



## Scheda informativa 30 novembre 2009

# Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF)

### Obiettivi

Il programma SIF permette di migliorare l'infrastruttura ferroviaria per il traffico viaggiatori a lunga distanza e il traffico merci. In tal senso fornisce un contributo fattivo all'attuazione di una politica dei trasporti sostenibile. Il programma SIF, che poggia sui miglioramenti dell'offerta realizzati con il programma Ferrovia 2000, persegue i seguenti obiettivi:

- miglioramento delle coincidenze attraverso lo sviluppo del sistema dei nodi ferroviari introdotto con il programma Ferrovia 2000;
- intensificazione dei collegamenti;
- riduzione dei tempi di percorrenza.

Per raggiungere questi obiettivi sarà necessario potenziare l'infrastruttura ferroviaria: a tale scopo è prevista la realizzazione di vari progetti di dimensioni medie o minori in tutte le regioni del Paese. Tali progetti sono elencati nell'articolo 4 della legge SIF.

### Basi legali

La legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (legge SIF, LSIF), in vigore dal 1° settembre 2009, è stata approvata dal Parlamento il 20 marzo 2009.

Sulla LSIF si fondano il decreto federale concernente il credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria e un decreto concernente il credito d'impegno per la pianificazione dello sviluppo ulteriore dell'infrastruttura ferroviaria. Questi due decreti disciplinano il finanziamento del programma SIF.

Questi atti normativi consentono all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e alla FFS SA di compiere importanti passi in avanti sulla strada del potenziamento della ferrovia in Svizzera.

### Opzioni di ampliamento

Numerosi progetti discussi nell'ambito della Panoramica FTP non possono essere per ora realizzati, tra l'altro a causa delle limitate risorse finanziarie a disposizione del programma SIF. Nell'articolo 10 LSIF il Parlamento ha perciò incaricato il Consiglio federale di sottoporre alle Camere un ulteriore programma in cui tra l'altro siano riesaminati i progetti infrastrutturali rinviati. Il programma, in corso di elaborazione da parte dell'UFT e delle FFS sotto il nome di "Ferrovia 2030", sarà presentato al Parlamento nel 2011 dopo la relativa procedura di consultazione.



## **Finanziamento**

Nell'ambito del decreto federale concernente il credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria sono stati stanziati per la realizzazione del programma SIF 5,4 miliardi di franchi, suddivisi nei seguenti crediti d'impegno:

- |   |              |
|---|--------------|
| • misure sulle linee di base della NFTA             | 700 milioni  |
| • misure sul resto della rete ferroviaria           | 4420 milioni |
| • vigilanza del progetto                            | 30 milioni   |
| • misure di compensazione per il traffico regionale | 250 milioni  |

Il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria previsto dalla LSIF sarà finanziato tramite il Fondo FTP. Le spese annuali effettuabili sono quindi determinate dalle liquidità del Fondo. L'attuazione delle misure viene pianificata in funzione delle risorse annuali disponibili allo stato attuale delle previsioni.

## Prefinanziamento

La LSIF prevede una novità: la possibilità per i Cantoni di prefinanziare un progetto. L'articolo 12 disciplina le relative condizioni: le misure devono essere già state decise e il finanziamento garantito dal Parlamento. I gestori dell'infrastruttura (FFS o altre imprese di trasporto concessionarie) stilano con i Cantoni o con terzi una convenzione sul prefinanziamento (partenariato pubblico-privato) che deve essere approvata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Gli interessi sul capitale anticipato sono a carico dei Cantoni o dei terzi contraenti.

## **1a fase di attuazione**

Le risorse finanziarie a disposizione e ragioni inerenti alla pianificazione dei cantieri sulla rete ferroviaria non consentono una realizzazione rapida e contemporanea di tutti i progetti. Le misure devono essere attuate in più fasi anche per non pregiudicare il traffico ferroviario, che va assolutamente garantito. La prima fase persegue i seguenti obiettivi ed è legata alle seguenti condizioni:

- eliminazione delle principali carenze di capacità;
- benefici immediati delle misure;
- compatibilità con i progetti di Ferrovia 2030;
- finanziamento assicurato tramite il Fondo FTP;
- lavori di costruzione eseguibili garantendo il traffico ferroviario.

L'articolo 9 LSIF stabilisce che, nel pianificare l'attuazione del programma SIF, gli organi competenti devono tener conto dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci. Dall'avvio dei lavori di pianificazione relativi alla Panoramica FTP, la domanda di trasporti ferroviari è cresciuta, in particolare durante le ore di punta, ben più di quanto ipotizzato al momento della pianificazione del programma SIF. Un'evoluzione che, associata alle evidenze risultate dalla pianificazione del programma Ferrovia 2030, ha indotto a destinare la prima fase di attuazione del programma SIF prevalentemente all'aumento delle capacità di trasporto dei treni anziché alla riduzione dei tempi di percorrenza di singole tratte.



N. registrazione/dossier: 031.12/2009-11-26/332

Intesa a migliorare l'offerta e aumentare le capacità della rete ferroviaria e dei treni, la prima fase di attuazione consente di:

- intensificare i collegamenti nel traffico a lunga distanza in particolare durante le ore di punta, aumentando per esempio il numero dei collegamenti sulle tratte Losanna – Berna, Berna – Zurigo, Zurigo – San Gallo e Zurigo – Lugano e riducendo i tempi di percorrenza sulle ultime due tratte;
- creare i presupposti per un aumento dell'offerta nel traffico regionale, prevedendo nello specifico misure infrastrutturali destinate al potenziamento dei collegamenti rapidi negli agglomerati di Berna, Basilea, Olten/Aarau, Zurigo e San Gallo/Turgovia (S-Bahn) come pure nell'agglomerato di Losanna e nel Ticino;
- ampliare l'offerta di posti a sedere sui treni: tra Ginevra e Losanna si punta ad esempio a un incremento del 20 per cento;
- aumentare la stabilità dell'orario nella rete ferroviaria.

Le misure principali previste a questo scopo sono:

- 4° binario Losanna – Renens;
- separazione dei flussi di traffico Wylerfeld;
- separazione dei flussi di traffico Liestal;
- galleria dell'Eppenbergr;
- linea di transito Zurigo – Oerlikon (DML) e tratte d'accesso;
- tratte d'accesso alla galleria di base del San Gottardo.

La pianificazione attuale delle misure, basata sullo stato delle conoscenze al novembre 2009, è passibile di adeguamenti in funzione dell'evoluzione. In vista della loro realizzazione, le misure previste saranno sottoposte a studi di approfondimento e definite in progetti di pubblicazione, costruzione ed esecuzione. La pianificazione dei cantieri sulla rete deve essere ancora definita in dettaglio.

**Per maggiori informazioni:**

Ufficio federale dei trasporti, Informazione, 031 322 36 43

FFS, Servizio per i media, 051 220 41 11