



Scheda informativa sull'ampliamento della ferrovia (Ferrovia 2030)

20 gennaio 2011

Ampliando ulteriormente l'infrastruttura ferroviaria, la Confederazione intende eliminare le carenze 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, di cui la prima prevede interventi con costi stimati a 3,5 miliardi di franchi. Il Consiglio federale adempie così il mandato affidatogli dal Parlamento di elaborare un progetto sull'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria.

In base alle previsioni della Confederazione, il Consiglio federale ritiene che 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. Pertanto il Consiglio federale intende creare le capacità necessarie, attuando varie fasi di ampliamento.

Basi legali

Nell'articolo 10 della legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di sottoporre all'Assemblea federale un progetto sull'ulteriore sviluppo dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria come pure di esaminare singoli progetti concreti.

In una prima fase, il 18 dicembre 2008 il Consiglio federale ha incaricato l'UFT di elaborare, nell'ambito del progetto Ferrovia 2030, due varianti per un nuovo programma di ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria, una di 12 e l'altra di 21 miliardi di franchi. Nell'ambito del progetto SIF il Parlamento ha approvato ampliamenti per 5,4 miliardi di franchi, di cui è in corso la pianificazione attuativa.

Visti il progetto Ferrovia 2030, l'attuazione del progetto SIF e i risultati del gruppo di lavoro incaricato di studiare le possibilità per finanziare l'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale ha deciso di adattare le pianificazioni per l'ulteriore ampliamento della ferrovia in modo tale da poter reagire meglio e in modo più flessibile ai nuovi sviluppi. Le esperienze raccolte con altri grandi progetti dai lunghi tempi di realizzazione (NFTA, Ferrovia 2000, SIF) hanno mostrato 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 progressivamente e per periodi di lunga durata. La realizzazione del grande progetto Ferrovia 2030, che prevede ampliamenti per 12 o 21 miliardi di franchi, sarà quindi suddivisa in diverse fasi.

Linee direttive strategiche per l'ampliamento della ferrovia

L'elevata attrattiva della piazza economica svizzera va mantenuta e incrementata. Lo sviluppo territoriale, economico e turistico auspicato a questo scopo deve essere di effetto durevole. Per lo sviluppo ferroviario, il Consiglio federale intende perciò seguire le seguenti linee direttive strategiche a lungo termine (cioè ben oltre l'orizzonte temporale del 2030):

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 più importante di un aumento rilevante della velocità di marcia. Nell'ambito dell'ampliamento della ferrovia 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, ad esempio, costituisce un'opzione da considerare nella pianificazione delle ulteriori fasi attuative.

Prima fase di ampliamento

La prima fase di ampliamento sarà sottoposta dal Consiglio federale a votazione popolare quale controproposta all'iniziativa popolare "Per i trasporti pubblici". Tale fase, che prevede progetti per 3,5 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 e per ampliare le aree destinate al pubblico delle stazioni.

Sono previsti i seguenti miglioramenti:

- decongestionamento del traffico sulle tratte a forte domanda di trasporti Ginevra – Losanna e Berna – Zurigo – Winterthur grazie alla possibilità di impiegare treni lunghi, a due piani, sulla direttrice est-ovest che passa per Berna;
- aumento delle capacità dei nodi ferroviari di Losanna, Berna e Basilea;
- creazione delle condizioni per introdurre la cadenza semioraria tra Berna e Lucerna, Zurigo e Coira, Locarno e Lugano;



- miglioramenti delle ferrovie private, nell'accesso ai trasporti in diverse stazioni e nel traffico merci su rotaia.

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

- ampliamento delle stazioni di Berna e Losanna;
- aumento del numero di binari nell'area di accesso alla stazione di Basilea;
- ampliamento del tratto di Holligen nell'area di Berna;
- realizzazione di una galleria a doppio binario tra Ligerz e Twann;
- raddoppio di binario tra Contone e Tenero;
- posa di binari di ricovero, di regresso e di incrocio a Lugano, tra Coppet e Nyon, tra Zurigo e Coira come pure nell'area di Liestal/Gelterkinden.

La realizzazione della prima fase di ampliamento è prevista entro il 2025 e avviene parallelamente ai lavori in corso e a quelli pianificati nell'ambito della NFTA, dei progetti del fondo infrastrutturale e del progetto SIF. Grazie agli sviluppi previsti per il FInFer sarà possibile attuare, entro il 2030 circa, una seconda fase di ampliamento per un valore che si aggira attorno ai 5 miliardi di franchi. Il volume degli interventi sarà determinato dalla disponibilità di mezzi nel FInFer, in considerazione del notevole fabbisogno di interventi necessari a garantire la qualità della rete esistente (audit relativo alla rete FFS e secondo parere dell'UFT). Maggiori dati saranno resi noti nell'ambito dell'avamprogetto concernente la controproposta all'iniziativa popolare "Per i trasporti pubblici" che sarà posto in consultazione nella primavera 2011.

Ulteriori fasi di ampliamento

Durante la pianificazione del progetto Ferrovia 2030 si sono analizzate in modo approfondito l'utilità e l'urgenza di ulteriori progetti e misure. La legge SIF elenca inoltre una serie di progetti che il Consiglio federale è chiamato a esaminare. Su proposta di quest'ultimo, le Camere decidono a intervalli compresi tra i quattro e gli otti anni in merito alla priorità di tali progetti e alla loro realizzazione nell'ambito di ulteriori fasi di ampliamento.

La variante che prevedeva misure in favore del traffico a lunga distanza ma non di quello regionale (variante del valore di 12 mia. secondo il mandato affidato al Consiglio federale nel dicembre 2008) non è stata giudicata efficace. Quanto alla variante di 21 miliardi, le esperienze raccolte con altri grandi progetti hanno indotto a cambiare approccio, ritenendo che per raggiungere il volume previsto occorrono da tre a quattro fasi di ampliamento che non si concluderanno prima del 2040.

Adeguamenti della legge SIF

Nel corso dei lavori dettagliati di pianificazione per i grandi progetti SIF e Ferrovia 2030 si è rilevata la necessità di adeguare alcuni singoli progetti SIF.



Nell'avamprogetto che sarà posto prossimamente in consultazione si proporrà di adeguare la legge SIF in modo tale da garantire un impiego efficiente dei fondi e da armonizzare il grande progetto SIF con l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il Consiglio federale propone al Parlamento di riunire e anticipare tutti i lavori di trasformazione e di ampliamento previsti nel nodo di Losanna, finanziandoli integralmente con fondi destinati al grande progetto SIF. In tal modo è possibile eseguire i vari interventi di sostituzione e di trasformazione in modo più coordinato ed efficiente. Senza l'ampliamento del nodo di Losanna, che prevede investimenti per un miliardo di franchi, non saranno possibili successivi, rilevanti aumenti dell'offerta.

Viceversa, il Consiglio federale propone di rinviare la realizzazione della galleria del Chesten tra Zurigo e Lenzburg prevista dal grande progetto SIF, inserendola in una fase di ampliamento successiva. Il rinvio, giustificato dal fatto che il tracciato tra Olten e Zurigo non è ancora definito, evita che si realizzi un progetto che potrebbe risultare incompatibile con le linee direttive strategiche.

La proposta del Consiglio federale di riunire e anticipare i lavori previsti a Losanna, rinviando contemporaneamente la realizzazione della galleria del Chesten, non ha alcuna incidenza sui costi complessivi del grande progetto SIF, lasciandoli invariati a 5,4 miliardi di franchi.

Informazioni: Ufficio federale dei trasporti, Settore Informazione, tel. 031 322 36 43