



I trasporti pubblici in Svizzera

Fatti e cifre

La Svizzera dispone di un sistema di trasporti pubblici (TP) molto sviluppato, la cui colonna portante è costituita dalla ferrovia: sulla base dei viaggiatori-chilometri è infatti il principale mezzo di trasporto pubblico, con collegamenti sia a lunga distanza sia regionali. I tram e gli autobus svolgono un ruolo fondamentale negli agglomerati, i secondi anche nelle regioni rurali sprovviste di collegamenti ferroviari. A questi si aggiungono i mezzi di trasporto utilizzati prevalentemente a scopi turistici (impianti a fune e battelli).



Le reti del trasporto pubblico (2020)

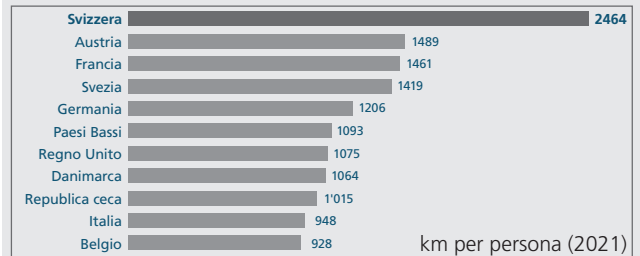
Rete ferroviaria:	5317 km	
Ferrovie a cremagliera:	126 km	
Linee di tram:	316 km	:
Impianti a fune:	1037 km	
Linee di navigazione:	514 km	■
Autolinee:	20 869 km	=====

Viaggiatori-chilometri percorsi (2021, in milioni)

Ferrovia:	14 308	
Ferrovie a cremagliera:	40	
Tram:	814	=
Impianti a fune:	309	
Battelli:	116	■
Autobus:	2800	=====

La ferrovia nel raffronto internazionale

In quasi nessun altro Paese le persone viaggiano così spesso e volentieri in treno come in Svizzera. Gli Svizzeri prendono in media 70 volte l'anno il treno, percorrendo circa 2400 chilometri – un vero e proprio record a livello europeo.



Ripartizione modale nel traffico merci e nel traffico viaggiatori

La ferrovia ricopre un ruolo particolarmente importante nel traffico merci transalpino: nel 2022 circa il 73 % di tutte le merci ha attraversato le Alpi svizzere su rotaia, il 27 % su strada. Se si considera il traffico merci interno complessivo la ferrovia detiene una quota del 38 %. Nel traffico viaggiatori tale quota è inferiore: in Svizzera circa il 16 % dei viaggiatori-chilometri totali è percorso in treno. Congiuntamente ai mezzi pubblici stradali la quota dei TP è pari a circa il 20 %.



Collaborazione internazionale

Numerosi collegamenti in treno, autobus, battello e tram, così come gran parte del traffico merci, valicano i confini nazionali. Per la Svizzera, piccolo Paese al centro dell'Europa, è importante coordinare la propria politica dei trasporti con i Paesi limitrofi e l'UE. In tal modo può garantire che anche il traffico transfrontaliero si svolga senza intoppi e che vengano mantenuti i risultati raggiunti a livello nazionale.



Trasporto diretto e orario cadenzato

Il «trasporto diretto nazionale» rappresenta un unicum a livello europeo: a prescindere dal numero di imprese di trasporti pubblici su cui si viaggia, occorre un solo biglietto. Il trasporto diretto consente anche l'utilizzo di abbonamenti come quello generale o metà-prezzo che coprono praticamente l'intera rete svizzera dei TP. Un altro elemento importante è l'orario cadenzato: i collegamenti dei TP transitano a intervalli di tempo regolari (p. es. ogni 30 min.) e offrono buone coincidenze agli snodi.



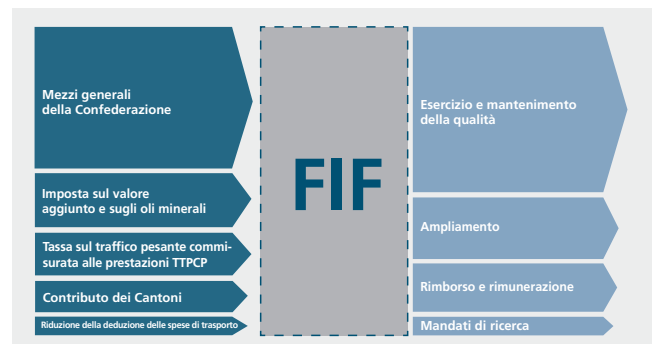
Finanziamento

I poteri pubblici finanziano i TP e il traffico merci su rotaia. Confederazione, Cantoni e Comuni sostengono circa la metà dei costi del trasporto pubblico. L'altra metà è coperta dalle entrate derivanti dalla vendita di biglietti e abbonamenti e da altre fonti.

Nel complesso ogni anno confluiscono nei TP e nel traffico merci su rotaia circa 7 miliardi di franchi di fondi federali. Di questi quasi 6 miliardi sono utilizzati per l'infrastruttura ferroviaria, circa 1 miliardo è destinato alle indennità del traffico regionale viaggiatori e circa 200 milioni sono impiegati per promuovere il traffico merci su rotaia.

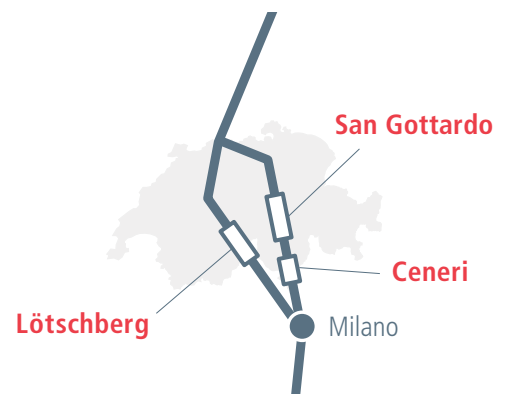
Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)

Nel 2014, ai fini di un costante ammodernamento della rete ferroviaria svizzera è stato creato un fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) a tempo indeterminato e a destinazione vincolata. I mezzi provengono da diverse fonti e sono destinati all'esercizio, al mantenimento della qualità e all'ampliamento di tutta l'infrastruttura ferroviaria esistente. Ogni anno circa sei miliardi di franchi confluiscono dal FIF nell'infrastruttura ferroviaria.



Alptransit

La nuova ferrovia transalpina (Alptransit) si compone di tre nuove gallerie di base che attraversano le Alpi e di altri ampliamenti sulle loro tratte di accesso. Alptransit permette di accorciare i tempi di percorrenza sull'asse nord-sud e contribuisce al trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, che è uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti svizzera. La galleria di base del Lötschberg è entrata in servizio nel 2007, seguita nel 2016 da quella del San Gottardo, la galleria ferroviaria più lunga del mondo (57 km). Con la messa in funzione della galleria del Ceneri nel 2020, Alptransit è stata completata. Alptransit è l'elemento centrale del corridoio ferroviario europeo per il trasporto merci che collega Rotterdam con Genova.



Il ruolo dell'UFT

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è responsabile dei trasporti pubblici e del traffico merci. I suoi compiti principali sono illustrati di seguito. **Politica:** preparare e attuare le decisioni politiche di Consiglio federale, Parlamento e Popolo. **Sicurezza:** raggiungere standard elevati ma finanziabili per ferrovie, autobus, battelli e impianti a fune. **Finanziamento:** proporre offerte di trasporto di qualità mediante un impiego efficiente delle risorse. **Infrastruttura:** garantire che le infrastrutture necessarie siano costruite in tempi utili e conformemente alle prescrizioni.

www.bav.admin.ch

