



# Scheda informativa

Data: 21 giugno 2019

---

## Fase di ampliamento 2035: fatti e cifre

### Basi e finanziamento

#### **Problemi di capacità attuali e futuri**

Nonostante i programmi di ampliamento in corso, la rete ferroviaria svizzera è giunta nuovamente ai limiti delle sue capacità. Molte sono anche le stazioni sature e non conformi alle esigenze dei disabili.

Nel traffico viaggiatori i problemi di capacità più evidenti nell'orizzonte 2030 si riscontrano nell'Arco lemanico e nelle regioni di Zurigo e di Berna: saranno sovraccarichi soprattutto i tratti Ginevra–Losanna–Yverdon, Berna–Thun, Soletta–Olten–Zurigo–Winterthur e Zurigo–Zugo–Rotkreuz.

- Sulle linee delle ferrovie private i problemi di capacità interesseranno in particolare i tratti Losanna–Echallens, Täsch–Zermatt, Berna–Niederscherli, Berna–Muri, Berna–Oberzollkofen, Lucerna–Hergiswil e Zurigo HB–Zurigo Selnau.
- Nel traffico merci per l'orizzonte 2030 si prevede una carenza di tracce sull'asse est-ovest – in particolare sull'Altopiano e nella regione di Zurigo – e sul versante sud del Giura tra Losanna Smistamento e Neuchâtel. Per le ferrovie private si delinea un fabbisogno supplementare di singole tracce sul tratto Morges–Apples. Sugli assi del traffico merci vi è inoltre bisogno di collegamenti più veloci.

#### **Previsioni della domanda**

Dal 1980 sulla rete ferroviaria il traffico viaggiatori è più che raddoppiato (passeggeri-km), mentre nel traffico merci si è registrato un aumento di circa il 40 per cento (tonnellate-km). Secondo le previsioni aggiornate della Confederazione (2016) questa tendenza proseguirà: entro il 2040 nel traffico viaggiatori la domanda di trasporto pubblico crescerà del 51 per cento e in alcune regioni raddoppierà addirittura, ad esempio tra Zurigo e Winterthur o nell'Arco lemanico; nel traffico merci la progressione si attesterà al 45 per cento, interessando principalmente l'asse est-ovest. Anche nel trasporto su strada la domanda aumenterà, del 18 per cento nel traffico viaggiatori e del 33 per cento in quello merci.

[Link: Prospettive di traffico 2040](#)

#### **Linee direttrici della fase di ampliamento 2035**

La fase di ampliamento 2035 si propone in primo luogo di ridurre il sovraccarico su alcune tratte o parti di reti. Nel contempo intende facilitare e rendere più sicuro l'accesso al servizio ferroviario nelle

stazioni, agevolando non da ultimo le persone a mobilità ridotta e consentendo in tal modo di conformarsi alla legge sui disabili (LDis) entro la fine del 2023.

Migliorerà inoltre l'accessibilità delle regioni turistiche e garantirà l'offerta di base nelle regioni rurali.

Tra le priorità non rientra invece la riduzione dei tempi di viaggio.

Nel traffico merci si punta a eliminare i problemi di capacità, a migliorare la qualità e ad aumentare la velocità dei trasporti.

[Link Progetto territoriale Svizzera](#)

[Link: FAIF Prospettiva a lungo termine per la ferrovia \(pdf\)](#)

### **Collaborazione tra Confederazione, Cantoni, imprese ferroviarie e operatori del trasporto di merci**

Con l'accettazione nel 2014 del progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) le procedure, le competenze e la collaborazione tra la Confederazione, i Cantoni e le imprese di trasporto per la pianificazione delle offerte e degli ampliamenti sono state ridefinite.

La pianificazione globale incombe all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che vi provvede in collaborazione con i Cantoni, le imprese ferroviarie e gli operatori del trasporto di merci.

I Cantoni assicurano la pianificazione regionale dell'offerta: a tal fine elaborano, coordinandosi tra loro, i programmi d'offerta per il traffico regionale nelle regioni di pianificazione e ne stabiliscono l'ordine di priorità; possono inoltre pronunciarsi sui programmi d'offerta del traffico a lunga distanza e del traffico merci.

Il coinvolgimento degli operatori del trasporto merci – nel processo di pianificazione del traffico merci – avviene in seno a un gruppo di accompagnamento composto da rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, delle imprese di trasporto (merci) ferroviario, dei caricatori, delle ditte di spedizione e di logistica, dell'ASTAG, di economie svizzese, del mondo scientifico e della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP).

### **Finanziamento attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)**

I costi per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria – inclusi i costi successivi delle nuove infrastrutture – sono finanziati attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) creato nell'ambito del progetto FAIF. Il Fondo è alimentato da entrate a destinazione vincolata. Le entrate del FIF determinano il limite di spesa. Le simulazioni attuali relative al Fondo evidenziano che la fase di ampliamento 2035, con un investimento di 12,89 miliardi di franchi, è finanziabile senza che il prioritario finanziamento per il mantenimento della qualità della rete esistente risulti compromesso. Le uscite annuali del FIF previste per la fase di ampliamento 2035 si situano nella media di lungo periodo di quanto destinato ad altri ampliamenti.

I costi per la Confederazione conseguenti all'ordinazione delle offerte supplementari nel traffico regionale (versamento di indennità) rientrano nei limiti delle spese previste sul lungo periodo. I Cantoni, che partecipano alle ordinazioni nel traffico regionale, hanno già manifestato l'intenzione di assumersi la loro parte di indennità supplementari.

### **Prefinanziamento o finanziamento da parte di terzi**

La normativa FAIF prevede la possibilità per i Cantoni o terzi di prefinanziare un progetto deciso dal Parlamento, con rimborso garantito da parte della Confederazione.

La soluzione proposta per i passanti di Lucerna e Basilea secondo cui i due Cantoni interessati dovrebbero finanziare i progetti assumendosi il rischio finanziario non ha trovato seguito: l'idea è infatti stata scartata non solo dai due Cantoni direttamente interessati, ma anche da altre regioni che hanno partecipato alla procedura di consultazione.

### **Redditività**

Quando un'infrastruttura viene ampliata crescono i costi per la sua gestione. Anche questi costi supplementari sono finanziati attraverso il FIF: considerati nella pianificazione a lungo termine del Fondo,

vengono coperti nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni concluse tra la Confederazione e i gestori dell'infrastruttura. Un'offerta potenziata implica a sua volta un aumento dei costi d'esercizio, che nell'immediato non è compensato da un corrispondente incremento delle entrate dai titoli di trasporto (ricavi commerciali).

Nel traffico regionale viaggiatori i costi d'esercizio non coperti sono assunti dalla Confederazione e dai Cantoni.

Nel traffico viaggiatori bisogna generalmente ancora migliorare il rapporto tra i costi e i ricavi. Oltre a ottimizzare i programmi d'offerta, le imprese ferroviarie sono chiamate ad aumentare l'efficienza.

Qualora gli aumenti di efficienza non dovessero compensare i costi, occorrerà prendere in considerazione l'eventualità di un finanziamento da parte degli utenti ovvero un aumento delle tariffe.

## **Digitalizzazione**

La digitalizzazione della società ha un impatto sulla mobilità. Consentendo ad esempio offerte di trasporto multimodale, una gestione ottimizzata del traffico o l'impiego di veicoli autonomi, può contribuire ad aumentare il grado di utilizzo delle infrastrutture e dei veicoli e ad attenuare i picchi di domanda. D'altro canto la digitalizzazione facilita la mobilità e la rende più attrattiva. Allo stato attuale delle conoscenze non è da attendersi che le nuove tecnologie ridurranno in misura considerevole la domanda di mobilità e il fabbisogno di infrastrutture entro il 2030/35. La pianificazione a finestra mobile degli ampliamenti introdotta dalla normativa FAIF permette in ogni caso di reagire con flessibilità all'evoluzione della domanda di trasporto.

## **Procedura e fasi di pianificazione**

### **Dall'obiettivo d'offerta al modulo passando dal progetto**

Per la fase di ampliamento 2030/35 i Cantoni e gli altri partecipanti alla pianificazione hanno proposto all'UFT circa 300 offerte di servizi da prevedere nell'orario (obiettivi d'offerta), ad esempio collegamenti quartorari da A a B; una quarantina riguardano il traffico a lunga distanza e il traffico merci.

Sulla base degli obiettivi d'offerta proposti gli specialisti hanno elaborato le misure infrastrutturali necessarie per la loro realizzazione. Le misure infrastrutturali sono poi state raggruppate in moduli regionali in modo da potenziarne i benefici. In totale si sono definiti circa 140 moduli, di cui un'ottantina riguardanti le ferrovie private e una sessantina le FFS. Infine si è provveduto a valutare i moduli e a definirne l'ordine di priorità.

La fase di ampliamento 2035 prevede una quarantina di moduli comprendenti circa 200 progetti di piccola e media entità come pure grandi progetti di diversi miliardi di franchi. A questi si aggiungono progetti di ristrutturazione di stazioni e impianti d'esercizio.

Le pianificazioni relative alla fase di ampliamento 2035 si basano sul programma d'offerta 2025 (prima: programma di riferimento 2025). Nel quadro dell'elaborazione del messaggio è stato messo a punto il programma d'offerta 2035 ed è stato aggiornato quello del 2025.

## **Criteri**

Per la valutazione dei moduli e la definizione dell'ordine di priorità si è proceduto come segue.

In un primo momento si sono valutati i moduli in base ai quattro criteri seguenti:

- rapporto costi-benefici secondo la metodologia Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria (NIBA);
- contributo alla riduzione del sovraccarico e delle carenze di capacità;
- corrispondenza con la prospettiva a lungo termine per la ferrovia;
- corrispondenza con gli obiettivi di sviluppo territoriale (Progetto territoriale Svizzera).

Tra i moduli che hanno ottenuto le valutazioni migliori si sono poi scelti quelli da realizzare nella fase di ampliamento 2035. La scelta si è basata sui criteri seguenti:

- rispetto del limite di spesa;
- priorità dell'ampliamento secondo i criteri di valutazione (cfr. sopra);
- interdipendenze sul piano funzionale e per la rete;
- rapporto con altri programmi di ampliamento (ad es. fase di ampliamento 2025, convenzione sulle prestazioni, programmi d'agglomerato);
- coordinamento tra i vettori di trasporto, in particolare tra ferrovia e strada;
- linee direttrici per la fase di ampliamento 2030/35;
- conseguenze ed effetti in caso di variazione dell'evoluzione della domanda.

### **Costi e benefici: la metodologia NIBA**

I costi e i benefici dei moduli sono stati determinati dall'UFT applicando la metodologia di valutazione macroeconomica della Confederazione NIBA (dal tedesco «Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte» = indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria). Nell'ambito di un'analisi dinamica dei costi e dei benefici si sono considerati tutti gli indicatori monetizzabili, evidenziando anche gli effetti non monetizzabili. Determinati aspetti sono stati documentati in modo differenziato a seconda delle aree. Sono stati evidenziati, separatamente, anche i risultati microeconomici (economico-aziendali). La metodologia NIBA si basa sul sistema di obiettivi e di indicatori della mobilità sostenibile del DATEC (ZINV DATEC). [La guida NIBA](#) figura in rete.

### **Costi stimati dei progetti**

I costi delle misure infrastrutturali sono stati stimati dalle FFS e dalle ferrovie private secondo la metodologia predefinita dall'UFT. Si tratta di una stima sommaria.

La relativa guida ([Guida per la determinazione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria](#)) figura in rete.

### **Prossima fase di ampliamento**

Anche con la fase di ampliamento 2035 vi sono vari progetti auspicati dai partecipanti alla pianificazione che, seppur opportuni, non potranno essere realizzati. Secondo la logica della pianificazione a finestra mobile prevista dalla normativa FAIF, questi progetti saranno presi nuovamente in considerazione per la prossima fase di ampliamento. Ne sono interessati in particolare il collegamento diretto Aarau–Zurigo, il passante di Lucerna e la rete suburbana (S-Bahn) trinazionale di Basilea (passante di Basilea).

La presentazione al Parlamento della terza fase di ampliamento è prevista attorno al 2026.

**Ulteriore documentazione, incl. cartine:** [www.bav.admin.ch/fase2035](http://www.bav.admin.ch/fase2035)

### **Per ulteriori informazioni:**

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