Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV
Office fédéral des transports OFT
Ufficio federale dei trasporti UFT
Uffizi federal da traffic UFT

AlpTransit

Nuova Ferrovia Transalpina

NFTA

Rapporto n. 20
1° luglio - 31 dicembre 2005
Sintesi

In virtù dell'articolo 4 del decreto federale dell'8 dicembre 1999 concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) rende conto ogni semestre dell'avanzamento dei lavori di costruzione e dell'evoluzione dei costi alla Delegazione delle finanze dei due Consigli e alla Delegazione incaricata di sorvegliare la NFTA. Il resoconto sarà portato a conoscenza della Delegazione di vigilanza della NFTA il 25 aprile 2006.

Il presente rapporto si basa sui resoconti dei costruttori aggiornati al 31 dicembre 2005 e li presenta in un'ottica più ampia, partendo dal punto di vista dell'UFT.

[Per mantenere il rapporto il più aggiornato possibile, fino in chiusura di redazione abbiamo aggiunto in corsivo e tra parentesi quadre gli avvenimenti e le decisioni previsti per il prossimo periodo di rendicontazione.]

Fotografie: AlpTransit San Gottardo SA, BLS AlpTransit AG, BLS Lötschbergbahn AG, Deutsche Bahn AG, Ferrovie federali svizzere SA, Milena Ehrensperger, Ufficio federale dei trasporti

Sommario

Sommario **3**

Editoriale **4**

Con l'approvazione dei piani per la galleria di base del Ceneri è stata raggiunta una pietra miliare **5**

Le FFS hanno assunto il ruolo di impresa guida per l'ETCS livello 2, i progetti sono in corso **7**

La Svizzera ha presentato il progetto della NFTA in occasione di diverse esposizioni. **8**

La costruzione grezza della galleria di base del Lötschberg è stata in gran parte ultimata **9**

I lavori di costruzione del terzo binario tra St.German e Visp sono quasi conclusi **11**

Nella galleria di base del San Gottardo i lavori procedono bene. Alla fine del 2005 era stato scavato il 55% della galleria **12**

Nella giornata delle porte aperte presso il cantiere di Bodio si è registrato un nuovo record di visitatori **14**

Il Consiglio federale ha messo in vigore la legge sul raccordo RAV. **17**

L'UFT e le FFS hanno iniziato i lavori per lo „Sviluppo futuro dei progetti ferroviari". **19**

Valutazione globale **20/21**

Costi e finanze **22**

Scadenzario **23**

Editoriale

Dott. Max Friedli

I lavori su entrambi gli assi della NFTA, Lötschberg e San Gottardo, procedono speditamente. Nella seconda metà del 2005, la costruzione grezza della galleria di base del Lötschberg è stata praticamente portata a termine. Circa due terzi sono stati consegnati per l'equipaggiamento tecnico ferroviario. A fine anno era stato posato il 59% dei binari. La consegna del tracciato di base per l'esercizio commerciale, parziale dal giugno 2007 e completo dal dicembre 2007, resta un obiettivo realistico, ma nel contempo impegnativo. Considerato che non vi è più alcun margine temporale di riserva, sussiste un rischio di superamento dei termini.

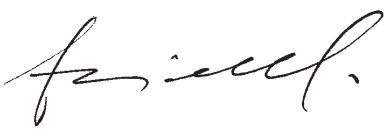
Tra luglio e dicembre 2005, nel San Gottardo sono stati scavati 9,5 km di galleria. Finora (marzo 2006) è già stato perforato il 58% dell'intero sistema di gallerie. Sono stati compiuti progressi anche a livello di pianificazione e politico. Nel Cantone di Uri, ad esempio, è stata negoziata una soluzione per l'attraversamento dello Schächen. La Confederazione ha rilasciato l'autorizzazione alla costruzione della galleria di base del Ceneri. Poiché il progetto di costruzione evidenziava una spesa supplementare di 174 milioni di franchi, ho sollecitato un'ulteriore verifica sia del progetto, sia dei costi. Alla luce dell'attuale situazione, dati i tempi di progettazione più lunghi e l'adeguamento del programma di costruzione, l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri slitterà di due anni, al 2019.

Alle condizioni qui esposte, i costi complessivi per il progetto NFTA sono ancora stimati a 16,4 miliardi di franchi (30 milioni in più rispetto al rapporto precedente). Per contro, i rischi potenziali sono aumentati di 100 milioni, attestandosi a 1,4 miliardi. La ragione principale di tale aumento è l'evoluzione dei costi della galleria di base del Ceneri. Al riguardo l'UFT aveva già informato nel mese di febbraio.

I costi stimati fino alla conclusione della NFTA (16,4 miliardi) e il margine di rischio (1,4 miliardi) totalizzano attualmente un importo possibile pari a 17,8 miliardi di franchi (prezzi del 1998). A tale importo si aggiungono il rincaro, gli interessi intercalari e l'imposta sul valore aggiunto.

Grazie a questi mezzi sta nascendo un'opera epocale, che regge il confronto con le opere pionieristiche della Confederazione, come il traforo del San Gottardo del 1882. La Svizzera ne trarrà grandi benefici: rapidi collegamenti ferroviari per il traffico passeggeri fra Svizzera, Germania e Italia e soprattutto ottimi collegamenti nord-sud per il traffico merci ferroviario. La NFTA rappresenta lo strumento chiave per il successo nel trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Berna, 16 marzo 2006
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI



Dott. Max Friedli, Direttore

Vigilanza del progetto

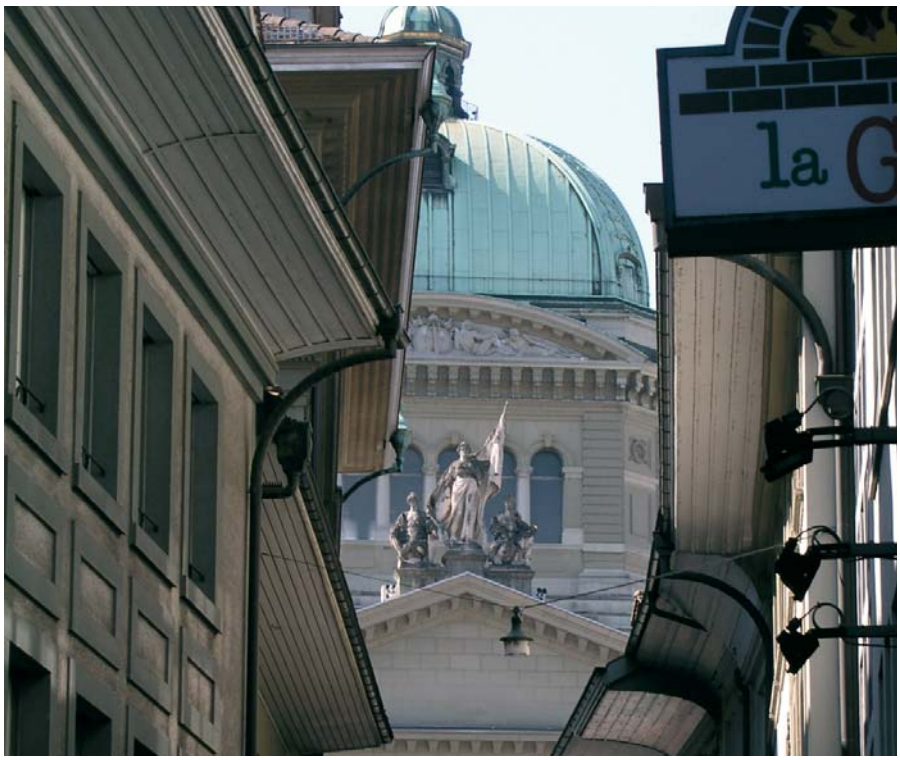
Con l‘approvazione dei piani per la galleria di base del Ceneri è stata raggiunta una pietra miliare. La presenza svizzera alle fiere internazionali ha suscitato grande interesse. Il nuovo presidente della DVN è il Consigliere nazionale Otto Laubacher.

Delegazione di vigilanza NFTA

Nel periodo considerato, la Delegazione di vigilanza NFTA (DVN) ha tenuto tre sedute ordinarie e due riunioni supplementari, una durante la sessione autunnale, l‘altra durante la sessione invernale delle Camere.

Come nei periodi di rendiconto precedenti, la DVN si è occupata da un lato di compiti correnti e dall‘altro di varie questioni prioritarie, quali la galleria di base del Ceneri, il progetto „Porta Alpina“, le modifiche all‘ordinazione, il livello di sicurezza delle gallerie, la messa in servizio della galleria di base del Lötschberg, il sistema ETCS, gli effetti della NFTA sul Vallese così come la decisione relativa all‘aggiudicazione del lotto di Erstfeld.

Nel dicembre 2005, la composizione della DVN è stata rinnovata: il presidente per il 2006 è il Consigliere nazionale Otto Laubacher, il vicepresidente è il Consigliere agli Stati Hansruedi Stadler.



In futuro, il Consiglio federale si occuperà una volta all‘anno dei dossier NFTA.

Consiglio federale

In futuro, il DATEC intende di principio presentare al Consiglio federale una volta all‘anno gli affari concernenti la NFTA e il FTP (finora: a seconda dell‘avanzamento dei progetti). Ciò consentirà al Consiglio federale di concentrare la trattazione degli incarti NFTA e di ricevere un‘informazione mirata sulle operazioni di routine e sulle decisioni concernenti la NFTA, con effetto di controllo.

Deroghe a questo principio sono previste per i casi in cui devono essere rispettate scadenze imperative o per consentire al Consiglio federale di intervenire tempestivamente, qualora l‘andamento del progetto lo richieda.

Procedura

Lötschberg: nel marzo 2005, la BLS AT ha presentato per approvazione la documentazione completamente rielaborata concernente gli impianti di sicurezza e di automazione della galleria di base del Lötschberg, fondati sul sistema ETCS livello 2. Nel contempo, sono pure stati consegnati all‘UFT i documenti per la domanda concernente la segnalazione minima con segnali convenzionali. *[Con decisione del 24 gennaio 2006, il DATEC ha rilasciato alla BLS AT l‘approvazione dei piani per l‘impianto di sicurezza basato sul sistema ETCS livello 2, compresa una segnalazione minima con segnali convenzionali.]*

In agosto ha potuto essere conclusa la procedura concernente la rivitalizzazione ottimizzata delle zone golenali di Schwandy-Ey presso il raccordo di Frutigen. Può così essere messo in atto un provvedimento di valorizzazione ambientale su ampia scala che consente alla BLS

AT di realizzare le misure sostitutive previste e serve al Cantone di Berna nell'ambito del suo impegno per la valorizzazione del fiume Kander.

Galleria di base del Ceneri: con l'approvazione dei piani da parte del DATEC, il 28 ottobre 2005 è stata raggiunta una pietra miliare nel progetto della galleria di base del Ceneri. Sono stati inoltrati sei ricorsi. *[Il Tribunale federale non ha accordato l'effetto sospensivo ai quattro ricorsi che lo richiedevano.]*

Potenziamenti sull'asse del Lötschberg: a metà agosto è stata rilasciata l'approvazione dei piani per la dotazione della tratta di montagna nel Cantone del Vallese con il sistema di radiotrasmissione GSM-R. A fine settembre è stato approvato il progetto teso a sostituire con un ponte il passaggio a livello di Heustrich. Così si potrà eliminare uno degli ultimi passaggi a livello sulla tratta Basilea-Briga.

I lavori all'equipaggiamento tecnico-ferroviario proseguono come previsto.

Controlli

Gruppo tecnico di accompagnamento AlpTransit (TBT-AT): su mandato dell'UFT, nel secondo semestre 2005 il TBT-AT ha proceduto a due controlli.

L'esame della geologia e della tecnica di costruzione condotto presso l'ATG si è concentrato sui lavori di costruzione grezza della galleria del San Gottardo. Gli elementi chiave sono stati lo spostamento dei confini del lotto Sedrun/Faido, le temperature della roccia in presenza di notevoli strati rocciosi sovrapposti, la gestione del materiale e la sicurezza degli impianti di accumulazione.

Il TBT-AT è del parere che l'esame eseguito dall'ATG sullo spostamento del confine di lotto fra Sedrun e Faido al di là dell'opzione consentita dal contratto rappresenti un'opportunità. Per mantenere un certo margine decisionale, il TBT-AT raccomanda di suddividere in tappe lo spostamento del confine di lotto nel quadro dei negoziati contrattuali; inoltre, tutte le decisioni devono tenere conto in modo attento e realistico dei guadagni di tempo ottenibili e della totalità degli effetti finanziari.

I controlli della messa in servizio presso la BLS AT hanno evidenziato la competenza di quest'ultima nella pianificazione e nello svolgimento delle attività finora svolte in vista della messa in servizio e del coordinamento con la BLS AG. Sono stati rilevati i rischi principali che riguardano la posa dei binari fissi, l'equipaggiamento tecnico-ferroviario e la messa in servizio; le misure atte a contenere tali rischi sono pianificate o sono già state attuate.

Tuttavia, per l'intera fase della messa in esercizio sussistono ancora notevoli rischi a livello di costi e di scadenze, in quanto non sono praticamente previste riserve di tempo. Si rilevano inoltre ancora problemi concernenti la ripartizione delle responsabilità fra BLS AT e BLS AG. *[Nel gennaio 2006, in occasione di una settimana di riunioni („Stabswoche"), questo problema è stato affrontato.]* Per quanto riguarda la posa dei binari fissi e l'equipaggiamento tecnico-ferroviario, lo stato dei lavori constatato al momento del controllo corrisponde allo scadenziario attuale.

Messa in servizio della linea di base del Lötschberg

Le prime corse di prova sono previste per il giugno 2006. È necessaria l'„autorizzazione per corse di prova elettriche", rilasciata dall'UFT. Per chiarire le questioni in sospeso e armonizzare gli interessi di tutte le parti coinvolte è stata organizzata una settimana di riunioni („Stabswoche). *[La settimana di riunioni ha*

avuto luogo a fine gennaio 2006 e ha visto la partecipazione di tutti gli interessati. L'obiettivo era quello di elaborare il manuale concernente l'„autorizzazione per corse di prova elettriche" in modo da evitare ritardi nell'ottenimento dell'autorizzazione. Sono state altresì discusse la pianificazione delle risorse (veicoli di prova) e della sicurezza durante le corse di prova.]

ETCS livello 2/ Gestore del sistema

Il contratto fra l'UFT e le FFS SA relativo alla gestione del sistema ERTMS/ETCS è stato sottoscritto a inizio ottobre del 2005. La Task Force che si è occupata delle questioni finanziarie relative all'equipaggiamento del materiale rotabile (ETCS) ha concluso il suo lavoro. I progetti concernenti l'ETCS livello 2 procedono regolarmente. La tratta di prova ETCS di Dottikon (Argovia) si rivela molto utile.

Materiale rotabile

Sulla base della decisione formulata nel marzo 2005 dall'UFT, il 28 ottobre 2005 la BLS AG in quanto gestore ha pubblicato le disposizioni di accesso alla rete per la linea di base del Lötschberg. Per la maggior parte dei veicoli equipaggiati con il sistema ETCS livello 2 sono state avviate le procedure di autorizzazione.

PO SiB-AT

Durante il secondo semestre 2005, il comitato coordinatore „Rapporto sulla sicurezza AlpTransit" (PO SiB-AT) ha preso posizione in merito a diverse misure di contenimento dei costi proposte dall'ATG. In base alle prove effettuate nella galleria di base del Lötschberg, le richieste concernenti il drenaggio sono state in parte approvate. La proposta di aumentare le distanze fra le gallerie traversobanco nella galleria di base del Ceneri è stata respinta facendo riferimento alla galleria di base del San Gottardo. Ha avuto esito negativo anche la valutazione concernente la rinuncia a un sistema di aerazione specifico nelle fermate d'emergenza della galleria di base del San Gottardo. Le simulazioni e i dati inoltrati dall'ATG si basavano su parametri non sufficientemente fondati e scelti in modo piuttosto ottimistico. Di conseguenza, secondo il PO SiB-AT, non è stato possibile dimostrare che le condizioni richieste possono essere soddisfatte con un'aspirazione centrale dell'aria.

Conteggi e rapporti finali

Potenziamento della linea della Surselva: i conteggi e i rapporti finali della Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) relativi agli impianti di telecomando e di sicurezza nonché all'approvvigionamento energetico, consegnati a luglio, sono stati controllati e approvati in settembre dall'UFT. I conteggi e i rapporti finali di ulteriori parti di opere, anche della Ferrovia retica, sono attesi per la prima metà del 2006.

Potenziamenti sulla linea San Gallo–Arth-Goldau: a fine dicembre 2005 sono stati inoltrati per esame all'UFT i conteggi e i rapporti finali provvisori delle FFS per i moduli San Gallo, Uznach e Schmerikon. I primi conteggi e rapporti finali della SOB verranno consegnati nella prima metà del 2006.

Comunicazione NFTA

Nel periodo in esame, ha suscitato grande interesse mediatico la visione della fermata sotterranea „Porta Alpina Sedrun" nella galleria di base del San Gottardo. In dicembre, nel quadro del dibattito sul preventivo, il Parlamento ha approvato la par-

I progetti concernenti l'ETCS livello 2 procedono regolarmente.

Nel discorso pronunciato alla „rail # tec“ di Dortmund, il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha sollecitato maggiore impegno nel trasferimento del traffico pesante.

tecipazione della Confederazione all‘investimento preliminare (7,5 milioni di franchi).

Marketing AlpTransit

Nella seconda metà dell‘anno, la presenza a fiere internazionali, in Francia e in Germania, ha contraddistinto le attività di marketing di AlpTransit: in occasione della mostra „Arc alpin 2020“ svoltasi a Chambéry nell‘ottobre 2005, il progetto NFTA e la politica svizzera dei trasporti (in particolare il trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia) sono stati presentati a circa 10‘000 visitatori. Lo stand svizzero ha mostrato con grande effetto lo stato nettamente avanzato dei lavori sugli assi del Lötschberg e del San Gottardo rispetto ai progetti in corso nei Paesi limitrofi (Lione-Torino e galleria di base del Brennero).

Ai primi di novembre 2005, la Svizzera ha partecipato in veste di Paese ospite al congresso e alla fiera „rail # tec“ di Dortmund, in cui è stata presentata a un pubblico internazionale composto di specialisti di alto rango e „opinion leader“ la politica elvetica di trasferimento del traffico sull‘esempio della NFTA.

Per la Svizzera, in primo piano figurava l‘intervento del Consigliere federale Moritz Leuenberger, che ha suscitato grande interesse. L‘UFT ha ripresentato lo stand espositivo su AlpTransit già utilizzato in occasione della fiera europea della logistica „transport logistic“ di Monaco di Baviera. Inoltre, l‘ambasciatore svizzero in Germania, Werner Baumann, ha dato un ricevimento insieme all‘UFT e all‘associazione industriale Swissrail. La presenza della Svizzera è stata accolta positivamente dai visitatori tedeschi ed esteri e ha avuto un‘eco notevole nei mezzi d‘informazione.

Parallelamente alle attività, è stata verificata la strategia di marketing NFTA. *[Il marketing AlpTransit si concentrerà in futuro sulle attività rivolte ai mass media di Germania, Italia e Benelux, nonché sulla collaborazione con la stampa specializzata, con le autorità e con il mondo politico e universitario.]*

Asse del Lötschberg: costruzione grezza quasi ultimata

Nella seconda metà del 2005, la costruzione grezza della galleria di base del Lötschberg è stata in gran parte ultimata. Alla fine dell'anno, circa due terzi della galleria erano già stati consegnati per l'installazione dell'equipaggiamento tecnico-ferroviario, che rileva notevoli progressi.

Costruzione grezza della galleria di base del Lötschberg

Dopo lo smantellamento della vecchia linea di Wengi Ey presso **Frutigen**, ha avuto inizio la risistemazione delle superfici. Dal 19 settembre al 10 novembre 2005, l'esercizio sulla vecchia linea si è svolto a binario unico per consentire di portare a termine la costruzione del tracciato. Dall'11 novembre, entrambi i binari del nuovo tracciato erano praticabili.

Alla fine del 2005, sono stati conclusi i lavori di costruzione grezza di tutti i comparti della galleria di Engstlige. Dopo la costruzione della banchina, nella galleria di Engstlige è stato installato in quattro punti e su una lunghezza complessiva di 700 metri un sistema di assorbimento per proteggere gli edifici abitativi e commerciali adiacenti dalle vibrazioni e dai rumori trasmessi per via solida.

I lavori di scavo della galleria di Widi sono stati ultimati in agosto. A fine anno erano stati rivestiti in calcestruzzo il 70% delle pavimentazioni e il 55% delle pareti, nonché 8 elementi della volta della galleria di Widi. A luglio e a settembre hanno avuto luogo i festeggiamenti per l'ultimazione dei capannoni della centrale di manutenzione e di intervento.

Il 6 luglio è stato aperto il sottopassaggio pedonale che attraversa l'intera area della stazione di Frutigen. A ottobre sono stati installati e messi in servizio i quattro scambi nel settore del ponte di Widi.

Posa delle traversine nel portale nord della galleria di base del Lötschberg.

Nel tronco a partire dal punto di attacco di **Mitholz** fino al portale nord di Frutigen, i lavori di rivestimento in calcestruzzo e di betonaggio della banchina sono stati praticamente ultimati. In direzione sud, il 16 ottobre 2005 è stato applicato l'ultimo rivestimento in calcestruzzo alla volta nel profilo normale della galleria di base del Lötschberg. I lavori di costruzione grezza nei locali di comando ovest ed est sono terminati. Al punto di attacco di Mitholz il lavori in calcestruzzo erano conclusi nella misura dell'80%.

Il 21 ottobre 2005, a **Ferden** è stata effettuata l'ultima posa di calcestruzzo prevista dal contratto principale. I lavori in calcestruzzo nelle centrali di ventilazione di Fystertellä e Ferden sono stati portati a termine nel luglio 2005. In agosto sono stati montati entrambi i ventilatori. Alla fine del 2005 i lavori di tinteggio erano terminati.

A fine luglio 2005, la galleria di **Raron** era completamente impermeabilizzata e in settembre si sono conclusi i lavori di betonaggio delle ultime parti di volta e delle banchine. Smontate la centrale di betonaggio e l'officina del cantiere di Raron, è stata costruita l'ultima parte del muro del portale.

La costruzione grezza dell'**attraversamento del Rodano a Raron** si è conclusa nell'agosto 2005 con la consegna del ponte nord. Le

prove di sollecitazione dei due ponti sono previste per l'ottobre 2006.

Consegna della costruzione grezza alla tecnica ferroviaria

Nel periodo in esame, alla ARGE - tecnica ferroviaria del Lötschberg - sono stati consegnati la galleria di Engstlige, la galleria di base est da Frutigen al punto di attacco di Mitholz, altri quattro segmenti della galleria a sud, il ponte nord di Raron, nonché cinque centrali operative o di ventilazione e locali di comando.

Nella galleria di base devono ancora essere effettuate le consegne della galleria ovest (costruzione grezza) dal cambio di binario di Ferden fino a Mitholz, di una parte della galleria est da Mitholz fino circa a metà galleria, nonché del tubo est di Frutigen. A questo si aggiunge la galleria di Widi.

Tecnica ferroviaria

La posa dei binari a partire dal portale sud di Raron ha raggiunto, sull'arco del periodo in esame, la progressione media concordata di 100 m al giorno. Alla fine del 2005 erano stati posati 29 km di binari fissi (il 59% del tracciato complessivo). A settembre è stato installato lo scambio ad alta velocità lungo 160 m nel posto di cambio di binario di Ferden nord.

Tra ottobre e dicembre è stata costruita la massicciata sul ponte nord e nella zona antistante il portale di Raron. È stata così colmata la lacuna tra i binari fissi nel tubo est e il terzo binario a partire da Visp. Sul lato nord, il 14 dicembre è iniziata la posa dei binari a partire dal punto di attacco di Mitholz in direzione del portale di Frutigen. La massicciata dai cantieri di Frutigen e Tellenfeld fino al portale nord di Frutigen è stata ultimata.

Nel giugno 2005 sono iniziati i lavori di montaggio degli elementi della linea di contatto nella galleria. Alla fine del 2005, circa il 30% della struttura portante era stata installata. A partire da settembre i container

La costruzione grezza del ponte nord per l'attraversamento del Rodano a Raron è stata consegnata.

premontati sono stati trasportati nelle centrali operative di Lötschen est e di Ferden est, dove i lavori preliminari si sono conclusi a fine ottobre.

Nel tubo ovest, alla fine del 2005 i cavi tra Ferden e Raron erano stati posati. Lo stesso vale per il tubo est, tra le centrali operative di Lötschen e di Ferden, come pure tra le centrali operative di Frutigen e di Mitholz. Nel periodo considerato sono stati posati i due cavi da 132 kV dalla finestra di accesso di Mitholz fino alla sottostazione di Gampel. Ad agosto è stato collegato alla centrale elettrica di Raron e messo in funzione il primo impianto di distribuzione da 16 kV / 50 Hz (corrente di trazione) per il collaudo sul posto presso la centrale operativa di Raron.

Il montaggio dell'equipaggiamento meccanico è molto avanzato. A fine novembre 2005, nella centrale operativa di Lötschen est è stato concluso il montaggio di tutti gli impianti dell'equipaggiamento meccanico (gru, impianto di aerazione dell'edificio, pavimento doppio e portone). 36 delle complessive 173 porte scorrevoli erano state installate definitivamente nella galleria.

Gli impianti di sicurezza del tracciato di base sono stati collaudati con successo nel padiglione container di Berna. A partire da settembre, è iniziato lo smontaggio degli impianti e la fornitura in galleria. Presso la centrale operativa di Frutigen, il montaggio dei componenti dell'impianto è stato portato a termine a dicembre.

Le funzioni di base del sistema di protezione dei treni ETCS livello 2 sono state collaudate con successo sulla tratta di prova esterna di Dottikon. Per il 2006 sono previste ulteriori prove con veicoli di altri costruttori.

Ostermundigen–Gümligen

Il terzo binario è stato messo in servizio. Da Ostermundigen alla stazione di Gümligen i lavori, compresi quelli di protezione fonica, sono in gran parte terminati.

Thun–Spiez–Wengi Ey

La centrale di comando elettronica

Organico BLS AT

Alla fine del 2005 le persone che lavoravano direttamente al progetto della galleria di base del Lötschberg erano 1'565, vale a dire 715 in meno rispetto al precedente rapporto. Il maggiore calo dell'organico, da 1'250 a 852, è stato registrato presso le imprese di costruzione in seguito all'ultimazione dei lavori.

di Gwatt per la tratta Thun-Einigen è stata messa in servizio a settembre. In novembre sono stati avviati i lavori di costruzione del cavalcavia che sovrasterà la futura circonvallazione, la BLS e il fiume Kander. L'inizio dei lavori ha subito ritardi a causa dell'alluvione dell'agosto 2005. Ciò nonostante, la scadenza prevista nell'ottobre 2006 per la messa in servizio del viadotto e la soppressione del passaggio a livello di Heustrich dovrebbe poter essere rispettata.

Salvo un tratto presso la stazione di Reichenbach, il nuovo tracciato del cavo da Gwatt a Wengi Ey è stato realizzato. La parte mancante e il tratto Thun–Gwatt verranno eseguiti nel corso del 2006 insieme alle misure di protezione fonica.

Terzo e quarto binario St. German-Visp

Le opere di posa del terzo binario, compreso il raccordo al tubo est della galleria di base del Lötschberg, sono praticamente terminate. Le misure di protezione fonica lungo il terzo binario St. German - Visp (a ovest del fiume Vispa) sono state realizzate.

Nella zona del quarto binario, l'autostrada A9 passerà relativamente vicina alla linea FFS della valle del Rodano. Contro i due tratti „Steg/Gampel-Visp" e „Circonvallazione Visp" sono stati inoltrati ricorsi al Tribunale federale.

Ad agosto 2005, il Tribunale federale ha respinto i ricorsi contro il tratto „Steg/Gampel-Visp", mentre non si è ancora pronunciato in merito al ricorso contro la „Circonvallazione Visp". Per poter avviare la procedura di approvazione dei piani ai sensi del diritto ferroviario occorre attendere la decisione del Tribunale federale. Alla luce dell'attuale situazione, le FFS ritengono che la messa in esercizio non avverrà prima del 2011.

Stazione di Visp e nuova centrale di comando

L'edificio viaggiatori delle FFS e gli edifici adibiti a deposito e a officina della MGBahn sono stati demoliti. La rotonda stradale a sud del sottopassaggio della Lonza ha potuto essere messa in servizio. La nuova centrale di comando è stata resa operativa il 30 ottobre. Ciò ha consentito di procedere alla demolizione del vecchio edificio viaggiatori, in cui si trovava la vecchia centrale di comando.

Preparativi per l'esercizio dell'asse del Lötschberg

Per lo svolgimento dell'esercizio operativo di prova previsto dal 16 marzo al 15 giugno 2007, la BLS ha stabilito il fabbisogno preliminare di veicoli e di macchinisti.

Nell'ambito di sei corsi della durata di due giorni, 150 addetti dei corpi dei vigili del fuoco regionali hanno seguito una formazione sugli interventi di salvataggio e di spegnimento nella galleria sperimentale di „Hagerbach" a Sargans, in condizioni di spazio simili a quelle della galleria di base del Lötschberg.

La BLS ha elaborato un iter procedurale per le corse di rodaggio con treni commerciali (esercizio commerciale ridotto). La decisione di procedere, a partire dal dicembre 2007, con il sistema ETCS o con la segnalazione minima dovrà essere presa entro dicembre 2006.

Durante le corse di rodaggio, la BLS prevede di mettere a disposizione un treno supplementare, con cui effettuare corse di prova e di misurazione nel caso in cui un tracciato riservato non venga utilizzato da un'impresa di trasporto ferroviaria.

Ecologia

A Frutigen sono state attuate diverse misure di rinverdimento. Fra queste vi erano ad esempio una siepe di rose selvatiche, prati grassi ricchi di specie, un prato secco e una siepe alberata. La costruzione della centrale di manutenzione e di intervento ha reso necessaria la rimozione delle opere di protezione fonica in questo settore. In vista dei futuri interventi che prevedono turni di lavoro 24 ore su 24, l'isolamento acustico è realizzato con l'installazione di finestre fonoisolanti negli ambienti esposti e sensibili al rumore.

I rilevamenti botanici eseguiti nell'estate 2005 presso i siti di deposito di Riedertal e di Goler sono stati analizzati. I risultati dell'analisi evidenziano che, a partire dalla semina di appena 13 specie, negli ultimi 3 a 4 anni si è formata una vegetazione relativamente ricca, con fino a 115 specie.

Informazione al pubblico

Dato che le normali visite guidate non prevedono più un ingresso nella galleria, rispetto al primo semestre 2005 il numero dei visitatori è ulteriormente diminuito. Alle visite guidate hanno partecipato finora 250'681 persone.

Il 28 aprile 2005, in occasione dell'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria di base del Lötschberg, la BLS AT ha pubblicato un libro intitolato „Von der Idee zum Durchschlag". La presentazione ha avuto luogo a Thun e a Visp nel mese di novembre. Alla fine del 2005, le 3'000 copie dell'edizione tedesca di quest'opera di 396 pagine erano già state vendute. Nel frattempo è disponibile una ristampa.

Durante la cerimonia di inaugurazione della galleria di base del Lötschberg, l'opera di costruzione sarà consegnata alla BLS e alla Confederazione. L'evento è previsto il 15 e 16 giugno 2007.

Asse del San Gottardo: ricorso con effetto sospensivo

I lavori della galleria di base del San Gottardo procedono bene. L'unica eccezione è il cantiere di Erstfeld: a un ricorso inoltrato è stato riconosciuto l'effetto sospensivo. A fine 2005 la galleria era stata scavata per il 55%. *[Avanzamento al 1° marzo 2006: 88,9 km, pari al 57,9%]*

Avanzamento nella galleria di base del San Gottardo

L'11 agosto 2005, il Consiglio di amministrazione dell'ATG ha aggiudicato i lavori per la galleria di **Erstfeld**. Contro tale aggiudicazione è stato inoltrato un ricorso alla Commissione federale di ricorso in materia di acquisti pubblici. Al ricorso è stato accordato l'effetto sospensivo e questo comporta un ritardo di almeno un anno e costi supplementari.

[Il 13 febbraio 2006, la Commissione di ricorso ha deciso di accogliere il ricorso inoltrato il 13 settembre 2005 dal consorzio, nella misura in cui è potuta entrare nel merito. La decisione di aggiudicazione dell'11 agosto 2005 della AlpTransit San Gottardo SA (…) è stata annullata e quest'ultima è stata invitata a valutare nuovamente le offerte ai sensi dei considerandi.]

I lavori di preparazione per il cantiere sono in corso. Le opere di protezione contro la caduta di massi e il bacino idrico a Stägwald sono state portate a termine.

Avanzamento con la „perforatrice jumbo" nella stazione multifunzionale di Sedrun.

Ad **Amsteg**, nel periodo considerato sono stati scavati 1,5 km nel tubo est. Al 31 dicembre 2005 era stato realizzato l'81% dell'avanzamento complessivo. Il 18 giugno 2005, nel tubo ovest la roccia friabile mescolata ad acqua ha sommerso la testa della fresa, che è rimasta bloccata. Per liberarla si è dovuto procedere a un avanzamento in senso opposto a partire dal tubo est e stabilizzare la zona friabile davanti alla fresatrice mediante iniezioni. Il 23 novembre, la fresatrice ha potuto essere rimessa in funzione. A fine anno, l'avanzamento era di circa 1,5 km inferiore rispetto al tubo est. Nel periodo in esame sono stati scavati 153 metri, portando a termine il 68% dei lavori di avanzamento.

Le condizioni geologiche riscontrate a **Sedrun** rispecchiavano fondamentalmente le previsioni. Il 24 agosto 2005 si sono conclusi gli scavi della stazione multifunzionale, ad eccezione del pozzo di ventilazione. Gli avanzamenti nei tubi della galleria in direzione nord si trovano in una zona poco spingente, nel massiccio intermedio del Tavetsch.

Nel periodo considerato, sono sta-

Organico ATG

Il 31 dicembre 2005, i cantieri dell'ATG contavano 2'071 addetti. L'ATG occupava 110 collaboratrici e collaboratori. Il settore Tecnica ferroviaria è stato potenziato all'inizio della gara d'appalto. Le risorse di personale necessarie devono essere coordinate con il settore Costruzione galleria e tracciato.

ti scavati complessivamente 352 metri. L'avanzamento in direzione nord è pertanto realizzato nella misura del 70%. In direzione sud, gli avanzamenti si trovano in strati di gneis del massiccio del San Gottardo. Nel periodo considerato, sono stati scavati complessivamente 466 metri. Alla fine dell'anno era stato realizzato il 49% dell'avanzamento a partire dalla base del pozzo in direzione sud. Per evacuare il materiale di scavo dall'avanzamento nel tubo sud, al posto del trasporto su binari è stato introdotto un sistema di nastro trasportatore.

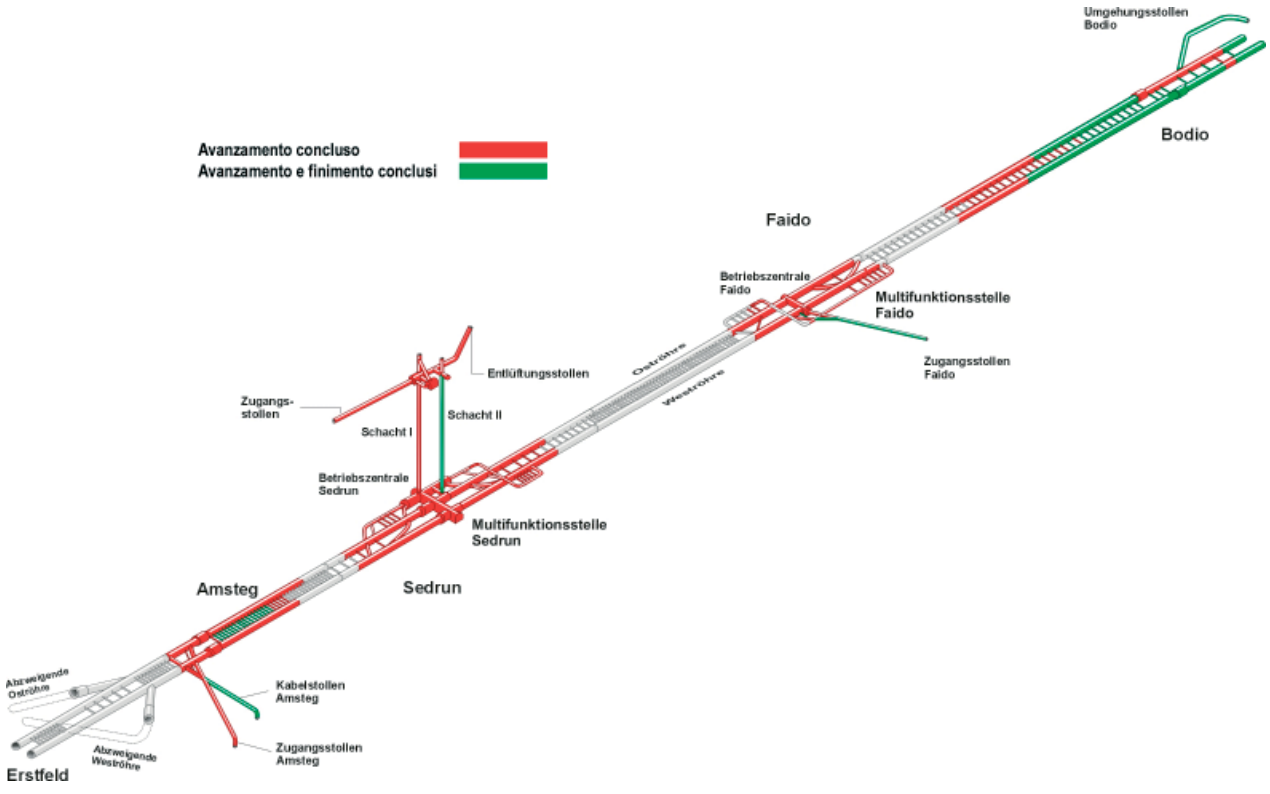
A **Faido**, l'avanzamento verso nord nel tubo ovest – l'ultimo grande traforo – ha lasciato la principale zona di disturbo a metà dicembre. Ora prosegue nello gneis del Lucomagno, non problematico. In direzione sud, i lavori di avanzamento nel tubo ovest potranno procedere nel duro gneis del Lucomagno fino alla caverna di smontaggio della fresatrice di Bodio.

L'avanzamento in direzione nord nel tubo est è stato realizzato fino alla caverna di montaggio della fresatrice. L'avanzamento in direzione sud nel tubo est si è concluso con la caverna di smontaggio.

Nel periodo considerato, a **Bodio** la fresatrice è avanzata di oltre 2,5 km nel tubo est, portando a termine complessivamente il 78% dei lavori di avanzamento mediante fresatrice. Il 10 dicembre, nel tubo est è stato stabilito un nuovo primato di avanzamento giornaliero: 38 metri. Nel periodo considerato, l'avanzamento nel tubo ovest è progredito di 2,2 km, portando a termine complessivamente il 79% dei lavori di scavo mediante fresatrice. Per entrambi i tubi mancano meno di 3 km fino alla perforazione nella stazione multifunzionale di Faido.

Il rivestimento interno prosegue bene in entrambi i tubi. Finora, con l'ausilio del cosiddetto „bruco" sono stati costruiti 5,5 km di volta interna nel tubo est e 7,4 km nel tubo ovest, per una media giornaliera di 24 m per tubo.

Il 7 dicembre 2005, il Consiglio di amministrazione dell'ATG ha approvato il progetto per la „Costruzione grezza della **galleria di base del Ceneri**", che prevede una spesa supplementare di 174 milioni di franchi. Rispetto al progetto di pubblicazione, il costo complessivo è salito pertanto



Stato dei lavori di avanzamento nella galleria di base del San Gottardo a fine 2005.

a circa 2,2 miliardi di franchi. Da una verifica è inoltre emerso che i lavori potrebbero durare circa due anni più del previsto.

L'UFT ha invitato l'ATG a ridiscutere la questione in seno al Consiglio di amministrazione e di esaminare la possibilità di adottare misure di compensazione dal lato tecnico e operativo. Inoltre, esperti esterni indipendenti verranno incaricati di esaminare i costi supplementari e di cercare possibili compensazioni.

Tecnica ferroviaria

Il 22 settembre, ad Amsteg è stato organizzato un evento informativo in vista dell'imminente gara d'appalto concernente la tecnica ferroviaria del San Gottardo. A novembre tale gara è stata pubblicata nei fogli ufficiali di commercio svizzero ed europeo. Complessivamente 20 imprese hanno richiesto i documenti del bando di gara. Il 20 e 21 dicembre si è svolto un sopralluogo nella zona del portale sud e sulla tratta a cielo aperto di Biasca. Nell'ambito di questa informazione, l'ATG ha voluto presentare la gara d'appalto Tecnica ferroviaria, la relativa procedura e i criteri di esame e di valutazione.

La valutazione dei costi per la tecnica ferroviaria del Ceneri è stata aggiornata, in considerazione di nuovi dati acquisiti nel quadro del progetto di costruzione grezza della galleria di base del Ceneri e del bando di concorso per il progetto tecnica ferroviaria del San Gottardo.

Ambiente

Il rumore continua ad essere fonte di malumore per la popolazione residente dei pressi dei cantieri. Il Comune di Personico ha così inoltrato una petizione in relazione alle emissioni foniche dei ventilatori per la galleria di Bodio. Le condizioni di spazio hanno consentito di spostare i ventilatori all'interno della galleria. Inoltre, le pareti della galleria sono state rivestite con pannelli antirumore.

Potenziamenti sulla linea San Gallo–Arth-Goldau

A Schmerikon è in costruzione l'impianto per il pubblico, che comprende un sottopassaggio pedonale. Su incarico dell'UFT, l'Istituto di tecnica del traffico e dei trasporti del Politecnico federale di Zurigo allestisce entro marzo 2006 uno studio sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sulla tratta San Gallo–Arth-Goldau. Lo studio si situa in un contesto di verifica della pianificazione per la seconda fase. Il binario doppio Uznach – Schmerikon è importante ai fini della stabilità degli orari. Il progetto preliminare è perciò già in fase di elaborazione e sarà disponibile entro la fine di aprile 2006.

Informazione al pubblico

La giornata delle porte aperte al cantiere di Amsteg, prevista per il 27 agosto, ha dovuto essere annullata a causa del maltempo. Il cantiere stesso non ne ha risentito, ma le vie stradali e ferroviarie tra Altdorf ed Erstfeld sono rimaste bloccate.

Al cantiere di Bodio, la giornata delle porte aperte organizzata in settembre ha attirato ben 3'000 persone, facendo registrare un nuovo primato di affluenza. Nel programma è stata inserita una corsa d'orientamento lungo la tratta a cielo aperto di Biasca.

Per la prima volta dalla sua inaugurazione, avvenuta nell'aprile 2003, l'esposizione del centro visitatori di Pollegio è stata rivista sotto il profilo dei contenuti.

L'esposizione nel centro visitatori di Pollegio ha una nuova impostazione tematica.

Il contesto

Il Consiglio federale ha decretato l‘entrata in vigore della legge sul raccordo RAV. Saranno realizzati 14 progetti per un importo di 1,09 miliardi di franchi. L’UFT e le FFS hanno iniziato i lavori per lo „Sviluppo futuro dei progetti ferroviari“.

Accordo sui trasporti terrestri

L‘ottava seduta del Comitato misto dell’Accordo sui trasporti terrestri tra Svizzera e Comunità europea si è tenuta il 15 dicembre 2005 a Bruxelles. Argomento principale all‘ordine del giorno è stato il futuro modo di procedere nell‘ambito del recepimento di nuovi atti giuridici della CE („acquis communautaire“). La Svizzera ha già adottato nella propria legislazione diversi atti giuridici della CE concernenti i requisiti tecnici dei veicoli e la sicurezza nei trasporti di merci pericolose.

Si è pure discusso del futuro recepimento dei due pacchetti ferroviari della CE e delle direttive sull‘interoperabilità, nonché dello stato dei lavori in vista dell‘istituzione dell‘osservatorio comune del traffico Svizzera-CE. La relativa gara di appalto per i compiti statistici di questo organo (servizio esterno) dovrebbe essere avviata nella prima metà del 2006.

Nel traffico merci attraverso le Alpi la ferrovia ha registrato nel 2005 una crescita complessiva del 3%.

Monitoraggio delle misure di accompagnamento/Trasferimento del traffico merci

Nel 2005 hanno attraversato le Alpi 1,204 milioni di veicoli pesanti per il trasporto merci. Rispetto al 2004 il loro numero è sceso del 4%, ovvero di 51‘000 unità. Se si considerano le cifre del 2000, il calo è superiore al 14%. Malgrado la flessione del numero di veicoli pesanti in transito, la quantità di merci trasportate su strada attraverso le Alpi nel 2005 è aumentata del 3%. Anche il trasporto merci ferroviario ha registrato un incremento del 3% rispetto al 2004. Vista la parità dei tassi di crescita, la ripartizione modale è rimasta invariata (rotaia 65%, strada 35%).

La diminuzione del numero di viaggi su strada attraverso le Alpi è risultata lineare su tutto il 2005 ed è in gran parte dovuta al cambio di regime a partire dal 1° gennaio 2005, con l‘innalzamento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e l‘ introduzione del limite generale delle 40 tonnellate. Tali misure hanno comportato soprattutto un migliore utilizzo dei veicoli. Nel contempo, le misure di accompagnamento per il traffico merci ferroviario rendono possibile una crescita sovraproporzionale del traffico combinato.

Per il 2006, l‘obiettivo è quello di un‘ulteriore crescita. Nelle previsioni dell‘UFT, dovrebbero poter essere raggiunti tassi di crescita dell‘ordine del 10%, sia per i treni, sia per gli invii nell‘ambito del traffico combi-

La Svizzera intende limitare a 650‘000 l‘anno i viaggi degli autocarri in transito attraverso le Alpi.

nato non accompagnato (TCNA). La Confederazione prevede nel 2006 di ordinare alla RAlpin AG, società che gestisce l’autostrada viaggiante tra Friburgo in Bresgovia e Novara, un‘offerta per 102‘600 posti di carico. Attraverso il San Gottardo, nel 2006 saranno probabilmente offerti 29‘400 posti di carico.

L‘obiettivo della politica di trasferimento è stato fissato nella legge sul trasferimento del traffico, che prevede una limitazione dei viaggi di autocarri attraverso le Alpi a 650‘000 unità all‘anno. Tale obiettivo, ai sensi della legge, deve essere raggiunto entro il 2009. Allo stato attuale, anche il sovvenzionamento dei trasporti ferroviari scade alla fine del 2010. L‘evoluzione indica che il calo del volume del traffico non è abbastanza rapido da consentire il raggiungimento dell‘obiettivo stabilito. La riduzione a 650‘000 viaggi potrà pertanto essere raggiunta solo dopo il 2009 e attraverso ulteriori incentivi finanziari. Questo dato di fatto deve essere evidenziato nel quadro della procedura di consultazione per il progetto di legge sul traffico merci, prevista per l‘estate 2006. Occorre altresì mostrare quali effetti avrebbe una riduzione dei sostegni finanziari sulla politica di trasferimento del traffico. Il progetto di legge sul traffico merci serve anche quale base per la creazione di una borsa dei transiti alpini.

Piano d’offerta Lötschberg

Il 9 dicembre 2007 è prevista l‘entrata in servizio completa con l‘offerta seguente:

- coppie di treni IC a cadenza oraria Zurigo/Basilea–Berna–Visp–Briga via GBL;
- 3 coppie di treni Regio-Express al mattino e 3 nel tardo pomeriggio Berna–Spiez–Briga via linea di montagna (nelle altre ore: a cadenza oraria Spiez-Briga);
- 6 coppie di treni CIS Basilea–Milano via GBL, sovrapposte all‘offerta IC di base;
- 72 treni merci via GBL e 40 via linea di montagna.

Riforma delle ferrovie 2

Il 23 febbraio 2005, il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sulla riforma delle ferrovie 2, i cui obiettivi sono il riordinamento e l‘armonizzazione del finanziamento dell‘infrastruttura, la revisione della base legale per la polizia ferroviaria, la parità di trattamento delle imprese di trasporto, la garanzia dell‘accesso alla rete senza discriminazioni e la creazione di un sistema ferroviario tecnicamente armonizzato per tutta l‘Europa.

Il progetto è stato respinto sia dal Consiglio nazionale, nella sessione autunnale, sia dal Consiglio degli Stati, nella sessione invernale. Ora si prevede di suddividere il progetto in pacchetti.

Raccordo RAV

Nel marzo 2005, le Camere federali hanno stabilito una prima fase di investimenti per il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV). Sono stati accordati 1‘090 milioni di franchi per 14 progetti. Il Consiglio federale ha decretato l‘entrata in vigore della legge sul raccordo RAV per il 1° settembre 2005. In base all‘attuale programma di costruzione, in Svizzera la maggior parte dei progetti relativi al raccordo RAV saranno concretizzati fra il 2008 e il 2012.

Cinque progetti di raccordo RAV si trovano in Francia. Il 25 agosto 2005, i ministri dei trasporti di Francia e Svizzera hanno firmato accordi che

prevedono la partecipazione elvetica al finanziamento di tre dei cinque progetti: Haut-Bugey sulla linea Ginevra–Parigi, arco del Giura sulle linee Losanna/Berna–Parigi, TGV Reno-Rodano sulla linea Basilea–Parigi. Essi saranno realizzati dal 2006 al 2012 circa.

In Germania, sono soddisfacenti i primi risultati dello studio di redditività relativo al potenziamento delle linee Stoccarda–Singen, Ulm–Friedrichshafen–Lindau e Monaco di Baviera–Memmingen–Lindau. Verosimilmente è così stato compiuto il primo passo verso l'elettrificazione del tronco Lindau-Memmingen-Geltendorf (Monaco).

Per questo progetto è previsto il prefinanziamento da parte della Baviera e della Svizzera. L'obiettivo è di realizzare entro il 2010 tutti i progetti di raccordo RAV sul corridoio Zurigo/Coira–Bregenz–Monaco di Baviera. Si otterrebbe così una riduzione di 50 minuti del tempo di percorrenza tra Zurigo e Monaco di Baviera, portandolo a 3 ore e 20 minuti.

Raccordi sud

I lavori a breve e medio termine (misure puntuali) per il miglioramento delle capacità sull'asse Lötschberg/Sempione e sulla tratta di Luino sull'asse del San Gottardo procedono secondo i tempi previsti. Per un proseguimento della NFTA verso sud, finalizzato a risolvere, a lungo termine, i problemi di capacità dell'asse del San Gottardo, sono in esame diverse varianti con costruzioni nuove per i corridoi Cadenazzo-Luino-Laveno e Lugano-Chiasso. I primi risultati sono attesi al più presto per la fine del 2006.

Il progetto di accordo per il rinnovo della concessione del Sempione è stato parafato nella sua forma rivista il 14 dicembre 2005.

Raccordi nord

In Germania, la linea Karlsruhe–Basilea, principale accesso nord alla NFTA, sta per essere potenziata a quattro binari e adeguata per velocità comprese tra 200 e 250 km/h. La tratta Karlsruhe–Offenburg è stata messa in servizio nel dicembre 2004. Gli altri tratti saranno ultimati progressivamente entro il 2017. In territorio svizzero, il progetto relativo a un secondo ponte sul Reno a Basilea dovrebbe essere realizzato entro la fine di questo decennio. Germania, Svizzera e Francia hanno istituito la „Pianificazione trinazionale a lungo termine del nodo di Basilea", un comitato direttivo che ha il compito di armonizzare le pianificazioni. Come primo passo, esso formula una previsione comune riguardo alle aspettative di sviluppo del traffico ferroviario nelle relazioni Germania/Francia–Svizzera/Italia settentrionale.

I progetti di raccordo RAV nella Svizzera orientale riducono di 50 minuti i tempi di percorrenza tra Zurigo e Monaco di Baviera.

La protezione fonica fa progressi: a fine giugno 2005 erano già stati risanati 1165 vagoni merci delle FFS.

Risanamento fonico

Il programma di risanamento fonico delle carrozze viaggiatori a scartamento normale concerne attualmente 1‘269 carrozze, di cui l’89% era già stato adeguato alla fine del 2005. Misurazioni eseguite su carrozze viaggiatori risanate dimostrano che i valori di risanamento (valori limite) possono essere rispettati. Il programma di risanamento della Ferrovia retica è stato approvato con imposizione di oneri, mentre quello della Zentralbahn a fine anno era prossimo all‘approvazione. Il risanamento dei 350 vagoni a scartamento ridotto può quindi essere avviato nel 2006.

Alla fine del 2005 erano già stati risanati 1‘165 vagoni merci delle FFS di 6 tipi diversi. Gli accertamenti tecnici e le sperimentazioni sui restanti circa 80 tipi di veicoli continuano a rivelarsi assai onerosi.

Nel periodo considerato, sono stati approvati 17 progetti per la costruzione di ripari fonici. Alla fine del 2005 erano passate in giudicato le decisioni per 108 Comuni. Per altri 11 progetti è in corso una procedura di ricorso. Fra questi figurano progetti importanti per la messa in servizio della galleria di base del Lötschberg, tra Visp e Briga (tratta d’accesso alla NFTA).

A fine anno, le imprese ferroviarie avevano notificato la conclusione dei lavori in 33 Comuni. Anche l’installazione o il risanamento delle finestre fonoisolanti sono proseguiti. I programmi d’installazione sono stati avviati in 101 Comuni di 11 Cantoni, e 14 progetti sono stati ultimati.

Fondo FTP

Nel 2005, il Fondo per i grandi progetti ferroviari disponeva di 2‘580 milioni di franchi, compresi i crediti aggiuntivi relativi a singoli progetti parziali approvati in giugno dal Parlamento (totale: 222 milioni) in aggiunta al preventivo ordinario. I prelievi effettivi dal Fondo ammontano a 2‘161 milioni (-419 milioni). Le differenze più marcate si registrano nel settore della protezione fonica (-171 milioni) e sono dovute a modifiche della politica di gestione del parco veicoli di FFS Cargo, nonché a ritardi in alcune tra le procedure di approvazione più importanti.

Le entrate, che hanno totalizzato 1‘379 milioni di franchi, sono state superiori di 66 milioni ai valori preventivati. Tale crescita è dovuta alle maggiori entrate dalla TTPCP e dall‘imposta sugli oli minerali. Dopo il computo degli interessi sugli anticipi e la rettifica di valore unica dei mutui a interessi pieni (2‘464 milioni), il Fondo FTP ha chiuso il 2005 con un deficit di 3‘387 milioni di franchi. Gli anticipi accumulati totalizzano 6‘303 milioni di franchi.

Analisi delle capacità degli assi nord-sud

I lavori di pianificazione per le analisi delle capacità dei raccordi nord-sud sono in corso e vengono coordinati con la Germania e l'Italia. I risultati di questi lavori confluiscono, per quanto il tempo a disposizione lo consenta, nel progetto di consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari (SPF). Su incarico dell'UFT, l'ATG ha preparato ed eseguito la gara d'appalto per l'elaborazione del progetto preliminare del tracciato „dorsale lunga chiusa" nel Cantone di Uri. Sono state inoltrate offerte valide da 8 consorzi di ingegneri.

Sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari (SPF)

Il progetto relativo al futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari (SPF) delinea le ulteriori tappe fino al 2030 sotto il profilo dell'offerta nell'ambito del trasporto di viaggiatori e di merci e definisce le misure infrastrutturali necessarie a tale scopo. L'obiettivo è potere presentare al Parlamento un progetto equilibrato con miglioramenti per l'insieme del Paese.

L'UFT e le FFS hanno iniziato i lavori. Ai lavori parteciperanno anche i Cantoni e le altre imprese di trasporto. Entro la primavera 2006 saranno formulate le prime idee concernenti lo sviluppo del traffico ferroviario, in base alle quali l'UFT elaborerà il testo da sottoporre a procedura di consultazione. Il Consiglio federale intende avviare la procedura di consultazione alla fine del 2006. Il messaggio verrà trasmesso al Parlamento nel 2007.

Porta Alpina

Il 19 ottobre 2005 il Consiglio federale ha deciso di sostenere il progetto „Porta Alpina" a Sedrun e di partecipare all'investimento preliminare nella misura del 50% fino a un massimo di 7,5 milioni di franchi. In merito al cofinanziamento degli investimenti principali (36 milioni), la Confederazione deciderà in un secondo tempo, sulla base del definitivo progetto territoriale del San Gottardo e di verifiche tecniche complementari. La decisione del Consiglio federale è stata approvata dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati nella sessione invernale. Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni ha dal canto suo votato un contributo al finanziamento pari a 20 milioni di franchi. *[Il 12 febbraio 2006, tale contributo è pure stato approvato dal popolo nell'ambito di una votazione cantonale.]*

Il 24 settembre 2005 il Cantone dei Grigioni ha presentato all'UFT la domanda di approvazione dei piani per gli investimenti preliminari relativi alla futura stazione ferroviaria nella zona della stazione multifunzionale di Sedrun. La domanda di approvazione dei piani è considerata come domanda di costruzione e come ordinazione del Cantone alla Confederazione. L'UFT ha avviato una procedura di approvazione dei piani semplificata ai sensi del diritto ferroviario. Nella sua presa di posizione, il Comune di Tujetsch, sul cui territorio verrà a trovarsi la nuova stazione, ha accolto favorevolmente il progetto. Le organizzazioni ambientaliste esigono che la stazione sotterranea non provochi perdite di capacità.

L'ATG richiama l'attenzione su vari problemi tecnici (inerenti alla sicurezza). Le FFS fanno notare numerose questioni aperte concernenti la sicurezza, il soccorso, l'esercizio e la manutenzione. Rimane tuttora aperta la questione della gestione del futuro impianto. Spetta al Cantone dei Grigioni formulare una concreta proposta al riguardo.

La presentazione ai media dello „Sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari", tenutasi il 23 settembre a Zurigo, ha suscitato grande interesse.

Valutazione globale

Sviluppo del progetto

Lötschberg: I lavori di tecnica ferroviaria procedono bene, in alcuni casi molto bene. Nel periodo in esame al Lötschberg sono stati posati 18,4 km di binari fissi. I passaggi dalla costruzione grezza all'equipaggiamento tecnico procedono secondo i piani. La cerimonia di inaugurazione della GBL è fissata per il 15/ 16 giugno 2007.

Il conseguimento della messa in servizio prevista nell'ordinazione rimane un processo complesso e legato a forti rischi. Rispetto al precedente rendiconto, la situazione si è leggermente distesa.

San Gottardo: I lavori di costruzione avanzano; alla fine del 2005 è stato scavato quasi il 55% dei tubi delle gallerie, dei pozzi e dei cunicoli d'accesso. Nel periodo in esame sono stati scavati 9,5 km di tubi di gallerie e realizzati 6,6 km di volta. Questo risultato è conforme agli obiettivi fissati per il periodo in esame. L'UFT prevede la messa in servizio della GBG per l'anno 2016.

Galleria di base del Ceneri: Con l'approvazione dei piani del DATEC del 28 ottobre 2005, è stato raggiunto un traguardo fondamentale per il progetto del Ceneri. Un progetto di costruzione esiste, ma deve essere ancora rielaborato. La messa in servizio è ora prevista per il 2019.

Evoluzione dei costi

Stando al rendiconto dei costruttori, il 31 dicembre 2005 i costi finali prevedibili per l'insieme dei progetti NFTA ammontavano a 16'432 milioni di franchi. Rispetto al rendiconto precedente, essi sono aumentati di 30 milioni.

Con l'avanzare del progetto, l'ordinazione iniziale è stata adeguata in base ai nuovi requisiti di sicurezza e ai progressi della tecnica. Tra questi adeguamenti figurano la decisione del sistema per la galleria di base del Ceneri, i completamenti a Frutigen, gli investimenti preliminari per la variante „dorsale lunga chiusa" di Uri, i preparativi per l'esercizio della galleria di base.

Valutazione dei rischi

Per tutte le opere della NFTA il rischio finanziario è valutato a 1,4 miliardi di franchi e le opportunità (chance) a 50 milioni. Vi sono pertanto poche possibilità che i costi diminuiscano; il rischio potenziale, invece, rimane invariato.

Compensazioni

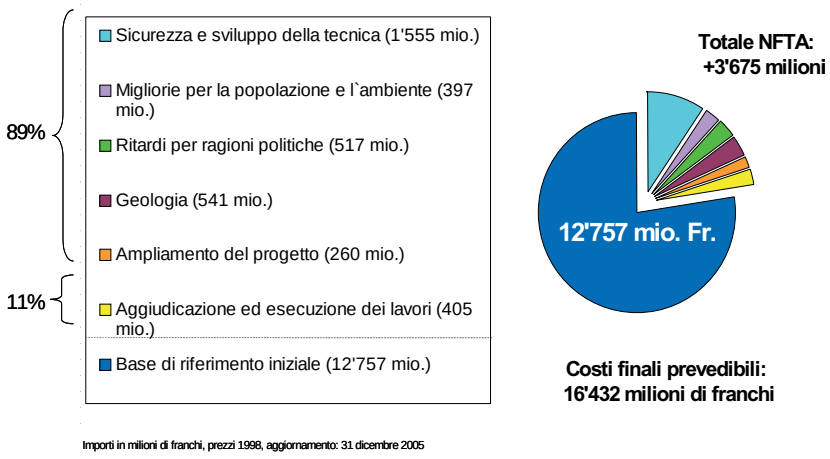
Tutte le parti coinvolte nella realizzazione della NFTA si occupano costantemente della pianificazione delle compensazioni. Le compensazioni si realizzano, a tutti i livelli, utilizzando con parsimonia i mezzi finanziari a disposizione. L'ATG è stata invitata a prendere in considerazione possibilità di compensazione, anche se ciò dovesse comportare la riduzione della durata di utilizzazione concordata o provocare limitazioni dell'esercizio.

Ricorso Erstfeld

È stato presentato ricorso contro l'aggiudicazione del lotto principale di Erstfeld. *[Con decisione del 13 febbraio 2006 la Commissione di ricorso ha sospeso la decisione concernente l'aggiudicazione e ha rinviato l'incarto all'ATG per una nuova valutazione.]*

Progetto di costruzione grezza della galleria di base del Ceneri

Il progetto di costruzione aggiornato presenta, rispetto al progetto di pubblicazione, costi supplementari pari a 174 milioni di franchi. L'UFT ha invitato l'ATG a valutare misure di compensazione sotto il profilo tecnico e dell'esercizio. Inoltre, esperti esterni indipendenti e rinomati saranno incaricati di esaminare i costi



Nel complesso, i costi sono aumentati di circa il 30% rispetto alla base di riferimento iniziale. Il grafico illustra le prestazioni e i costi supplementari, ripartiti in base alle cause.

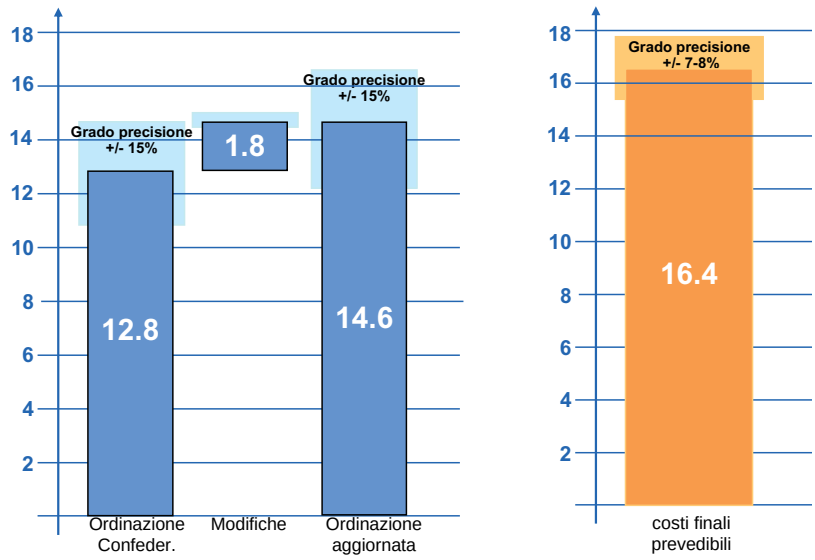
supplementari e di cercare possibili compensazioni.

Affari del Consiglio federale

Finora il DATEC ha sottoposto al Consiglio federale la documentazione di tipo finanziario concernente la NFTA, se l'avanzamento del progetto e il rispetto degli obiettivi finanziari lo richiedevano. In futuro, il DATEC sottoporrà alla decisione del Consiglio federale gli affari concernenti la NFTA soltanto una volta l'anno.

Finanziamento

I mezzi finanziari accordati dal Parlamento ammontano a 15,6 miliardi di franchi. I costi finali prevedibili sono calcolati a 16,4 miliardi circa. Vi è quindi una lacuna finanziaria pari a circa 0,8 miliardi di franchi. Tenendo conto del rischio potenziale di 1,4 miliardi, tale lacuna finanziaria ammonterebbe a 2,2 miliardi. Questa sottodotazione finanziaria può essere colmata rinunciando a elementi del progetto quali le gallerie dello Zimmerberg e dell'Hirzel (modifica del decreto sul transito alpino) e mediante un credito aggiuntivo.



Tutte le cifre sono espresse in miliardi di franchi, base dei prezzi 1998, aggiornamento dicembre 2005

Il grafico mostra che i costi finali prevedibili, pari a circa 16,43 miliardi, superano di 1,8 miliardi di franchi l'ordinazione aggiornata della Confederazione (ca. 14,60 miliardi di franchi), ma si situano ancora entro la forbice di variazione dei costi del +/- 15 per cento.

Il Consiglio federale può garantire, mediante la liberazione di riserve, il finanziamento degli importi necessari fino al 2007/2008. A tale data saranno disponibili anche i risultati della verifica sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari. Successivamente il Parlamento dovrà decidere in merito ad un ulteriore credito aggiuntivo e, eventualmente, stralciare o accantonare ulteriormente alcuni progetti previsti dal decreto sul transito alpino.

Con l'approvazione dei piani del DATEC è stato raggiunto un traguardo fondamentale per il progetto della galleria di base del Ceneri. Nella foto, il Monte Ceneri.

Indicatori NFTA

Costi e finanze al 31 dicembre 2005

Tutte le cifre sono espresse in milioni di franchi (senza IVA e interessi intercalari)

Opera	Costi incluso il rincaro dei contratti T3	Credito d'opera (CO)	Costi supplementari/risparmi rispetto al CO	Costi finali prevedibili	Osservazioni su cambiamenti dei costi finali prevedibili rispetto all'ultimo rapporto
ID secondo DCN	KS14	KB13	KP12	KP11	
Stato dei prezzi / NIR	effettivo	1998 / 105.9	UKB / 105.9	UKB / 105.9	
Vigilanza del progetto	59.5	76.0	22.0	98.0	Nessuna modifica nel periodo in esame.
Asse del Lötschberg	4'081.1	4'254.1	74.2	4'328.3	La BLS AT presenta costi finali prevedibili superiori di 16 milioni e giustifica tale crescita in primo luogo con le spese ulteriori nell'ambito della Tecnica ferroviaria (rispetto del programma di costruzione, ottimizzazioni dei binari, ventilazione equipaggiamento, diverse modifiche minori e compensazioni di costi superiori/inferiori per l'aggiudicazione e l'esecuzione dei lavori).
Asse del San Gottardo	3'555.0	7'928.6	2'134.3	10'062.9	L'ATG presenta costi finali prevedibili superiori di circa 10 milioni. Giustifica la differenza in primo luogo con i cambiamenti del progetto (spostamento confini di lotto Sedrun/Faido, completamento ridisposizione/sistema di ventilazione della stazione multifunzionale di Faido, provvedimenti antincendio, diverse modifiche minori) nonché con costi inferiori per l'aggiudicazione della galleria di Erstfeld.
Di cui GBC	91.9	1'384.2	644.5	2'028.7	Per l'opera sono ipotizzati costi di progettazione superiori di 174 milioni. È stato dato all'ATG e ad esperti l'incarico di riassorbire per quanto possibile questi 174 milioni attraverso misure di compensazione tecniche e operative.
Potenziamento Surselva	113.6	123.0	-11.3	111.7	I costi finali prevedibili sono stati ridotti di 0,1 milioni di franchi.
Raccordo Svizzera orientale	104.1	992.0	-57.6	934.4	Nessun cambiamento nel periodo in esame.
Potenziamenti San Gallo – Arth-Goldau	53.1	91.1	9.6	100.7	I costi finali prevedibili sono stati ridotti di 0,2 milioni di franchi.
Potenziamenti di altre tratte della rete ferroviaria					
- Lötschberg	245.1	364.2	-8.1	356.1	Lötschberg: i costi finali prevedibili sono aumentati di circa 4 milioni.
- San Gottardo	0.0	300.0	140.0	440.0	Gottardo: nessun cambiamento nel periodo in esame.
Riserve		1'475.1	-1'475.1		116 milioni delle riserve sono stati assegnati al credito d'opera dell'asse Lötschberg e 7 milioni al credito d'opera Potenziamento di altre tratte della rete ferroviaria e Preparativi per l'esercizio dell'asse del Lötschberg (Decisione del Consiglio federale del 19 ottobre 2005).
Totale AlpTransit	8'211.5	15'604.0	828.1	16'432.1	I costi finali prevedibili superano la somma degli attuali crediti d'opera, incluse le riserve (credito complessivo) di 828 milioni.

Grado di variazione costi / Rischio potenziale				+ 1'400 / - 50	L'analisi dei rischi evidenzia un potenziale di rischio pari a 1'400 milioni e un potenziale di chance pari a 50 milioni. 100 milioni sono tenuti in considerazione per i rischi legati alla costruzione grezza della galleria di base del Ceneri.
Totale AlpTransit Inclusi pericoli potenziali				17.8 miliardi	In considerazione del potenziale di rischio attualmente noto, i costi finali possibili superano di 2,2 miliardi la somma degli attuali crediti d'opera, riserve comprese (credito complessivo).

Interessi intercalari	IVA / ICA	Indice di rincaro (T1, T2)	Rincaro dei contratti (T3)	Totale
172.62	340.54	1'224.41	501.63	2'239.20

Scadenzario

Opera	Valori target	Previ-sioni (in grassetto le variazioni rispetto al 30.06.05)	Commenti
Vigilanza del progetto	---	2020	In sede di previsione è determinante l'ultima opera completata. Tenuto conto dei lavori di rivitalizzazione e della conclusione del progetto, si prevede che la vigilanza si concluda nel 2020.
Asse del Lötschberg	2007	2007	La BLS AT prevede ancora la messa in servizio commerciale parziale per giugno 2007.
Asse del San Gottardo - San Gottardo - Ceneri 	 2014 2016	 **+ 3 mesi** 2016 **+ 2 anni** 2019	A causa dei tempi più lunghi per la procedura di aggiudicazione a Erstfeld, il ritardo dei preparativi per la messa in servizio aumenta di tre mesi, raggiungendo 2 anni. L'UFT prevede la messa in servizio commerciale per il 2016. Ritardi nei lavori di progettazione e maggiori esigenze di tempo per la costruzione grezza della galleria di base del Ceneri fanno sì che i preparativi per la messa in servizio sono rimandati di due anni, al terzo trimestre 2018 (messa in esercizio commerciale nel 2019).
Potenziamento Surselva	2001	2004	Gli ultimi lavori sono stati portati a termine nel primo semestre 2004. La conclusione del progetto è in corso, i rapporti finali saranno redatti prevedibilmente entro la fine del 2007.
Raccordo Svizzera orientale - Galleria di base dello Zimmerberg - Galleria dell'Hirzel	2013 2016	--- ---	La galleria dello Zimmerberg è stata accantonata. La scadenza fissata non ha più validità. La galleria dell'Hirzel è stata accantonata. La scadenza fissata non ha più validità.
Potenziamenti San Gallo – Arth-Goldau (Fase 1)	2004	2006	Le tratte parziali rilevanti per il cambio d'orario sono state ultimate per la fine del 2004. Le tratte parziali Lichtensteig e Wattwil sono sospese.
Potenziamenti di altre tratte della rete ferroviaria - Potenziamenti sull'asse del Lötschberg, BLS - Potenziamenti sull'asse del Lötschberg, FFS - Potenziamenti sull'asse del San Gottardo - Preparativi per l'entrata in servizio, asse del Lötschberg	 2006 2008 2016 2007	 2006 2011 2016 2007	 Le scadenze convenute possono essere rispettate. Le scadenze necessarie alla messa in servizio della galleria di base del Lötschberg possono essere rispettate. La messa in servizio del quarto binario sulla tratta St. German-Visp sarà rinviata ulteriormente, si presume fino al 2011. La progettazione dei potenziamenti sull'asse del San Gottardo è stata accantonata. È confermata la messa in servizio entro i termini.

Commento dell'UFT

in merito ai costi e al potenziale di rischio
Al 31 dicembre 2005 i costi prevedibili per tutti i progetti NFTA ammontavano a 16'432 milioni di franchi (prezzi 1998). Rispetto all'ultimo rapporto del giugno 2005, essi sono aumentati di 30 milioni di franchi. Qualora il pericolo potenziale di 1,4 miliardi dovesse realizzarsi, i costi del progetto della NFTA in prezzi del 1998 si attesterebbero a 17,8 miliardi di franchi.
in merito al quadro finanziario
Il credito globale approvato dal Parlamento ammonta a 15'604 milioni di franchi. Vi è quindi una lacuna finanziaria momentanea di 828 milioni di franchi rispetto ai costi finali prevedibili. Tenuto conto del rischio potenziale di 1,4 miliardi di franchi, la sottodotazione raggiunge 2,2 miliardi di franchi. La differenza può essere finanziata rinunciando a elementi del progetto (modifica del decreto sul transito alpino) e attraverso un credito aggiuntivo NFTA.
riguardo alle scadenze
Lötschberg: sarà possibile rispettare l'entrata in servizio prevista nell'ordinazione (maggio 2007 entrata in servizio ridotta – dicembre 2007 entrata in servizio integrale) grazie a un'ottimizzazione coordinata dei lavori in programma.
San Gottardo: l'ATG prevede un ritardo di 3 mesi rispetto a quanto indicato nell'ultimo rendiconto. L'UFT conta di procedere alla messa in esercizio commerciale nel 2016.