



N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

Scheda informativa

Data 31 marzo 2010
Embargo ore 10.00

Avvio della consultazione sul progetto FAIF

Il progetto per la procedura di consultazione FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) comprende vari elementi: il futuro modello di finanziamento, una prospettiva a lungo termine per la ferrovia e il programma di sviluppo strategico che prevede varie misure concrete di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Tra questi anche una prima fase di ampliamento, la cui attuazione è prevista entro il 2025.

In vista della consultazione, che si svolgerà da aprile a metà luglio 2011, la presente scheda informativa ha lo scopo di fornire informazioni sui vari aspetti del progetto. Nella primavera del 2012 il Consiglio federale trasmetterà al Parlamento il messaggio FAIF come controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» promossa dall'ATA.

1. Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

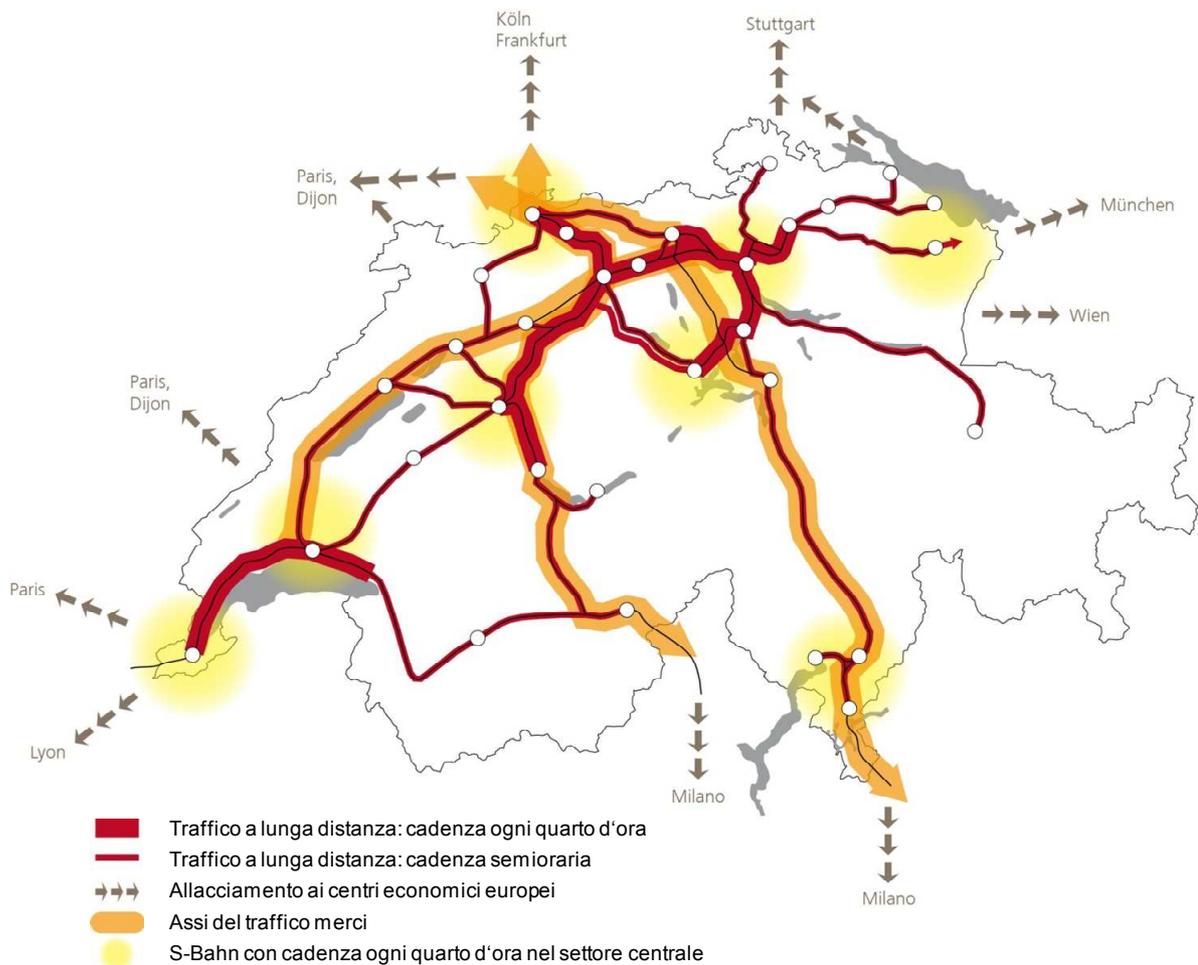
In futuro, l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria dovrà essere realizzato in fasi successive sulla base della prospettiva a lungo termine per la ferrovia e del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP), che prende le mosse dai lavori di pianificazione eseguiti per Ferrovia 2030. Sul piano materiale, STEP sostituisce il progetto Ferrovia 2030.



N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

Prospettiva a lungo termine per la ferrovia

I futuri trasporti ferroviari dovranno fornire alla Svizzera soprattutto più capacità: sulle tratte, sui treni e nelle stazioni. Nel traffico viaggiatori, sulle tratte con forte domanda (p.es. Basilea/Berna-Zurigo-Winterthur, Losanna-Ginevra) si dovranno attuare a lungo termine quattro collegamenti cadenzati all'ora, mentre sulle altre tratte principali si avrà di regola la cadenza semioraria. Nei centri degli agglomerati le ferrovie celeri (S-Bahn) circoleranno ogni quarto d'ora e le località turistiche più importanti saranno collegate ai centri con treni veloci e diretti. La qualità del traffico merci su rotaia migliorerà grazie a tempi di trasporto concorrenziali, puntualità e buone condizioni di produzione.



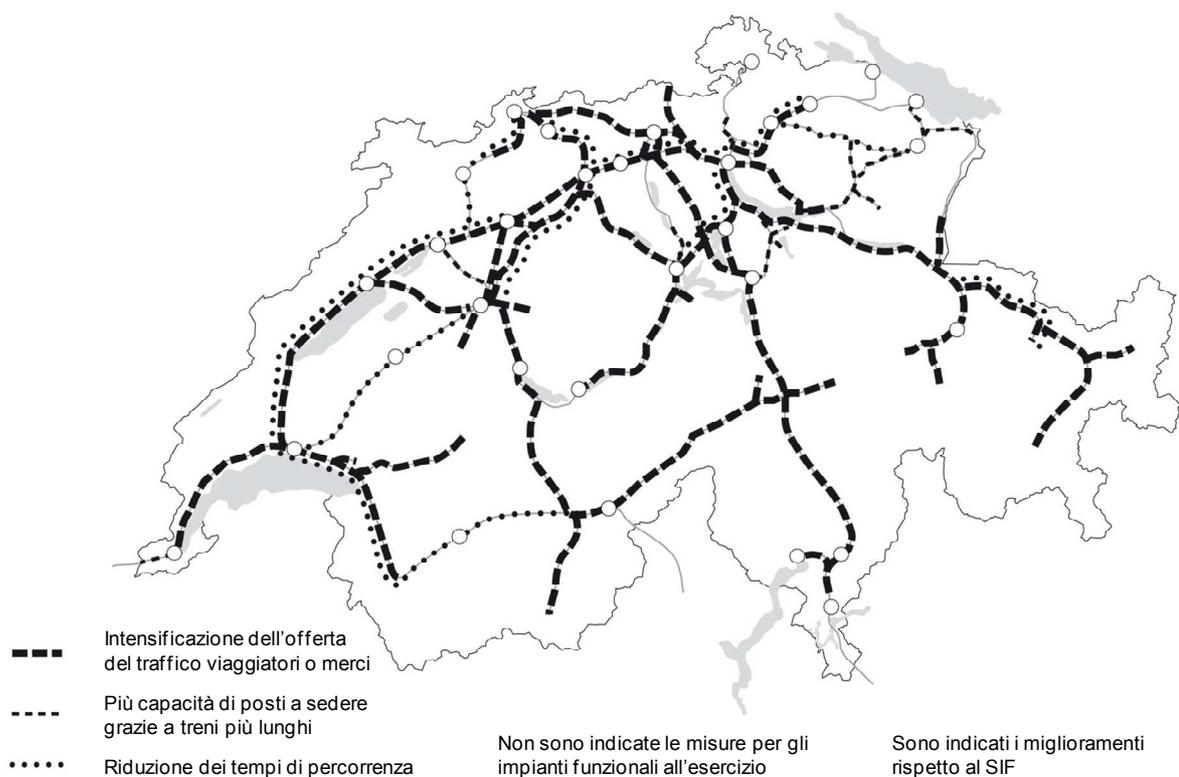
Durante i lavori di potenziamento della capacità si esaminerà anche la possibilità di ridurre i tempi di percorrenza. Gli obiettivi della prospettiva a lungo termine saranno attuati nell'ambito del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP), che verrà aggiornato di conseguenza.



N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP, già Ferrovia 2030)

Il programma di sviluppo strategico STEP, che si fonda sulla prospettiva a lungo termine per la ferrovia prendendo le mosse dai lavori di pianificazione eseguiti per Ferrovia 2030, comprende investimenti per circa 42,6 miliardi di franchi, classificati in due livelli di urgenza. Gli interventi più urgenti, per circa 20 miliardi di franchi, interessano l'orizzonte temporale fino al 2040. La figura seguente illustra i benefici del programma STEP.



Per attuare il programma STEP, il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento singole fasi di ampliamento a intervalli compresi tra 4 e 8 anni, ognuna delle quali comprenderà investimenti dell'ordine di 5 miliardi di franchi circa; ciò consentirà di reagire in modo flessibile, con una pianificazione continua, agli sviluppi dei trasporti pubblici e a all'evoluzione del progetto. In ogni legislatura il Consiglio federale presenterà al Parlamento un rapporto concernente eventuali adeguamenti del programma STEP.



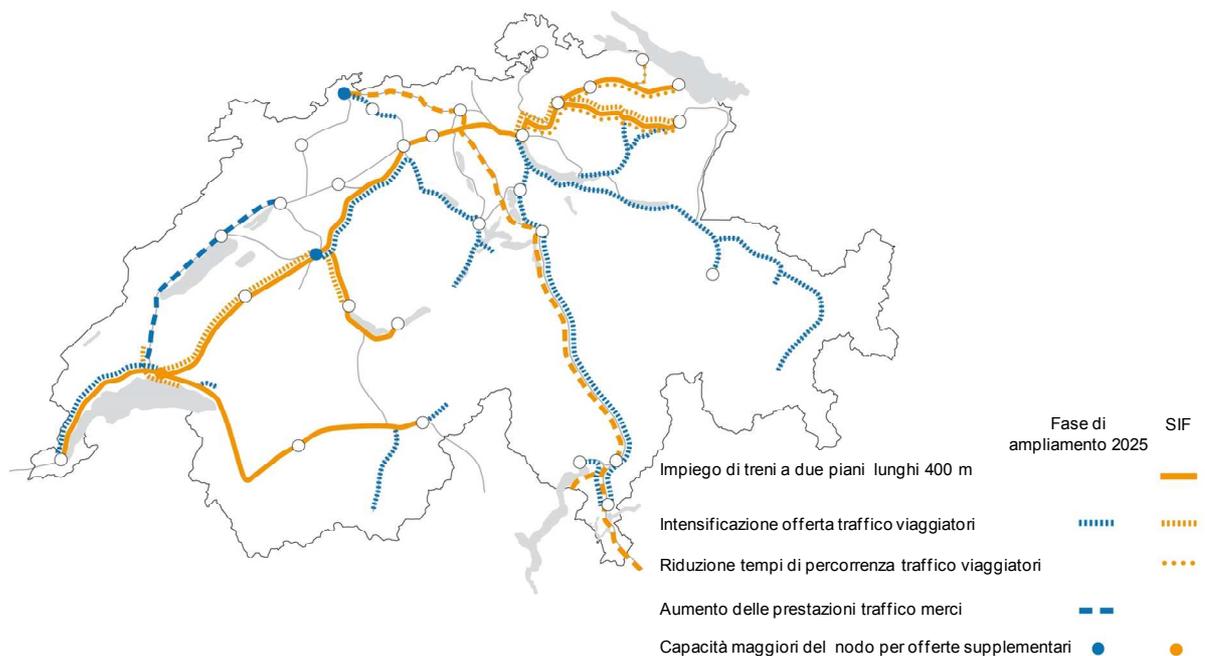
N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

Fase di ampliamento 2025

La fase di ampliamento 2025 completa il programma «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» (SIF). I due programmi, di cui è prevista la realizzazione parallela entro il 2025 circa, consentiranno di impiegare lunghi treni a due piani tra Ginevra e San Gallo, di migliorare le offerte della ferrovia celere (S-Bahn), di attuare nuove cadenze semiorarie e di rafforzare il traffico merci.

Con questa fase di ampliamento (3,5 mia. fr.) e SIF (5,4 mia. fr.), fino al 2025 la Svizzera investirà circa 8,9 miliardi di franchi nell'infrastruttura ferroviaria.

Complessivamente, entro il 2025 con tali programmi d'investimento si otterranno i seguenti miglioramenti dell'offerta:





N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

Miglioramenti dell'offerta derivanti dalla fase di ampliamento 2025, basata su SIF, rispetto alla situazione attuale:

Corridoio	Offerta 2011	Offerta 2025
Ginevra-Losanna	2 treni Intercity all'ora	4 treni Intercity all'ora
Losanna – Bienne	1 treno a lunga distanza all'ora 1 treno regionale Bienne–Neuchâtel 3 treni merci all'ora tra Losanna e Zurigo	2 treni a lunga distanza all'ora 2 treni regionali Bienne–Neuchâtel 3 treni merci all'ora con tempi di percorrenza ridotti
Berna-Lucerna	1 treno a lunga distanza all'ora	2 treni a lunga distanza all'ora
Basilea– Liestal/Gelterkinden	2 treni regionali all'ora	3 treni regionali all'ora
Zurigo–Coira	1 treno Intercity all'ora	2 treni Intercity all'ora
Zurigo–Lugano	1 treno Intercity all'ora	2 treni Intercity all'ora
Locarno-Lugano	Nessun collegamento diretto	2 treni espressi regionali all'ora
Ferrovie private		
Vevey–Blonay	2 treni all'ora	4 treni all'ora
Zermatt–Fiesch	1 treno all'ora	2 treni all'ora
Giswil/Stans–Lucerna	2 treni all'ora	4 treni all'ora
San Gallo–Rapperswil		Treni più lunghi con più posti a sedere
Landquart–Davos/St. Moritz	1 treno all'ora	2 treni all'ora

La fase di ampliamento 2025 comprende investimenti di 3,5 miliardi di franchi, di cui:

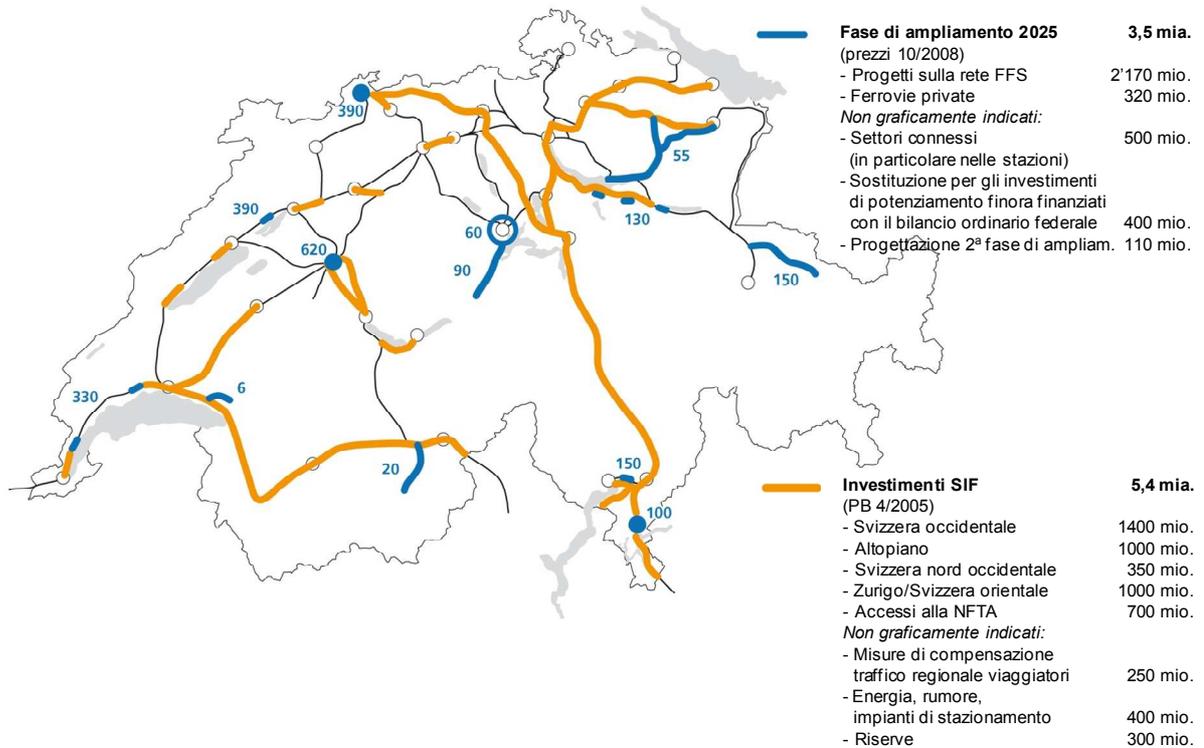
- circa 2,2 miliardi di franchi per la rete delle FFS,
- circa 300 milioni di franchi per le ferrovie private,
- circa 500 milioni di franchi per gli adeguamenti necessari, a seguito del crescente numero di utenti, degli impianti per il pubblico e l'esercizio,
- circa 500 milioni di franchi per lavori di progettazione e investimenti minori.

La fase di ampliamento 2025 prevede tra gli altri i seguenti interventi:

- ampliamenti della stazione di Berna,
- 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 cessione di precedenza a Lugano, tra Coppet e Nyon, tra Zurigo e Coira come pure nell'area di Liestal/Gelterkinden.



N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72



Nel 2017 si prevede di sottoporre al Parlamento un'ulteriore fase di ampliamento da realizzare entro il 2030. L'ammontare degli investimenti di ogni fase dipenderà dai mezzi finanziari disponibili nel nuovo Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FInFer) che dovrà essere creato.

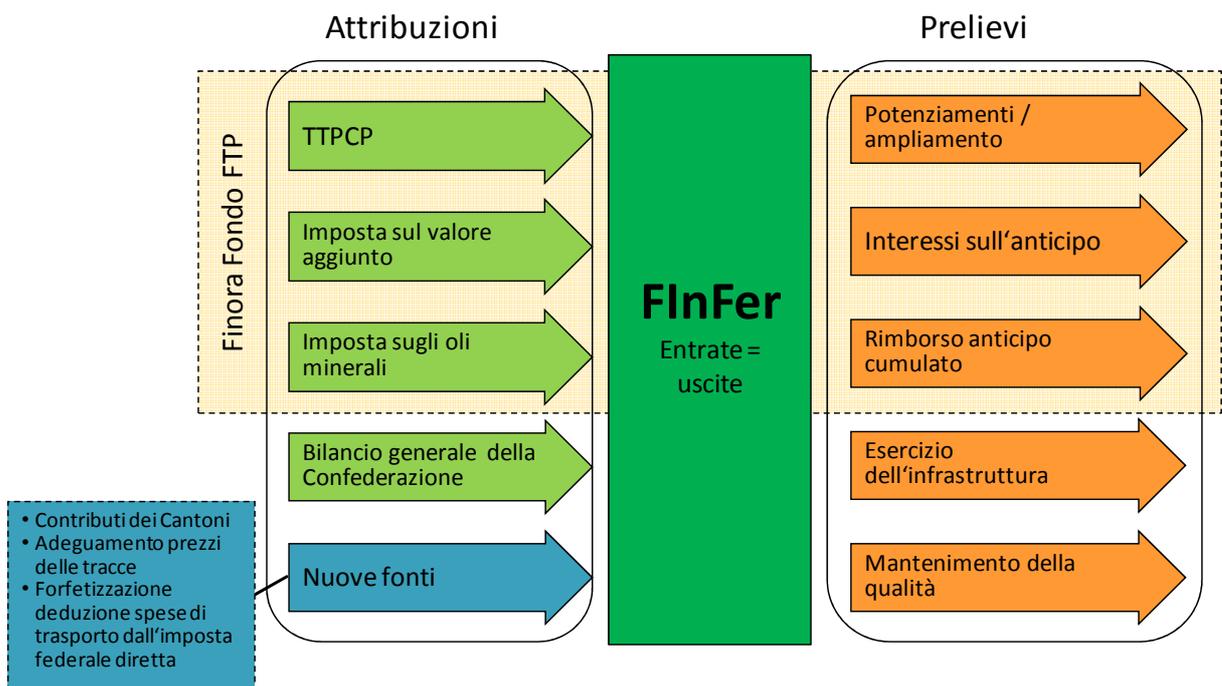
Adeguamenti della legge SIF

Per armonizzare gli ampliamenti previsti da FAIF con quelli di SIF, il Consiglio federale chiede al Parlamento di approvare diversi adeguamenti della legge sul progetto SIF. Questo progetto prevede infatti di realizzare ampliamenti sull'asse est-ovest per consentire l'impiego di lunghi treni a due piani, con più posti a sedere; tale strategia porterà a una ristrutturazione completa del nodo di Losanna, che attualmente presenta le carenze più gravi sull'asse est-ovest. Sarà invece rinviata la riduzione dei tempi di percorrenza su questo asse, mentre la galleria del Chestenberg sarà tolta da SIF e integrata nel programma STEP. In tal modo sarà possibile rispettare il limite di spesa di SIF, fissato a 5,4 miliardi di franchi.



2. Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FInFer) estende i vantaggi di questo modello di finanziamento all'intera infrastruttura ferroviaria. Il Fondo, previsto a tempo indeterminato, garantisce i fondi necessari per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento della rete ferroviaria.



Il nuovo modello di finanziamento proposto dal progetto FAIF concerne solo l'infrastruttura ferroviaria e non interessa le indennità versate dalla Confederazione per il traffico viaggiatori regionale e il trasporto combinato di merci.

Per finanziare il fabbisogno supplementare di fondi si propongono tre fonti di entrate:

- Aumento dei prezzi delle tracce orarie di 300 milioni di franchi, da attuare in due fasi; ciò comporterà un rincaro dei biglietti ferroviari del 10 per cento circa.
- Definizione di un importo forfettario, corrispondente a un abbonamento di consorzio tariffario, per la riduzione fiscale dei costi di viaggio a livello di imposta federale diretta; questa misura genererà un aumento delle entrate di 250 milioni di franchi.
- Congruo contributo dei Cantoni, di circa 300 milioni di franchi, per il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. L'attuazione di questo provvedimento sarà chiarita con i Cantoni nell'ambito della consultazione.



N. registrazione/dossier: 031.12/2011-03-30/72

3. Iniziativa «Per i trasporti pubblici» dell'ATA

L'iniziativa «Per i trasporti pubblici» è stata depositata dall'ATA il 6 settembre 2010 con circa 140 000 firme valide. I promotori dell'iniziativa chiedono di impiegare i fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali, finora utilizzati per i trasporti stradali, per assicurare il finanziamento dei trasporti pubblici.

Il Consiglio federale respinge l'iniziativa, che aggrava gli attuali problemi di finanziamento della strada senza proporre basi durevoli per finanziare i trasporti pubblici. Inoltre, diversi elementi dell'iniziativa presentano un margine d'interpretazione che impedisce di giungere rapidamente a un'attuazione, e quindi alla soluzione dei problemi di finanziamento. Il Consiglio federale riconosce tuttavia l'importanza di garantire il finanziamento dei trasporti pubblici e presenta quindi il progetto FAIF come controprogetto diretto all'iniziativa.

Ulteriori informazioni:

Ufficio federale dei trasporti, Informazione
tel. 031 322 36 43
presse@bav.admin.ch