



Riferimento: BAV-052.1-23/6

## Scheda informativa

Data: 26 novembre 2024

---

# Consolidamento del programma d'offerta 2035 e iter futuro per l'ampliamento ferroviario

Nel 2019 il Parlamento ha approvato la fase di ampliamento ferroviario 2035. Su questa si basa il programma d'offerta 2035 (PO 35), che prevede un notevole salto di qualità dell'offerta: l'introduzione di nuove cadenze quartorarie e semiorarie e un incremento del 20 per cento del numero di posti a sedere su circa 60 tratte. Per il traffico merci è prevista, in particolare, una rete rapida nazionale per beni con rigide scadenze temporali (p. es. pacchetti, generi alimentari). Si tratta di interventi necessari per poter soddisfare la domanda sempre crescente di mobilità e trasporti.

La fase di ampliamento 2035 si basa su una serie di parametri di pianificazione, elaborati dalle FFS e/o dalle ferrovie interessate, che riguardano in particolare il materiale rotabile (requisiti quali capacità di trasporto, velocità, lunghezza, profilo). L'UFT riassume tali parametri nelle basi di pianificazione per le rispettive fasi di ampliamento.

Nel rapporto esplicativo sulla consultazione del 2022 relativa al messaggio 2023 sull'ampliamento ferroviario così come nello stesso messaggio 2023, il Consiglio federale ha informato che le modifiche nelle basi di pianificazione delle FFS, volte ad assicurare un orario stabile, e la rinuncia dell'impresa alla corsa veloce in curva con i treni a due piani rendono necessaria una rielaborazione (consolidamento) del PO 35.

Il consolidamento del PO 35 dovrebbe consentire il notevole ampliamento dell'offerta ferroviaria per la clientela previsto nei prossimi decenni, mantenendo al contempo stabilità e puntualità. Questo consolidamento è inoltre imprescindibile per la pianificazione di ulteriori fasi di ampliamento.

Nel frattempo, dai lavori condotti dagli specialisti UFT e FFS è emerso che la maggior parte degli obiettivi originari del PO 35 può essere ottenuta anche con i nuovi parametri, ma che il consolidamento è decisamente più dispendioso di quanto finora ipotizzato. Su tutto il territorio nazionale devono essere realizzati ampliamenti aggiuntivi della rete ferroviaria, per esempio binari supplementari, adeguamenti di tratta e nuovi impianti di ricovero. I costi del

consolidamento ammontano, allo stato attuale, a circa 8,5 miliardi di franchi, ai quali vanno sommati costi aggiuntivi per progetti già approvati, investimenti per l'esercizio sicuro di diverse stazioni anche a fronte dell'aumento dell'utenza e per ulteriori progettazioni e progetti minori. Nel complesso, gli specialisti ritengono che l'attuazione del previsto grande salto di qualità nel prossimo ventennio richiederà approssimativamente altri 14 miliardi (incl. 8,5 mia. per il consolidamento).

Attualmente il finanziamento di tali importi mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria non è garantito, tanto più che la legge prescrive di finanziare prioritariamente il mantenimento della qualità della rete esistente e che, per la prossima fase di ampliamento, il Parlamento ha conferito un mandato di valutazione anche per sei nuovi grandi progetti al di fuori del PO 35 (nodi di Basilea e Lucerna, tratte Aarau–Zurigo, Losanna–Berna e Winterthur–San Gallo, costruzione della galleria del Grimsel).

I risultati sul consolidamento e sul fabbisogno finanziario scaturiti dai lavori degli specialisti sono ora al vaglio dei competenti organi interni ed esterni, anche nell'ottica di possibili riduzioni dei costi. Parallelamente, nel primo trimestre 2025 la Confederazione avvierà, d'intesa con Cantoni e ferrovie, l'elaborazione di possibili orientamenti per l'iter futuro.

### **Per ulteriori informazioni**

Ufficio federale dei trasporti  
Informazioni  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)