



# Scheda informativa FAIF: ampliamento della ferrovia PROSSIF e fase di ampliamento 2025

21 giugno 2013 (versione integrata)

---

**Ampliando ulteriormente l'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale e il Parlamento intendono eliminare i colli di bottiglia esistenti sulla rete e creare nuove capacità per poter far fronte al previsto aumento della domanda. I progetti necessari a questo scopo saranno sottoposti al Parlamento in fasi successive.**

Secondo le previsioni della Confederazione, entro il 2030 il traffico ferroviario viaggiatori aumenterà del 60 per cento circa; l'aumento della domanda sarà superiore alla media soprattutto negli agglomerati e nelle ore di punta. Anche per il traffico merci è attesa una crescita della stessa entità. Per creare le capacità necessarie a far fronte a questo aumento è stato elaborato il progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), che prevede l'attuazione di varie fasi di ampliamento.

Il progetto FAIF adegua la pianificazione per l'ulteriore ampliamento della rete ferroviaria in modo tale da poter reagire meglio e in modo più flessibile ai nuovi sviluppi. Le esperienze maturate con altri grandi progetti dai lunghi tempi di realizzazione (Alptransit, Ferrovia 2000, SIF) mostrano che questo genere di progetti richiede continui aggiornamenti. Il previsto Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) permette di assicurare la disponibilità a lungo termine dei mezzi finanziari necessari per l'esercizio, la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura. In tal modo sarà possibile pianificare e sottoporre gli ampliamenti al Parlamento in maniera progressiva e per periodi di lunga durata.

## **Linee direttive strategiche per l'ampliamento della rete ferroviaria**

La grande attrattiva della piazza economica svizzera va mantenuta e incrementata. Lo sviluppo territoriale, economico e turistico auspicato a questo proposito deve essere di effetto durevole. Per lo sviluppo ferroviario a lungo termine (cioè ben oltre



N. registrazione/dossier: 031.26/2013-07-05/190

l'orizzonte temporale del 2030) si seguono perciò le seguenti linee direttive strategiche:

1. completamento del sistema dei nodi introdotto con il progetto Ferrovia 2000;
2. incremento delle capacità e dell'offerta di trasporto;
3. aumento della velocità di marcia su determinate tratte.

Un incremento delle capacità di trasporto entro il 2030 è considerato dal Consiglio federale e dal Parlamento più importante di un aumento rilevante della velocità di marcia. Nell'ambito dell'ampliamento della rete ferroviaria si punta quindi ai primi due obiettivi sopra elencati. A lungo termine non va però preclusa la possibilità di un aumento della velocità di marcia. Una riduzione dei tempi di percorrenza tra i principali nodi costituisce in effetti un'opzione da considerare nella pianificazione delle ulteriori fasi attuative.

### **Fase di ampliamento 2025**

La prima fase di ampliamento è parte integrante del progetto FAIF. Questa fase, che prevede progetti per 6,4 miliardi di franchi, consente di migliorare i trasporti negli agglomerati svizzeri e nel traffico merci nazionale. Comprende altresì misure per collegare meglio lo spazio alpino e le regioni turistiche.

In concreto si prevedono i seguenti miglioramenti:

- decongestionamento del traffico sulle tratte a forte domanda Ginevra–Losanna e Berna–Zurigo–Winterthur grazie all'impiego di treni lunghi a due piani sulla direttrice est-ovest che passa per Berna;
- aumento delle capacità dei nodi ferroviari di Losanna, Ginevra, Berna e Basilea;
- creazione delle condizioni per introdurre la cadenza semioraria tra Berna e Lucerna, Aarau e Zurigo (S-Bahn), Zurigo e Coira, Locarno e Lugano;
- adeguamenti per consentire collegamenti ogni 15 minuti con la S-Bahn tra Berna e Münsingen e tra Basilea e Liestal e ampliamenti dell'offerta nella Intensificazione della cadenza Coira-San Gallo ;
- miglioramenti delle ferrovie private e nel traffico merci su rotaia.

A questo scopo sono necessari diversi interventi a livello infrastrutturale, quali:

- ampliamenti nelle aree metropolitane di Ginevra, Berna e Losanna;
- aumento del numero di binari nell'area di accesso alla stazione di Basilea e separazione dei flussi di traffico a Pratteln;
- ampliamento del tratto di Holligen e realizzazione del terzo binario tra Gümli- gen e Münsingen nell'area di Berna e ampliamenti tra Ruppertswil e Mägenwil nel Cantone Argovia;
- realizzazione di una galleria a doppio binario tra Ligerz e Twann;
- ampliamenti tra Bellinzona e Tenero;



N. registrazione/dossier: 031.26/2013-07-05/190

- posa di binari di ricovero, regresso e precedenza a Lugano, tra Losanna e Ginevra, tra Zurigo e Coira come pure nell'area di Liestal/Gelterkinden.

Inoltre, vengono destinati fondi alla pianificazione e progettazione per potenziamenti di capacità che interessano le seguenti tratte:

- Aarau–Zurigo;
- Zurigo–Winterthur (galleria di Brütten, Stadelhofen);
- Thalwil–Zugo (Zimmerberg);
- Zugo–Lucerna (stazione sotterranea o stazione di transito di Lucerna);
- Ferden–Mitholz (equipaggiamento di tecnica ferroviaria nella galleria di base del Lötschberg);
- traffico d'agglomerato e regionale e accesso alle regioni turistiche (eliminazione di problemi di capacità).

La realizzazione di questa fase di ampliamento è prevista per il 2025 e avviene parallelamente ai lavori in corso e a quelli pianificati nell'ambito di Alptransit, dei progetti del Fondo infrastrutturale e del programma SIF.

### **Ulteriori fasi di ampliamento**

La seconda fase di ampliamento 2030 sarà elaborata nei prossimi anni e sottoposta al Parlamento entro il 2018. Conformemente agli sviluppi previsti per il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), questa fase, da realizzare presumibilmente entro il 2030, comprenderà progetti per un valore complessivo di 8–10 miliardi di franchi circa. Tre sono i possibili ambiti d'intervento:

- eliminazione dei problemi di capacità urgenti nel traffico d'agglomerato e regionale e nell'accesso alle regioni turistiche;
- prosieguo delle misure avviate con la fase di ampliamento 2025 lungo il corridoio est-ovest (potenziamento delle capacità soprattutto nella regione di Aarau–Zurigo–Winterthur per consentire l'impiego di treni lunghi a due piani sulla tratta Ginevra–Berna–Zurigo–San Gallo);
- altri potenziamenti delle capacità, come ad esempio nella Svizzera centrale (Lucerna–Zugo–Zurigo) o lungo i corridoi di transito (Ferden–Mitholz nella galleria di base del Lötschberg), e riduzioni dei tempi di percorrenza tra la Svizzera tedesca e la Svizzera occidentale.

Per il periodo successivo al 2030 il Parlamento deciderà in merito alla priorità dei progetti e alla loro realizzazione nell'ambito di ulteriori fasi di ampliamento che gli saranno sottoposti dal Consiglio federale a intervalli compresi tra i quattro e gli otto anni.



N. registrazione/dossier: 031.26/2013-07-05/190

## **Corridoio da 4 metri**

Nell'ambito di un apposito messaggio il Consiglio federale ha proposto al Parlamento di finanziare con mezzi FInFer la trasformazione dell'asse del San Gottardo in un corridoio ininterrotto con sagoma di trasporto di 4 metri. Il messaggio, elaborato su mandato del Parlamento e trasmessogli nel maggio 2013, sarà trattato dalle Camere nei prossimi mesi.

## **Adeguamenti della legge SIF**

Nel corso dei lavori dettagliati di pianificazione per il programma SIF e per l'ampliamento futuro della rete ferroviaria si è rilevata la necessità di adeguare alcuni singoli progetti SIF. Con il progetto FAIF la legge SIF viene adeguata in modo tale da garantire un impiego efficiente dei fondi e da armonizzare il programma SIF con l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Tutti i lavori di trasformazione e di ampliamento previsti nel nodo di Losanna saranno anticipati e finanziati integralmente con fondi destinati al programma SIF. In tal modo è possibile eseguire i vari interventi di trasformazione e di sostituzione in modo più coordinato ed efficiente. Senza l'ampliamento del nodo di Losanna, che prevede investimenti per un miliardo di franchi, non sono possibili successivi, rilevanti aumenti dell'offerta.

Viceversa, la realizzazione della galleria del Chestenberg tra Zurigo e Lenzburg prevista dal programma SIF è stata inserita in una fase di ampliamento successiva. Il rinvio è dovuto a sorpassi di credito e al fatto che il tracciato della galleria, o di un'alternativa nell'area tra Aarau e Zurigo, non è ancora definito.

La decisione di anticipare i lavori previsti a Losanna rinviando contemporaneamente la realizzazione della galleria del Chestenberg non ha alcuna incidenza sui costi complessivi del programma SIF, lasciandoli invariati a 5,4 miliardi di franchi.

## **Calendario**

Se il progetto FAIF sarà approvato in votazione popolare, l'entrata in vigore delle relative basi legali avverrà con ogni probabilità il 1° gennaio 2016.

Per ulteriori informazioni: Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione  
tel. 031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch