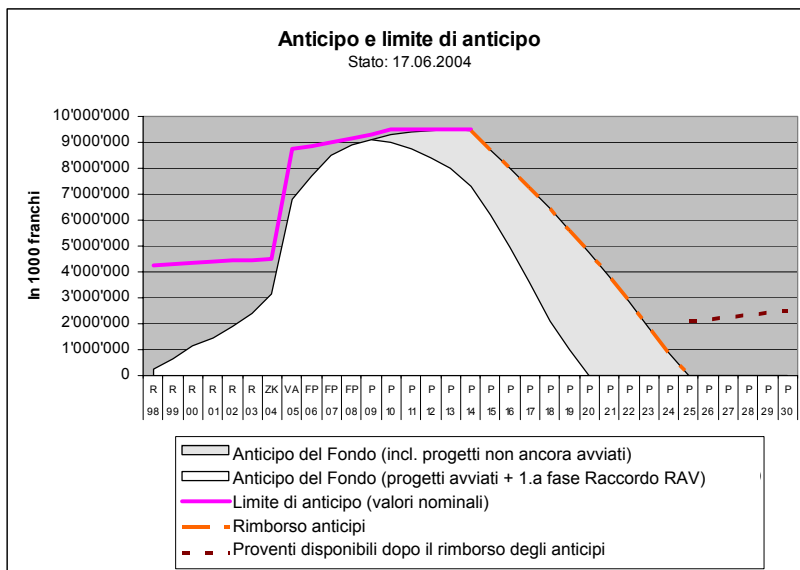
Legenda:

-  Linee di transito degli assi del Lötschberg e del Sempione
-  Linee di transito degli assi del San Gottardo e del Ceneri
-  Zone di frontiera da esaminare
-  Progetto preliminare Uri

Analisi delle capacità: panoramica



Simulazione del Fondo secondo il messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP



Fonte: Simulazione del Fondo UFT, calcoli UFT.

Finanziamento secondo il messaggio concernente modifiche del finanziamento dei progetti FTP

