



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Infrastruttura

*Fa fede soltanto la
versione che sarà
pubblicata ufficialmente*

Agosto 2023

Rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Introduzione	3
1.1	Situazione iniziale.....	3
1.2	Contenuto del progetto.....	3
1.3	Procedura di consultazione.....	4
2	Pareri	4
2.1	Pareri pervenuti.....	4
2.2	Procedura per l'analisi dei pareri.....	6
3	Valutazione dei progetti di decreti	7
3.1	Stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali.....	8
3.1.1	PROSSIF FA 2035 (domanda 1a/b).....	8
3.1.2	PROSSIF FA 2025 (domanda 1c/d).....	13
3.1.3	SIF (domanda 1e/f).....	15
3.1.4	Altri programmi di ampliamento (domanda 1g).....	17
3.2	Prospettiva FERROVIA 2050.....	18
3.2.1	Trasferimento del traffico alla rotaia (domanda 2a).....	18
3.2.2	Visione/obiettivi (domanda 2b).....	21
3.2.3	Orientamento sull'ulteriore sviluppo della ferrovia (domanda 2c/d).....	24
3.2.4	Altre osservazioni sulla prospettiva FERROVIA 2050 (domanda 2e).....	28
3.3	Procedura per le prossime fasi di ampliamento.....	29
3.3.1	Procedura in vista della fase di ampliamento (domanda 3a).....	29
3.3.2	Integrazione della fase di ampliamento (domanda 3b).....	32
3.3.3	Processo di pianificazione (domanda 3c).....	34
3.3.4	Altre osservazioni in merito alla procedura per le prossime fasi di ampliamento? (domanda 3d).....	36
3.4	Altre osservazioni e proposte.....	38
3.4.1	Altre osservazioni sul progetto (domanda 4a).....	38
3.4.2	Osservazioni e proposte supplementari.....	38
4	Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione	40
	Allegato 1: Partecipanti alla consultazione	41
	Allegato 2: Abbreviazioni	45

1 Introduzione

1.1 Situazione iniziale

Negli ultimi decenni la Svizzera ha costantemente ampliato la propria rete ferroviaria, dapprima attraverso il Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP) e successivamente sulla base del progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il 9 febbraio 2014 popolo svizzero e Cantoni hanno accolto questa nuova base. I pilastri principali sono costituiti dal nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e, nell'ottica di una pianificazione a finestra mobile nell'ambito del PROSSIF, dalle due fasi di ampliamento (FA) 2025 e 2035. Il Parlamento decide di volta in volta, mediante decreti federali, le FA e approva i crediti d'impegno necessari a tal fine. Con il FIF sono finanziati a lungo termine e in modo sicuro non solo l'ampliamento, ma anche l'esercizio e il mantenimento della qualità della ferrovia. Le entrate a destinazione vincolata del fondo determinano l'ammontare massimo delle uscite, la maggior parte delle quali destinate all'esercizio e al mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria.

Il Consiglio federale segue da vicino l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e l'evoluzione dei costi e informa regolarmente le Camere federali e l'opinione pubblica. A cadenza annuale viene pubblicato un rapporto sullo stato dei lavori relativo a tutti i grandi progetti ferroviari, vale a dire la nuova ferrovia transalpina (NFTA/Alptransit), il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV), lo Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e il corridoio di quattro metri per il traffico merci. Ogni quattro anni il Consiglio federale presenta un rapporto sullo stato dell'ampliamento, di cui l'ultimo è stato sottoposto al Parlamento nel 2018 nell'ambito del messaggio relativo alla FA 2035.

Il messaggio sullo «stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050» contiene il nuovo rapporto quadriennale sullo stato dei grandi progetti e delle due FA 2025 e 2035. Ove necessario, sono riportate le proposte di modifica dei pertinenti decreti federali e crediti d'impegno. Inoltre, come da mandato, il Consiglio federale sta aggiornando la «Prospettiva a lungo termine per la ferrovia» del 2012 sotto il titolo «Prospettiva FERROVIA 2050», così da creare basi aggiornate per le prossime FA e integrare in modo adeguato, in particolare, la politica climatica e la strategia energetica.

1.2 Contenuto del progetto

Rapporto sui programmi di ampliamento

Il raccordo RAV è stato ultimato nel rispetto del limite di credito approvato. La NFTA e il corridoio di quattro metri per l'asse nord-sud sono quasi ultimati; il secondo dovrebbe rispettare il limite di credito stanziato, mentre la prima dovrebbe mantenersi al di sotto del valore stabilito. Con il progetto posto in consultazione saranno proposti adeguamenti del credito per gli altri grandi progetti di ampliamento. Il programma di ampliamento SIF si manterrà al di sotto del credito d'impegno approvato. Per le due FA 2025 e 2035 sarà necessario aumentare i crediti d'impegno.

La prospettiva FERROVIA 2050

La prospettiva FERROVIA 2050, che sostituirà la «Prospettiva a lungo termine per la ferrovia» del 2012, crea una base aggiornata per lo sviluppo a lungo termine della ferrovia e ulteriori FA e tiene conto delle Prospettive di traffico 2050, del Piano settoriale dei trasporti (parte programmatica) e della strategia climatica ed energetica. Il Consiglio federale, nell'ambito della sua politica climatica, persegue un'ampia elettrificazione del traffico motorizzato privato (TMP) e un trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Con l'orientamento definito, la prospettiva FERROVIA 2050 stabilisce i principi per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Ulteriori rapporti e messaggi

Il progetto fornisce informazioni sul prossimo messaggio, che sarà disponibile entro il 2026, e sulla FA successiva, il cui messaggio è previsto per il 2030.

1.3 Procedura di consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione il 22 giugno 2022. Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantionali, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali di Comuni, città, regioni di montagna e dell'economia, le imprese di trasporto indennizzate secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) e altre associazioni, organizzazioni e ambienti interessati. La consultazione si è conclusa il 14 ottobre 2022. I seguenti documenti sono stati messi a disposizione dei destinatari della consultazione:

- lettera di accompagnamento per l'apertura della procedura di consultazione;
- quattro decreti federali:
 - modifica delle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria,
 - credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria,
 - credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria,
 - credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria;
- rapporto esplicativo;
- questionario.

Il rapporto sui risultati della procedura di consultazione è disponibile sul sito Internet della Cancelleria federale: www.admin.ch -> *Diritto federale* -> *Procedure di consultazione* -> *Procedure di consultazione concluse* -> *2022* -> *DATEC* -> *Procedura di consultazione 2022/43 Rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050* -> *Risultato*.

2 Pareri

2.1 Pareri pervenuti

Ad essere stati invitati a presentare il loro parere in merito al rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050 erano 274 soggetti (Cantoni, partiti, associazioni mantello, imprese di trasporto e altri ambienti interessati). Hanno presentato un parere 80 dei 274 destinatari, tra cui tutti i 26 Cantoni e sei partiti. 194 dei 274 soggetti invitati non hanno presentato alcun parere e, di questi, due hanno comunicato la loro rinuncia all'UFT. In aggiunta agli 80 pareri dei destinatari, sono pervenuti altri 97 pareri di organizzazioni e ambienti interessati. Di questi, 62 hanno espresso un parere (favorevole) esclusivamente sulla «galleria della Grimselbahn» (4 associazioni regionali, 4 associazioni economiche, 54 Comuni). Nel complesso, sono pervenuti in tutto 177 pareri.

Per semplificare l'interpretazione dei risultati, i 177 partecipanti sono suddivisi, da un lato, in base all'elenco di destinatari dell'UFT e, dall'altro, per gruppi tematici (cfr. fig. 1 e 2). Per quanto riguarda i gruppi tematici, nella categoria «Ambiente, clima, energia» rientrano tra l'altro il Verein zum Schutz des Alpengebietes (Iniziativa delle Alpi), la Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio e l'Associazione Traffico e Ambiente (ATA). La categoria «Sicurezza dei trasporti, salute, affari sociali» comprende, tra gli altri, InclusionHandicap, la Lega contro il rumore e Pro Ferrovia, mentre nella categoria «Economia, attività commerciali, logistica, turismo» si annoverano ad esempio le associazioni nazionali economie-suisse, Unione Sindacale, Unione delle arti e dei mestieri, Società degli Impresari Costruttori, Infra Suisse, Swissrail, Federazione del turismo e Associazione degli ingegneri ed esperti del traffico. Un elenco completo dei partecipanti, con la rispettiva assegnazione ai destinatari e ai gruppi tematici, è disponibile nell'allegato.

Figura 1 Pareri pervenuti: partecipanti in base all'elenco di destinatari

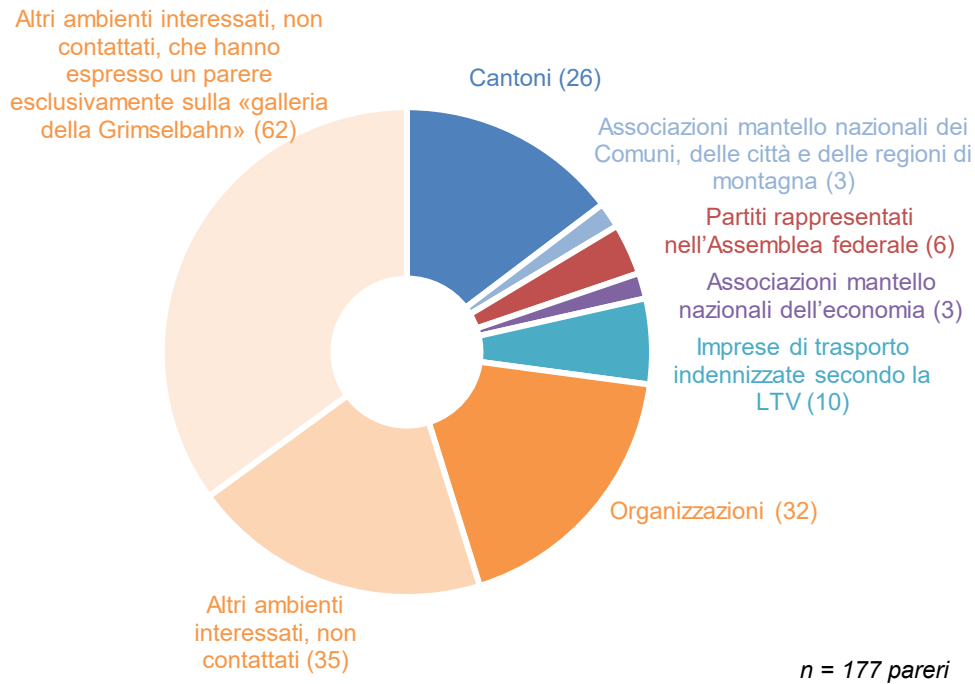
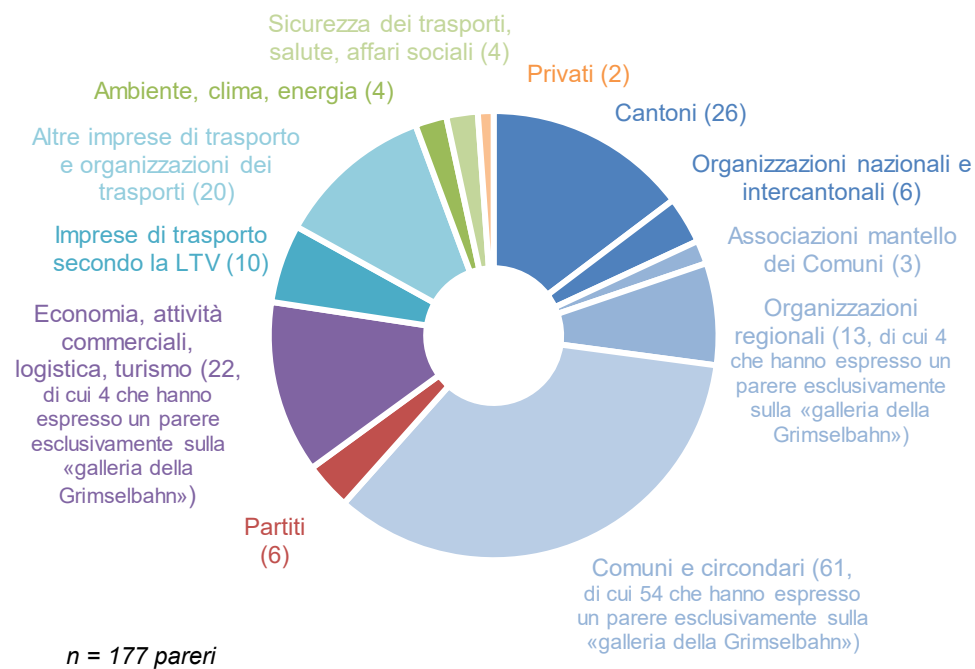


Figura 2 Pareri pervenuti: partecipanti per gruppi tematici



I pareri sono stati presentati nell'ambito di un questionario e/o sotto forma di lettera di accompagnamento. Il questionario consiste in una serie di domande qualitative strutturate, senza la possibilità di fornire risposte quantitative esplicite con «Sì» o «No». I partecipanti hanno presentato le loro richieste in una lettera di accompagnamento (senza questionario), all'interno del questionario stesso o attraverso più modalità (ad es. nel questionario e in una lettera di accompagnamento).

2.2 Procedura per l'analisi dei pareri

Dei 115 partecipanti che non hanno fornito indicazioni esclusivamente sulla «galleria della Grimselbahn», un numero compreso tra 62 e 99, a seconda della domanda, ha espresso un parere pienamente o tendenzialmente favorevole oppure pienamente o tendenzialmente contrario riguardo alle rispettive domande. Oltre al parere sostanzialmente favorevole o contrario, era possibile formulare osservazioni e proposte di modifica in relazione alle singole domande e annotare richieste di carattere generale per il progetto. L'analisi delle osservazioni e delle proposte di modifica, in parte estese, formulate dai 177 partecipanti è avvenuta nell'ambito di un processo in più fasi, in cui tutti gli input sono stati condensati in un totale di 191 «affermazioni centrali» (cfr. cap. 3).

Nelle «affermazioni centrali» sono riprodotti per analogia i pareri espressi dai diversi partecipanti che risultano affini dal punto di vista del contenuto. Le proposte e le osservazioni equivalenti, menzionate più volte dai partecipanti, sono considerate una sola volta per ogni «affermazione centrale», cercando di interpretare i pareri in modo possibilmente uniforme. Si ottiene così una panoramica proporzionata e trasparente dei pareri eterogenei.

Il tenore esatto dei singoli pareri è reperibile nella documentazione completa della procedura di consultazione. Questa è disponibile sul sito Internet della Cancelleria federale: www.admin.ch -> *Diritto federale* -> *Procedure di consultazione* -> *Procedure di consultazione concluse* -> 2022 -> DATEC -> *Procedura di consultazione 2022/43 Rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050* -> *Pareri*.

3 Valutazione dei progetti di decreti

La struttura dell'analisi si orienta al questionario della procedura di consultazione. Le analisi comprendono di volta in volta:

- una valutazione di fondo dei quesiti centrali (parere favorevole o contrario);
- un elenco dei partecipanti in base alla valutazione di fondo dei quesiti centrali;
- le affermazioni centrali con i partecipanti di volta in volta assegnati.

La valutazione di fondo comprende, oltre alla totalità dei pareri, anche una suddivisione dei partecipanti in base all'elenco di destinatari e per gruppi tematici (cfr. cap. 2.1). Determinate espressioni di parere favorevole o contrario sono associate ad argomentazioni più articolate e sono rilevate nell'analisi del risultato come «parere tendenzialmente favorevole» o «parere tendenzialmente contrario».

Nell'analisi più dettagliata sono elencati innanzitutto tutti i partecipanti che hanno espresso un parere sostanzialmente favorevole, un parere sostanzialmente contrario o che non si sono espressi in modo esplicitamente favorevole o contrario riguardo alla rispettiva domanda. Per ogni domanda sono quindi riportate le osservazioni dei partecipanti, riassunte in forma di «affermazioni centrali» (cfr. cap. 2.2).

Le analisi di cui ai capitoli 3.1-3.3 tengono conto solo dei risultati dei 115 partecipanti che hanno espresso un parere completo sul progetto. Per evitare distorsioni, i 62 partecipanti che si sono espressi esclusivamente a favore della realizzazione della «galleria della Grimselbahn» non sono inclusi nelle presentazioni dei risultati. I loro pareri sono riportati nel capitolo 3.4.1 «Altre osservazioni sul progetto».

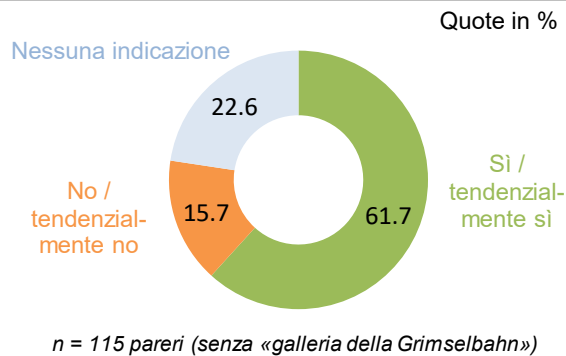
Un elenco di tutti i partecipanti con l'abbreviazione e la designazione completa, nonché con la rispettiva assegnazione ai destinatari e ai gruppi tematici, è disponibile nell'allegato.

3.1 Stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali

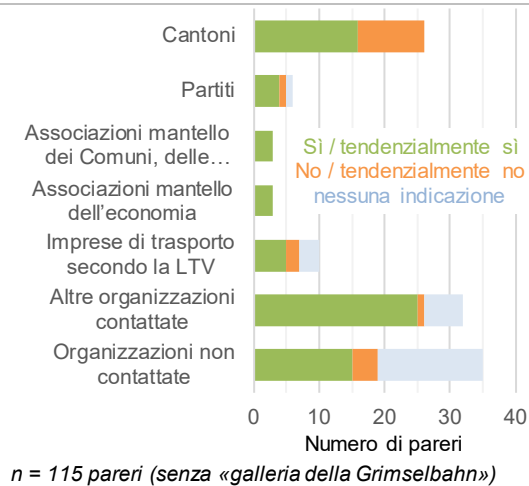
3.1.1 PROSSIF FA 2035 (domanda 1a/b)

Sostenete gli adeguamenti della fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria, ossia la modifica del decreto federale e l'aumento di 980 milioni di franchi del rispettivo credito d'impegno?

Valutazione di fondo



Partecipanti in base all'elenco di destinatari



Partecipanti per gruppo tematico



Valutazione e affermazioni centrali in base ai partecipanti

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, VD, VS, NE, GE, JU, PLV, PES, Centro, PS, Iniziativa delle Alpi, BLS, CargoForum, CCIIG, citrap-vaud, CJ, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, FSU, Comitato San Gottardo, Regione capitale, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, InfraSuisse, KDL, CTP, Lega contro il rumore, LITRA, Comitato Lötschberg, Lucerna, LuzernPlus, Naters, OuestRail, OVT, Pro Ferrovia, ProGottardo, RZU, SAB, FFS, SSIC (edilizia), SEV, USS, ACS, USAM, SOB, UCS, FST, SVI, SwissEngineering, SwissRailvolution, TCS, Turbo, usic, VAP, VAO, ATA, ZKöV

Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)

GL, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, UDC, AB, CITraP ZH, OKöV, RhB, CGCA, Thommen, UTP

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, AggloBasel, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, IG Tösstallinie, LEO, Lugano, Mendrisio, metrowiss, RBS, RKBm, Ruchet, SL-FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VBZ, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

311.01	Nello sviluppo futuro a breve e lungo termine della ferrovia occorre sempre tenere presente il traffico nord-sud nella sua interezza ed eliminare i punti critici (ad es. mediante la realizzazione del passante di Basilea).	Comitato Lötschberg
311.02	Il Consiglio federale deve esaminare attentamente in che modo possono essere recuperati almeno in parte gli arretrati nell'attuazione dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.	CITraP
311.03	Le disparità di trattamento nella ripartizione delle risorse risultano incomprensibili (gli ampliamenti nella Svizzera orientale rappresentano a livello di importo una frazione della galleria del Lötschberg).	GL, SH, AR, AI, GR, SG, TG, OKöV
311.04	Nei messaggi e nelle fasi di ampliamento pianificati devono essere approntate risorse a sufficienza per i grandi progetti.	Comitato San Gottardo, SVI
311.05	L'offerta pianificata non dev'essere influenzata negativamente dagli adeguamenti nel PROSSIF 2035 e dalla strategia di riduzione dei costi (preservare la funzionalità e l'affidabilità, assicurare il finanziamento).	ZH, BE, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, PS, CCIIG, CJ, CTSO, FER, CTP, OKöV, OuestRail, ACS, UCS, Swiss Engineering, Turbo
311.06	Le risorse devono essere ridistribuite entro i limiti del budget disponibile (rinuncia a soluzioni di lusso).	UDC
311.07	Devono essere attivate e finanziate (nel messaggio 2026) misure correttive per i peggioramenti a livello di ripartizione modale, dovuti agli adeguamenti del PROSSIF 2035.	SZ
311.08	Il credito d'impegno per PROSSIF FA 2035 dev'essere aumentato (tenere conto dei superamenti dei costi già pianificati).	TI
311.09	Nel rapporto al Parlamento, l'UFT deve illustrare a quali misure rinunci e quali funzionalità dovranno essere ridotte e metterle in relazione con i risparmi conseguibili.	LU, UR, SZ, OW, ZKöV
311.10	Berna-Visp/Interlaken: dev'essere introdotta la cadenza semioraria integrale (importante per l'agglomerato di Berna e il passaggio dei pendolari dal TMP ai TP).	PES, PS
311.11	Gümligen-Münsingen: non si deve rinunciare al terzo binario.	RKBm
311.12	Galleria di base del Lötschberg: il progetto dev'essere analizzato criticamente in funzione del valore aggiunto per il traffico interno (non è prevista alcuna diramazione nel distretto di Raron).	IG Detailhandel

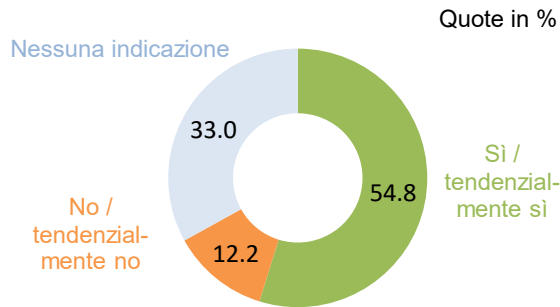
311.13	Galleria di base del Lötschberg: la galleria dev'essere completata.	BE, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, VD, VS, GE, JU, Centro, PS, Iniziativa delle Alpi, BLS, CargoForum, CCI, CTSO, EspaceSuisseTI, FSU, Regione capitale, CITraP, CTP, LITRA, Comitato Lötschberg, Lucerna, LuzernPlus, Naters, OVT, OuestRail, Pro Ferrovia, SAB, SEV, USS, FST, SVI, SwissRailvolution, TCS, Thommen, VAP, ATA, UTP
311.14	EuroAirport: il progetto di raccordo dell'EuroAirport dev'essere modificato in modo da poter conseguire un beneficio anche al di fuori della Svizzera nordoccidentale (avviare studi e pianificazioni).	Comitato San Gottardo
311.15	Nodo di Basilea: devono essere finanziate misure per l'adeguamento del nodo di Basilea tramite PROSSIF FA 2035.	BS, BL, AG, PLV, AggloBasel, FSU, Comitato Lötschberg
311.16	Rete suburbana di Basilea: la fermata di Allschwil-Morgartenring dev'essere inserita come misura nella FA 2035 e il credito d'impegno dev'essere aumentato di 15 milioni di franchi o devono essere approntate risorse dalla voce della FA 2035 «Misure transfrontaliere» (sfruttare nel miglior modo possibile le sinergie dalla realizzazione congiunta del corridoio di quattro metri sulla linea dell'Alta Alsazia).	BS, BL, AggloBasel
311.17	I lavori di pianificazione per l'Alpenbahnkreuz Terra Raetica devono essere inseriti nella FA 2035.	SAB, FST
311.18	Appenzello–San Gallo–Trogen: i risultati dello studio sul corridoio devono essere implementati e devono essere effettuati adeguamenti in relazione alla galleria Vögelinsegg e al prolungamento del doppio binario nel quartiere Notkersegg (stabilità dell'orario, coincidenze con il traffico a lunga distanza a San Gallo).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, AB, OKöV
311.19	Nei lavori di consolidamento per il PROSSIF 2035 devono essere soddisfatti i seguenti obiettivi d'offerta nella Svizzera orientale: nodo completo di San Gallo (Zurigo–San Gallo 54 min.), Zurigo–San Gallo (collegamento linee IR da/verso la valle del Reno), nodo ferroviario di Wil (fermata IC, migliorare le coincidenze), Zurigo–Bregenz–Lindau–Monaco (cadenza oraria), rete suburbana di San Gallo (ampliamento dei passanti ferroviari), valico di frontiera a St. Margrethen (collegamento linee della rete suburbana Svizzera–Vorarlberg), Costanza/Romanshorn–Zurigo (cadenza semioraria), Frauenfeld–Zurigo (quattro collegamenti mediante treni diretti), Wil–Zurigo e Weinfelden–Zurigo (cadenza semioraria), Basilea–Sciaffusa–Singen–Costanza–Kreuzlingen Hafen–Romanshorn–San Gallo (cadenza oraria), nodo di Sciaffusa (assicurare la qualità delle coincidenze), Ziegelbrücke (collegamento linee regione di Glarona–Zurigo), Retica30+ (attuare il programma d'offerta).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV
311.20	Frauenfeld–Wil: devono essere realizzati la cadenza quartoraria integrale e gli ampliamenti necessari (credito per l'ampliamento di fr. 24 mio.).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, PES, PS, AB, Iniziativa delle Alpi, LITRA, OKöV, Thommen, ATA, UTP
311.21	Il postulato 19.3006 «Potenziamento del collegamento internazionale Zurigo–Monaco» non deve ancora essere tolto dal ruolo (il programma d'offerta per la FA 2035 sarà nuovamente verificato).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV
311.22	Winterthur–San Gallo: il collegamento dev'essere migliorato e reso compatibile con i futuri sviluppi (nodo completo di San Gallo, raccordo alla rete internazionale).	Pro Ferrovia, SwissRailvolution
311.23	I seguenti progetti infrastrutturali sul versante meridionale del Giura devono essere tenuti maggiormente in considerazione nella FA 2035: stazione di Soletta (impianti per il pubblico inadeguati), Grenchen Süd (cadenza	SO

	semioraria), Grenchen e Oensingen (fermate del traffico a lunga distanza, piattaforma per Thal e Gäu).	
311.24	Nodo di Olten: l'ampliamento (prolungamento dei marciapiedi dei binari 1-3) dev'essere interamente finanziato tramite PROSSIF FA 2035 e il credito dev'essere aumentato di 270 milioni di franchi.	SO, BL, AG, AggloBasel
311.25	Olten–Heitersberg: dev'essere realizzata la circonvallazione di Olten (decongestionare il collo di bottiglia della stazione di Olten e la tratta verso Zurigo, creare una possibilità di deviazione in caso di perturbazioni).	Pro Ferrovia
311.26	Traffico regionale nella valle inferiore dell'Aare: l'offerta dev'essere portata almeno al livello previsto prima della FA 2035 e il credito dev'essere aumentato di 80-100 milioni di franchi.	AG
311.27	I seguenti progetti infrastrutturali in Ticino devono essere proposti nei messaggi 2023 e 2026: Chiasso–Como (profilo di galleria per treni a due piani), rete regionale TILO (fermate).	TI, ProGottardo, Ticino Alptransit, Val Mara
311.28	Nodo di Lugano: il potenziamento delle capacità e il raccordo della val Vedeggio devono essere tenuti in considerazione nelle FA e i crediti devono essere inseriti nei messaggi.	TI, EspaceSuisseTI
311.29	Zurigo/Basilea–Ticino (San Gottardo): la cadenza semioraria dev'essere verificata ovvero resa possibile.	LU, UR, OW, ZG, EspaceSuisseTI, Comitato San Gottardo, ZKöV
311.30	Zurigo/Basilea–Ticino: il collegamento IC dev'essere prolungato fino a Mendrisio e Chiasso (tenere in considerazione nelle FA, inserire i crediti nei messaggi).	TI, Mendrisio, Pro Ferrovia
311.31	ArcExpress: i lavori preparatori per la prossima FA devono essere inseriti nell'imminente messaggio 2026.	JU, CJ, SAB
311.32	I seguenti progetti infrastrutturali della Svizzera occidentale devono essere inseriti nel PROSSIF 2035: rete a scartamento ridotto dei TPF, Montreux–Zweisimmen (raccordo Montbovon), Altopiano–Riviera/Chablais (collegamento diretto), Palézieux–Bulle, Bulle–Montbovon, punto d'incrocio Château-d'Oex.	FR
311.33	Linea Sud Léman: il progetto ferroviario transfrontaliero dev'essere inserito.	VS
311.34	Centro logistico di Broye: il progetto dev'essere realizzato.	FR
311.35	Monthey: la città di Monthey dev'essere raccordata alla linea del Sempione delle FFS.	VS
311.36	Morges–Allaman: la galleria (variante lunga, ampliamento integrale a quattro binari) dev'essere pianificata e realizzata (invece del 3° o 4° binario sul tracciato esistente).	VD, GE, PLV, CCIG, citrapvaud, CTSO, CITraP, OuestRail
311.37	I seguenti progetti infrastrutturali nella Svizzera centrale devono essere presi in considerazione o esaminati nel PROSSIF 2035: raddoppio di binario Stansstad–Stans Bitzi, interrimento della stazione di Stans, impianti di ricovero e manutenzione.	NW
311.38	Hergiswil Matt–Hergiswil Dorf: il progetto di raddoppio di binario (galleria variante breve) dev'essere inserito nel programma d'offerta per la prossima FA.	NW
311.39	Galleria di base dello Zimmerberg II: gli investimenti preliminari devono essere attivati senza ulteriori ritardi e la realizzazione dev'essere portata avanti. Una rinuncia impedirebbe la realizzazione senza interruzioni, condurrebbe a restrizioni dell'esercizio, bloccherebbe altri progetti futuri e causerebbe costi aggiuntivi.	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, TG, NE, PES, Centro, FSU, Comitato San Gottardo, CITraP, CITraP ZH, KDL, CTP, LITRA, Lucerna, LuzernPlus, OKöV, Pro Ferrovia, RhB, CGCA, RZU, SAB, FFS, SOB, SVI, SwissRailvolution, TCS, UTP, ZKöV
311.40	Galleria di base dello Zimmerberg III: l'opera di preparazione per il raccordo della futura GBZ 3 alle GBZ 1 e 2 e la futura realizzazione della GBZ 3	GR

	devono essere inserite in modo vincolante nel «rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050».	
311.41	Galleria di base dello Zimmerberg II: il progetto dev'essere stralciato senza sostituzione.	Thommen
311.42	I seguenti progetti infrastrutturali nell'Oberland zurighese devono essere inseriti nel messaggio sulla FA 2035: Rüti/ZH–Schmerikon/SG (nuova tratta), ferrovia urbana Oberland–Obersee (rete ferroviaria FFS/SOB), rete FFS dell'Oberland zurighese (raddoppio di binario continuo), Effretikon-Nord (nuova bretella ferroviaria), Forchbahn (prolungamento da Esslingen fino a Grüningen alla linea Glattal e dalla stazione di Stadelhofen alla stazione centrale di Zurigo).	LEO
311.43	Zurigo Nord: le fasi di pianificazione per la linea di circonvallazione per il traffico merci devono essere avviate in vista della FA 2040.	VAP
311.44	Zurigo–Coira: il tratto a binario unico dev'essere eliminato (Tiefenwinkel), l'esercizio dev'essere stabilizzato e le coincidenze (Pfäffikon, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart, Coira) devono essere ottimizzate.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV

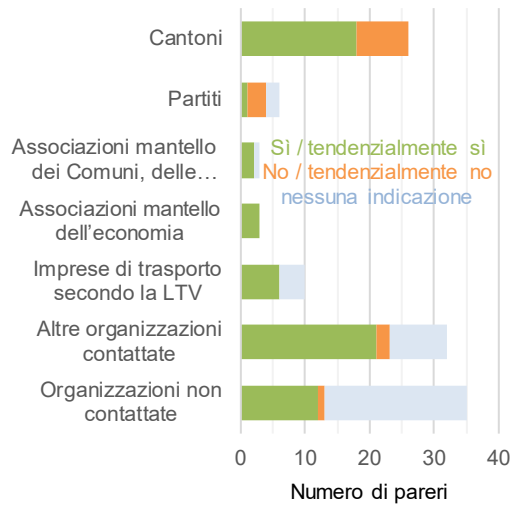
3.1.2 PROSSIF FA 2025 (domanda 1c/d)

Sostenete gli adeguamenti della fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria, ossia la modifica del decreto federale e l'aumento di 330 milioni di franchi del rispettivo credito d'impegno?



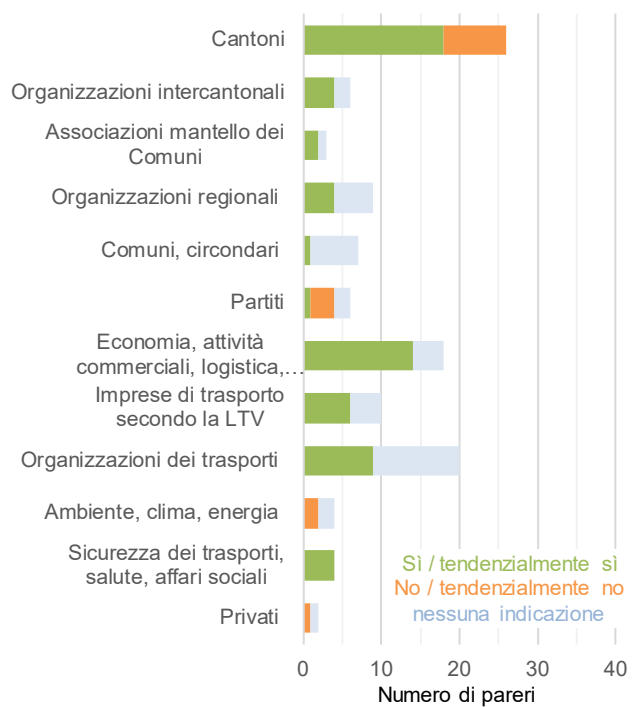
n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti in base all'elenco di destinatari



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti per gruppo tematico



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, NE, GE, PLV, AB, BLS, CargoForum, CCIG, citrap-vaud, CJ, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, FSU, Regione capitale, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, InfraSuisse, CTP, Lega contro il rumore, LITRA, Lucerna, LuzernPlus, OKöV, OuestRail, Pro Ferrovia, ProGottardo, FFS, SSIC (edilizia), SEV, USS, ACS, USAM, SOB, UCS, FST, SVI, SwissEngineering, SwissRailvolution, TCS, Turbo, usic, VAO, VAP, ZKöV

Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)

FR, SO, BS, BL, AG, TI, VS, JU, PES, PS, UDC, Iniziativa delle Alpi, Thommen, ATA

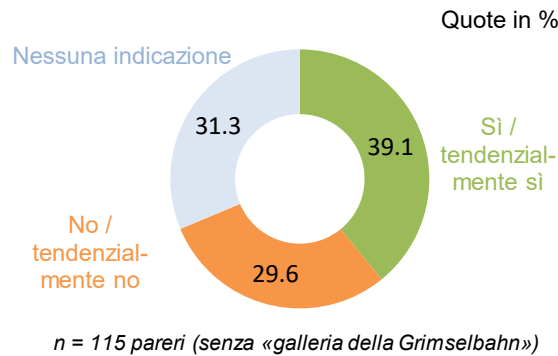
Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, Centro, AggloBasel, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, Comitato San Gottardo, IG Tösstallinie, CITraP ZH, KDL, LEO, Comitato Lötschberg, Lugano, Mendrisio, metrowiss, Naters, OVT, RBS, RhB, RKBM, CGCA, Ruchet, RZU, SAB, SL-FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VBZ, UTP, VSLF, ZPK, ZPL, COMCO

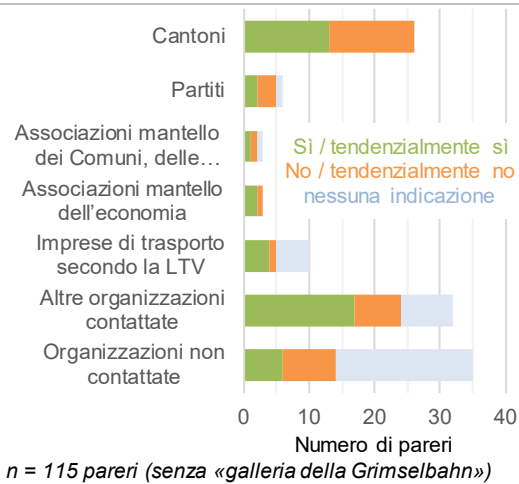
312.01	Il credito d'impegno per PROSSIF FA 2025 non dev'essere ridotto.	TI, VS, NE, GE, JU, CTSO
312.02	Nodo di Berna: il necessario potenziamento delle capacità dev'essere precisato in tempi rapidi e devono essere approntate le risorse finanziarie corrispondenti.	BE, AG, BLS, RKBM, UTP
312.03	Area metropolitana di Basilea: nel prossimo programma d'ampliamento 2040 devono essere previste risorse considerevoli per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria nell'area metropolitana di Basilea (secondo il «piano in 5 punti», compensazione per la rinuncia alla «separazione dei flussi di traffico a Pratteln»).	CITraP
312.04	Pratteln: la separazione dei flussi di traffico non dev'essere stralciata nel decreto federale relativo alla FA 2025 e il credito d'impegno corrispondente dev'essere aumentato di 506 milioni di franchi. La rinuncia rimanda l'ampliamento della rete suburbana di Rheinfelden (cadenza quartoraria) a un futuro lontano.	BE, SO, BS, BL, AG, PES, PS, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, CITraP, Thommen, ATA
312.05	Aarau: dev'essere istituita la fermata ad Aarau per i treni di alleggerimento Berna–Zurigo nell'orario di punta (OdP).	AG, RZU, ZPL
312.06	Stazione di Ginevra: il progetto di ampliamento dev'essere nuovamente verificato in relazione alla «soluzione ad anello».	GeReR
312.07	Stazione di Ginevra: l'ampliamento sotterraneo (due binari) consente l'ulteriore pianificazione dell'offerta in maniera orientata al futuro.	BE, NW, VD, NE, GE, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, CCIG, CTP, OuestRail, TCS, Thommen, ATA
312.08	Berna–Losanna–Ginevra: tutti gli studi e i progetti devono essere inseriti nel messaggio 2026 e dev'essere realizzato il nuovo tracciato.	BE, FR, VD, GE, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, CCIG, citrap-vaud, CTSO, Comitato Lötschberg, OuestRail, Pro Ferrovia
312.09	Berna–Zofingen–Lucerna: dev'essere attuata la cadenza semioraria.	LU, SZ, OW, NW, AG, RKBM, ZKöV
312.10	Nodo di Lucerna: l'ampliamento (stazione di transito, tratte d'accesso) dev'essere perseguito con una prospettiva di lungo termine e inserito nel messaggio 2026 (il limite di capacità della tratta d'accesso a due binari alla stazione di testa è stato raggiunto).	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, BS, BL, PLV, FSU, Comitato San Gottardo, CITraP, KDL, Lucerna, LuzernPlus, SAB, ZKöV
312.11	Siebnen–Wangen: dev'essere realizzato il binario di precedenza.	SZ, ZKöV

3.1.3 SIF (domanda 1e/f)

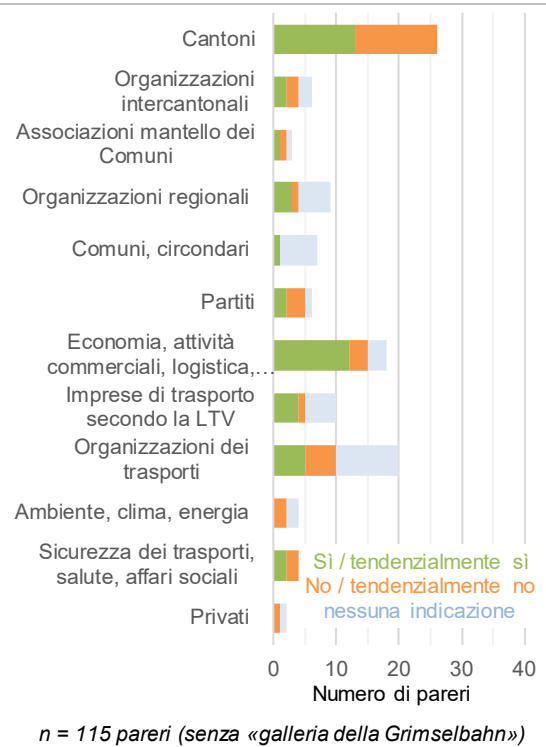
Sostenete la riduzione del credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria di 590 milioni di franchi?



Partecipanti in base all'elenco di destinatari



Partecipanti per gruppo tematico



Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AG, TI, PLV, **Centro**, AggloBasel, BLS, CargoForum, CJ, FSU, Regione capitale, IG Detailhandel, InclusionHandicap, InfraSuisse, CTP, Lega contro il rumore, LITRA, Comitato Lötschberg, Lucerna, LuzernPlus, OVT, SAB, FFS, SSIC (edilizia), SEV, USS, USAM, SOB, FST, SVI, SwissEngineering, TCS, usic, VAP, ZKöV

Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)

SZ, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, **PES, PS, UDC**, Iniziativa delle Alpi, CCIG, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, CITraP, OKöV, OuestRail, Pro Ferrovia, ProGottardo, UCS, SwissRailvolution, Thommen, Turbo, ATA

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, AB, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, Comitato San Gottardo, IG Tösstallinie, CITraP ZH, KDL, LEO, Lugano, Mendrisio, metroswiss, Naters, RBS, RhB, RKBM, CGCA, Ruchet, RZU, ACS, SL-FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VAO, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

313.01	La riduzione del credito complessivo per il SIF non deve mettere a repentaglio le misure decise e dev'essere garantita la funzionalità dei nodi ferroviari, altrimenti il credito d'impegno per il SIF non dovrà essere ridotto. Impiegare le risorse per i progetti e per le misure di sostituzione della compensazione del rollo già decisi.	BE, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, PES, PS , Iniziativa delle Alpi, CCIG, CTSO, FAGG, CITraP, CITraP ZH, CTP, OVT, SAB, Turbo, ATA
313.02	Basilea St. Johann–Basilea FFS (linea dell'Alta Alsazia): dopo la conclusione del progetto di massima, il corridoio di quattro metri dev'essere inserito nel relativo programma e, come tratta designata, nell'articolo 2 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2013 sul corridoio di quattro metri (garantire le prestazioni sulle tratte di accesso settentrionali della NFTA).	SO, BS, BL , Comitato San Gottardo
313.03	I flussi di merci dall'estero devono essere collegati al traffico merci interno mediante piattaforme di trasbordo intermodale.	TI , VAP
313.04	D'intesa con i partner europei, la Svizzera deve impegnarsi per un'offerta di treni notturni e diurni efficiente e attrattiva. Una pianificazione congiunta dell'offerta e dell'infrastruttura deve garantire nel lungo periodo capacità sufficienti per i collegamenti internazionali.	TI, PLV, PES, PS , Iniziativa delle Alpi, Chiasso, citrap-vaud, EspaceSuisseTI, FAGG, FER, FSU, Mendrisio, ProGottardo, FFS, SVI, SwissRailvolution, Ticino Alptransit
313.05	La Svizzera deve esercitare pressioni sui Paesi confinanti per l'ampliamento delle tratte di accesso a nord e a sud (Zurigo–Monaco, Zurigo–Milano).	Centro , SAB
313.06	Devono essere realizzati i seguenti progetti infrastrutturali per il completamento dell'asse di transito nord–sud in Ticino e i crediti devono essere ampliati: circonvallazione di Bellinzona, Quartino–Laveno I con Luino/Gronda Ovest, circonvallazione di Lugano, progettazione Lugano–Chiasso, ampliamento della linea merci di Luino con galleria per il traffico merci.	TI , Bellinzona, CoscienzaSvizzera, EspaceSuisseTI, Comitato San Gottardo, Lugano, Val Mara
313.07	Le risorse residue del credito complessivo per il SIF (fr. 1060 mio.) devono essere interamente accreditate al bilancio della Confederazione per la riduzione del debito (proporre progetti supplementari separatamente).	UDC
313.08	L'aumento del traffico merci sull'asse nord–sud non deve causare restrizioni al traffico regionale.	LU, UR, SZ, OW , Bellinzona, Lugano, Mendrisio, ZKöV
313.09	Stazione di Losanna: dev'essere garantito il finanziamento per tutte le funzionalità pianificate del progetto.	VD, VS, GE , CCIG, CTSO, OuestRail
313.10	Stazione di Losanna: dev'essere realizzata una stazione sotterranea.	citrap-vaud

3.1.4 Altri programmi di ampliamento (domanda 1g)

Osservazioni in merito agli altri programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria?

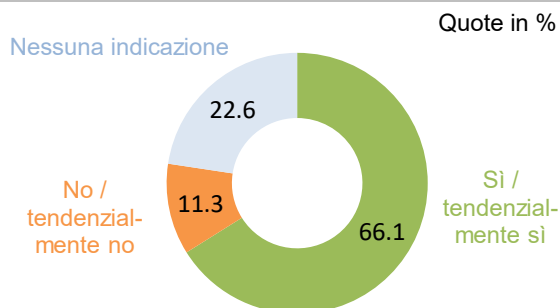
Osservazioni e affermazioni centrali

314.01	Dev'essere garantito il finanziamento dei programmi di ampliamento e delle infrastrutture ferroviarie pianificati per il futuro.	NW, TI, VS, CTSO, EspaceSuisseTI
314.02	L'orario 2025 avrà ripercussioni fortemente negative per la clientela nella Svizzera romanda.	JU, FER
314.03	I potenziali per l'aumento della velocità e la separazione dei flussi del traffico merci e viaggiatori devono essere sondati e sfruttati in tutta la Svizzera.	GR, ATA
314.04	Le FFS e i restanti gestori dell'infrastruttura devono essere trattati allo stesso modo e i progetti infrastrutturali devono essere valutati secondo i medesimi criteri.	COMCO

3.2 Prospettiva FERROVIA 2050

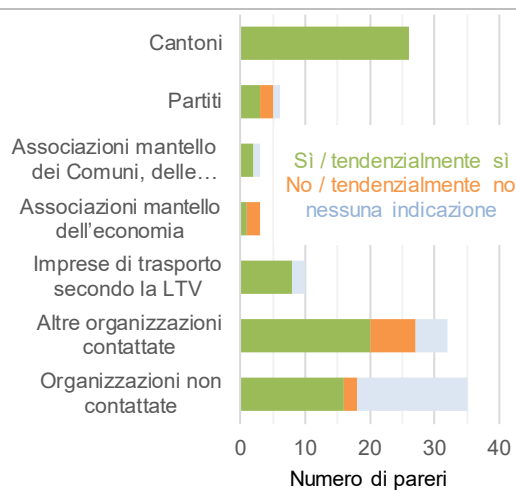
3.2.1 Trasferimento del traffico alla rotaia (domanda 2a)

Siete d'accordo che, sulla scorta delle basi nazionali e delle strategie della Confederazione, la prospettiva FERROVIA 2050 si focalizzi sul trasferimento del traffico alla rotaia?



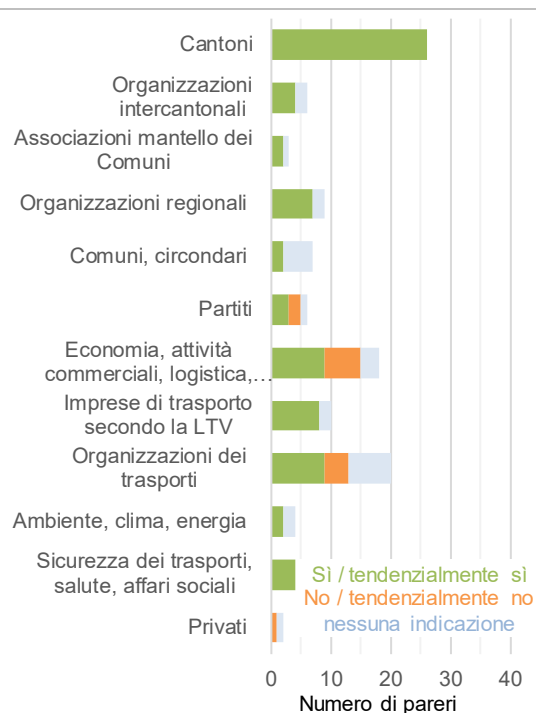
n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti in base all'elenco di destinatari



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti per gruppo tematico



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLV, PES, PS, AB, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, BLS, CCIG, citrap-vaud, CJ, CoscienzaSvizzera, CTSO, FAGG, FSU, Comitato San Gottardo, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Lega contro il rumore, Comitato Lötschberg, Lucerna, LuzernPlus, metrosswiss, OKöV, OuestRail, Pro Ferrovia, ProGottardo, RBS, RhB, RKBM, RZU, SAB, SEV, USS, SOB, UCS, FST, SVI, Swissrail, SwissRailvolution, Thurbo, Ticino Alptransit, Val Mara, VAO, VBZ, ATA, UTP, ZKöV, ZPK

Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)

PLR, UDC, CargoForum, economiesuisse, FER, FRS, InfraSuisse, SSIC (edilizia), USAM, SwissEngineering, TCS, Thommen, VAP

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

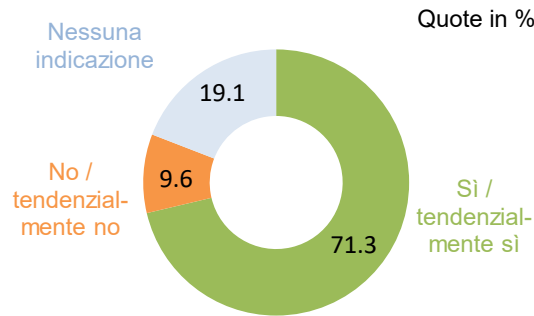
ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, GeReR, Regione capitale, IG Tösstallinie, CITraP ZH, KDL, LEO, LITRA, Lugano, Mendrisio, Centro, Naters, OVT, CGCA, Ruchet, FFS, ACS, SL-FP, usic, VSLF, COMCO, ZPL

321.01	Per raggiungere l'obiettivo climatico, la ripartizione modale a favore della ferrovia nel traffico merci e viaggiatori dovrà essere sensibilmente aumentata entro il 2050 (almeno il 40 % nel traffico viaggiatori, stabilire valori chiari per il raggiungimento dell'obiettivo, elencare i progetti più urgenti o più efficaci, assicurare la piena copertura dei costi del traffico merci su strada e sfruttare meglio i potenziali di trasferimento del traffico).	GR, VD, GE, PLV, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, CTSO, FSU, CITraP, CTP, Lucerna, OuestRail, Pro Ferrovia, SEV, USS, SVI, ATA, UTP
321.02	La modifica della ripartizione modale richiede l'adozione di misure (raccordo al traffico internazionale, potenziamento delle capacità in caso di sovraccarichi) e regolamentazioni anche in altri settori politici (offerte ferroviarie/dei TP più attrattive sono fondamentali ma non sufficienti, sistema complessivo della mobilità, contenimento del TMP, tassazione della mobilità).	ZH, LU, SO, Iniziativa delle Alpi, BLS, FSU, CTP, OuestRail, RZU, SEV, USS, SOB, UCS, SVI, VBZ, ATA
321.03	Il parametro di riferimento per l'effetto di trasferimento dev'essere costituito da TP efficienti sotto il profilo dell'energia e dello sfruttamento delle superfici nel loro complesso (non solo ferrovia, ma anche autobus e tram).	LU, UR, SZ, OW, GR, BLS, CCIG, LITRA, LuzernPlus, RBS, FST, UTP, ZKöV
321.04	Nell'ambito di una prospettiva 2050, parallelamente alla ferrovia devono essere ulteriormente sviluppati anche altri vettori di trasporto (nessuna concorrenza fra trasporto ferroviario e stradale, elettrificazione del TMP, la ferrovia non può compensare tutti i problemi ambientali) e le infrastrutture esistenti devono essere utilizzate in modo ottimale (in stretto coordinamento con la pianificazione del territorio, l'ARE, l'UFT, i servizi specializzati cantonali).	SO, BS, BL, AG, AggloBasel, SwissEngineering
321.05	La ripartizione modale e il trasferimento del traffico non devono essere parametri di riferimento, bensì espressione delle esigenze di mobilità e dell'efficienza dei singoli vettori di trasporto. Il trasporto ferroviario non è sempre la soluzione più efficiente (considerare i tempi di viaggio da porta a porta, non da stazione a stazione). La valutazione strada-rotaia deve avvenire in modo neutrale e complementare, non concorrente, e deve tenere conto delle nuove tecnologie in modo imparziale.	PLR, CargoForum, economiesuisse, InfraSuisse, SSIC (edilizia), Swissrail
321.06	L'obiettivo di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia non dev'essere sancito nella strategia. La libera scelta del mezzo di trasporto è un diritto fondamentale. Il trasferimento strada-rotaia poggia su una concezione unilaterale della mobilità del futuro ed è privo di legittimazione democratica. Inoltre, i problemi di sovraccarico su strada e rotaia nelle ore di punta non consentono un tale trasferimento. Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria deve orientarsi all'autonomia finanziaria, senza contrapposizioni tra strada e rotaia.	FER, FRS, USAM, TCS, VAP
321.07	L'obiettivo di trasferire il traffico alla ferrovia e ai trasporti pubblici (TP) è in linea con gli obiettivi e gli strumenti di pianificazione cantonali ed è accolto favorevolmente.	ZH, BE, LU, SZ
321.08	L'effetto di trasferimento deve tenere conto delle peculiarità regionali (le regioni periferiche non devono essere trascurate, nessun pregiudizio per il traffico regionale, nessuna perdita di attrattiva a seguito dei collegamenti con il traffico a lunga distanza, tenere conto del traffico merci).	VS, JU, CJ, RhB

321.09	Dev'essere garantito il vantaggio per l'ambiente dei TP su rotaia (sviluppo tecnologico, efficienza energetica in caso di occupazione ridotta, produzione di energia sostenibile).	BE, Lucerna
321.10	Per conseguire l'obiettivo di trasferire il traffico merci dalla strada alla rotaia, servono modifiche della regolamentazione e maggiori incentivi (nessun peggioramento per il traffico viaggiatori).	FR, CJ
321.11	Un ampliamento stabile della rete svizzera ad alta velocità (creare possibilità di deviazione, le nuove tratte sono economicamente più convenienti e creano capacità per il traffico regionale), la gerarchia delle reti (definire una rete internazionale e nazionale sovraordinata) così come l'affidabilità e la puntualità (ridurre al minimo le restrizioni dell'esercizio) contribuiscono ad aumentare la ripartizione modale.	Pro Ferrovia, ProGottardo, SwissRailvolution
321.12	Il Consiglio federale deve portare avanti una politica della mobilità e dei trasporti integrata e intervettoriale (gestione coordinata dei diversi vettori di trasporto pubblici e privati).	ProGottardo
321.13	Il Consiglio federale deve definire una strategia per sostituire in larga parte i viaggi aerei e i viaggi in auto su lunghe distanze.	SwissRailvolution
321.14	Il Consiglio federale deve impegnarsi a livello europeo per l'armonizzazione del sistema di bigliettazione, dell'orario cadenzato e degli standard in materia di infrastruttura e materiale rotabile.	SwissRailvolution
321.15	La Svizzera deve partecipare allo studio europeo «Servizi ad alta velocità intelligenti e accessibili nell'Unione europea».	FAGG, SwissRailvolution

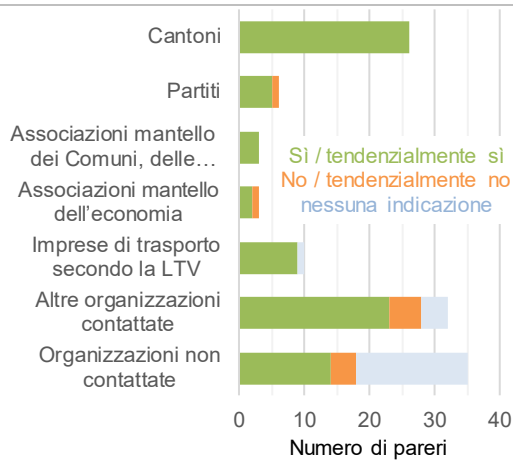
3.2.2 Visione/obiettivi (domanda 2b)

Condividete visione e obiettivi?



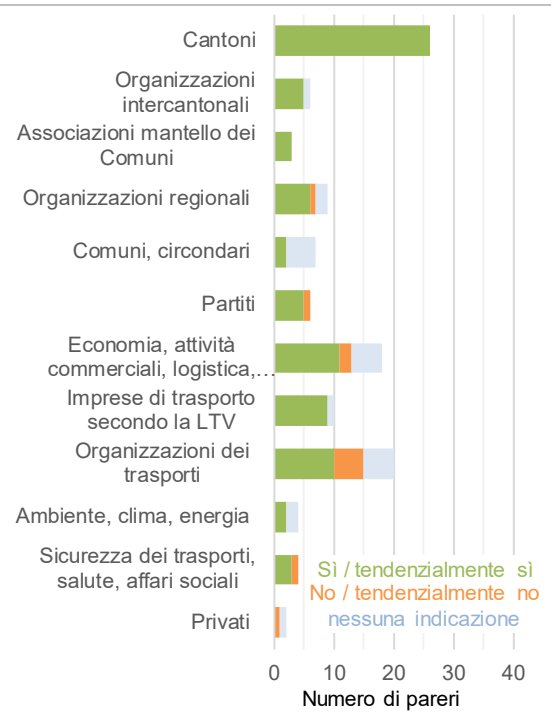
n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti in base all'elenco di destinatari



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Partecipanti per gruppo tematico



n = 115 pareri (senza «galleria della Grimselbahn»)

Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PLV, PES, Centro, PS, AB, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, BLS, CCIG, citrap-vaud, CJ, CTSO, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FAGG, FSU, Comitato San Gottardo, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Lega contro il rumore, LITRA, Comitato Lötschberg, Lucerna, LuzernPlus, OKöV, OuestRail, Pro Ferrovia, ProGottardo, RBS, RhB, RKBM, SAB, FFS, SEV, USS, ACS, SOB, UCS, FST, SVI, SwissEngineering, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Turbo, Val Mara, VAO, VBZ, ATA, UTP, COMCO, ZKöV, ZPK

Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)

UDC, CargoForum, CoscienzaSvizzera, FER, FRS, metroswiss, USAM, Thommen, Ticino Alptransit, VAP, VSLF

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

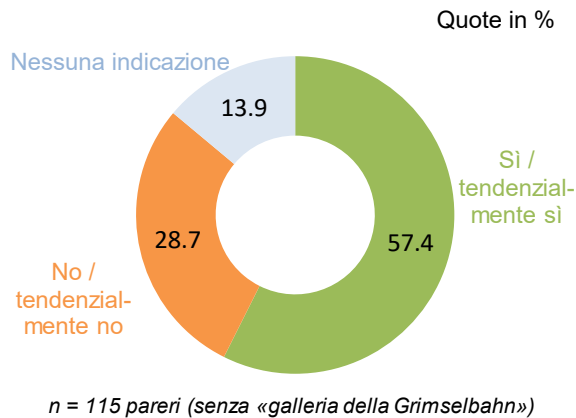
ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, GeReR, Regione capitale, IG Tösstallinie, CITraP ZH, InfraSuisse, KDL, LEO, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, CGCA, Ruchet, RZU, SSIC (edilizia), SL-FP, usic, ZPL

322.01	Gli obiettivi devono essere integrati con possibilità di viaggio interessanti e competitive nel traffico transfrontaliero (incl. bigliettazione internazionale), raccordo RAV, raggiungibilità delle regioni periferiche e collegamenti regionali mediante impianti a fune.	VS, GE, PLR, PLV, CTSO, RhB, SAB
322.02	L'utilità di una rete ferroviaria efficiente non deve essere vanificata dall'ampliamento dell'infrastruttura stradale.	PES, PS, Iniziativa delle Alpi, ATA
322.03	Visione e obiettivi devono tenere maggiormente conto della qualità della piazza economica, dell'efficienza e competitività, dell'integrazione in Europa e del legame della ferrovia con la società.	citrap-vaud, economiesuisse, Swissrail, SwissRailvolution
322.04	Gli obiettivi di FERROVIA 2050 possono essere conseguiti solo in collaborazione con il settore economico (efficienza e competitività come base, nessuna visione né obiettivo di economia pianificata, le condizioni quadro convenienti per l'economia non sono in contraddizione con l'obiettivo climatico, sfruttare le opportunità della digitalizzazione).	UDC, CargoForum, FER
322.05	Gli obiettivi devono essere integrati con l'efficienza, l'autonomia finanziaria, la parità di trattamento per il traffico merci e viaggiatori, un'infrastruttura di dati sulla mobilità e un loro utilizzo esenti da discriminazioni.	VAP
322.06	Visione e obiettivi dovrebbero essere in parte riformulati, in quanto per determinati concetti e procedure non è chiaro cosa si intenda concretamente (ad es. combinazione di tutti i vettori di trasporto, mobilità multimodale, basso consumo di risorse, alta intensità energetica, guadagni di efficienza, contributo al raggiungimento degli obiettivi, brevi medie e lunghe distanze, ferrovia, ruolo del TMP, infrastruttura ed esercizio del traffico merci e/o viaggiatori, nuove tecnologie e automazione, digitalizzazione, coordinamento delle singole prospettive e strategie, gestione della piattaforma dei trasporti).	SwissEngineering
322.07	Gli obiettivi devono essere completati con l'integrazione della Svizzera nella rete ferroviaria europea (rete ad alta velocità, rete suburbana transfrontaliera).	CCIG, CoscienzaSvizzera, EspaceSuisseTI, FAGG, CITraP, Lugano, OuestRail, OVT, ProGottardo, SwissRailvolution, Ticino Alptransit
322.08	Nel traffico viaggiatori regionale non deve sorgere alcuno squilibrio a livello macroeconomico tra l'effetto di trasferimento auspicato e i costi non coperti causati (tenere presente l'autonomia finanziaria).	NW
322.09	L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria deve avvenire con avvedutezza (contenere la dispersione insediativa, preservare la biodiversità).	PES, Iniziativa delle Alpi, CoscienzaSvizzera, ATA
322.10	Il mandato costituzionale di trasferire il traffico merci alla rotaia non dev'essere trascurato (gli investimenti nell'asse nord-sud continuano a essere necessari).	Comitato Lötschberg
322.11	L'utenza e le relative esigenze devono essere poste al centro dello sviluppo dei diversi vettori di trasporto (trasferimento spontaneo strada-ferrovia).	TCS

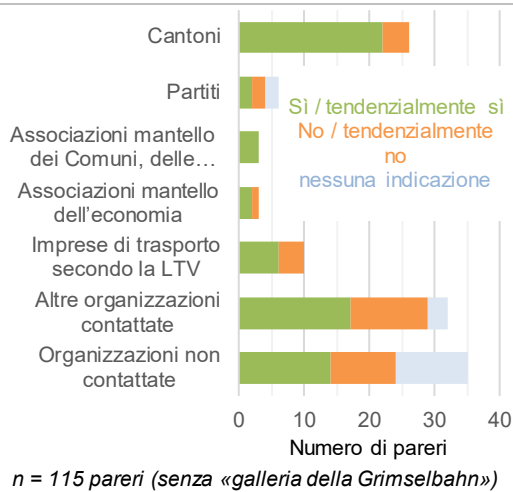
322.12	Gli impatti acustici devono essere tenuti in debita considerazione nella pianificazione e attuazione di progetti (evitare un aumento del rumore, illustrare le misure, illustrare gli impatti acustici, attuazione dei progetti orientata al principio di precauzione, tenere conto della LPAmb/OIF e delle raccomandazioni della CFLR).	Lega contro il rumore
322.13	Visione e obiettivi devono tenere conto dei diritti delle persone con disabilità (diritto all'autonomia) e dell'obbligo di garantire l'accessibilità (assenza di barriere) dei trasporti pubblici (prevenire e approntare le risorse finanziarie e di personale, coinvolgere le organizzazioni che si occupano delle persone con disabilità).	InclusionHandicap
322.14	Gli obiettivi devono essere integrati con quelli di «TP come spina dorsale dello sviluppo del territorio» (armonizzare lo sviluppo della ferrovia con gli obiettivi di sviluppo del territorio) e «TP come integratore sociale» (stazioni e fermate come luoghi di integrazione sociale).	FSU, SVI
322.15	In aggiunta all'infrastruttura ferroviaria e stradale, la prospettiva FERROVIA 2050 deve tenere conto anche dell'infrastruttura di dati sulla mobilità (MODIG) (multimodalità, ovvero offerta ferroviaria come parte della modalità complessiva).	COMCO
322.16	Il potenziale delle offerte Mobility as a Service (MaaS) per quanto riguarda l'effetto sul trasferimento del traffico e sulla domanda di trasporto è sopravvalutato (serve a completare un'offerta attrattiva).	CTP
322.17	Le nuove, future possibilità tecnologiche e d'esercizio devono essere maggiormente integrate (digitalizzazione, blocco mobile, segnalazione in cabina di guida, manovra completamente automatica, guida automatica) e l'esercizio ferroviario dev'essere flessibile (rapida concretizzazione nonché apertura alle tecnologie e dialogo continuo con l'industria).	Swissrail
322.18	L'impiego dell'automazione e della digitalizzazione cela un potenziale ma dev'essere analizzato di volta in volta criticamente (risparmi sui costi, gestione del personale, vulnerabilità, interfacce, investimenti correnti).	VSLF

3.2.3 Orientamento sull'ulteriore sviluppo della ferrovia (domanda 2c/d)

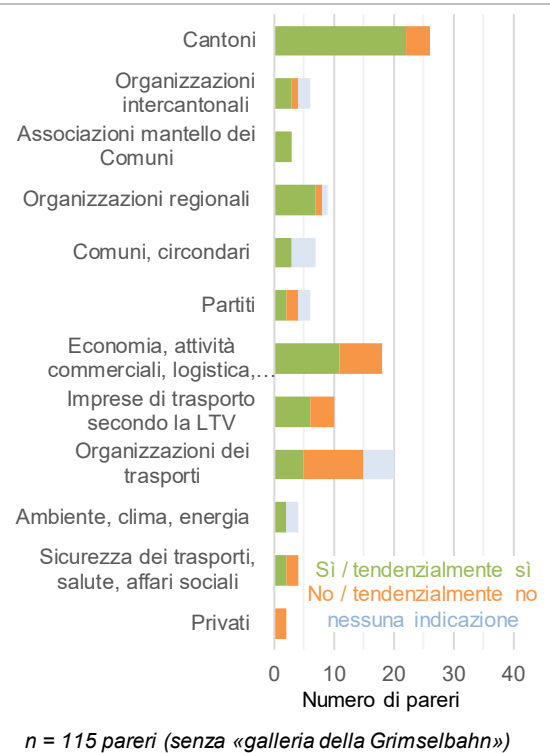
Approvate l'orientamento «ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi e medie distanze»?



Partecipanti in base all'elenco di destinatari



Partecipanti per gruppo tematico



Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (sì / tendenzialmente sì)		
ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, JU, PLV, PES, AB, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, Bellinzona, BLS, BVB, CargoForum, CCIG, CJ, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FER, Regione capitale, IG Detailhandel, InclusionHandicap, KDL, CTP, Lega contro il rumore, LITRA, Lucerna, LuzernPlus, OKöV, OVT, RKBM, RZU, SAB, ACS, USAM, SOB, UCS, FST, SwissEngineering, Swissrail, TCS, Val Mara, VAO, VAP, VBZ, ATA, ZKöV, ZPK, ZPL		
Parere sostanzialmente contrario (no / tendenzialmente no)		
BE, FR, VD, VS, Centro, PS, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, CTSO, FAGG, FRS, FSU, Comitato San Gottardo, CITraP, InfraSuisse, Comitato Lötschberg, metroswiss, OuestRail, Pro Ferrovia, ProGottardo, RBS, RhB, Ruchet, FFS, SSIC (edilizia), SEV, USS, SVI, SwissRailvolution, Thommen, Thurbo, usic, UTP		
Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario		
PLR, UDC, ardsl, Chiasso, GeReR, IG Tösstallinie, CITraP ZH, LEO, Lugano, Mendrisio, Naters, CGCA, SL-FP, Ticino Alptransit, VSLF, COMCO		
323.01	Perché la prospettiva FERROVIA 2050 possa essere attuata con successo, devono essere considerati anche altri punti (ampliare la capacità nel traffico viaggiatori, verificare l'opportunità delle misure nel singolo caso, impedire un'ulteriore dispersione insediativa, integrare gli agglomerati transfrontalieri, ridurre i tempi di percorrenza per garantire una migliore struttura dei nodi, non generare nuove esigenze di mobilità, trasferimento del traffico merci).	ZH, FR, BS, BL, GR, AG, VD, NE, AggloBasel, CoscienzaSvizzera, CTSO, Comitato Lötschberg, RBS, FFS, ATA, UTP
323.02	L'orientamento deve tenere conto anche delle lunghe distanze (traffico nazionale e internazionale a lunga distanza, tempo libero e turismo, competitività rispetto al traffico aereo, raccordo alla rete europea ad alta velocità, stabilità delle piattaforme dei trasporti, orari stabili, pianificazione attiva con i Paesi confinanti).	BE, SO, BS, BL, GR, TI, VS, NE, JU, PLV, Centro, PS, Iniziativa delle Alpi, Bellinzona, CCIG, citrap-vaud, CJ, CTSO, FAGG, FSU, Comitato San Gottardo, CITraP, InfraSuisse, CTP, LITRA, metroswiss, OuestRail, Pro Ferrovia, RBS, RhB, FFS, SSIC (edilizia), SEV, USS, SOB, UCS, FST, SVI, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Thurbo, usic, Val Mara, ATA, UTP
323.03	L'orientamento alle «brevi e medie distanze» può concretizzarsi solo con la realizzazione dei necessari progetti per le «lunghe distanze» (Ferrovia 2000) (non è questo il caso per Berna–Losanna–Ginevra).	VD, OuestRail
323.04	Lo sviluppo della ferrovia deve tenere conto anche, in particolare, delle ripercussioni sul traffico ferroviario e sulla stabilità dell'orario (sistema ferroviario più stabile, ripercussioni inferiori nel caso di rinnovi).	FR, VD, VS, PS, CTSO, FFS, UTP
323.05	Il collegamento dei centri regionali (medie distanze) ha una funzione importante nel traffico pendolare e del tempo libero e per il raccordo delle zone rurali.	SG, JU, AB, Iniziativa delle Alpi, FST, ZPK
323.06	Anche il traffico motorizzato privato (TMP) dev'essere tenuto in considerazione nel coordinamento del traffico ferroviario con altri mezzi di trasporto (traffico merci e viaggiatori).	USAM
323.07	L'orientamento alle «brevi e medie distanze» (senza «lunghe distanze») non è suffragato da dati e analisi e le distanze non sono definite (spiegare l'orientamento nel messaggio).	FR, InfraSuisse, SSIC (edilizia)
323.08	La costruzione delle infrastrutture è presentata in modo troppo negativo (un utilizzo efficiente presuppone un'adeguata manutenzione e ampliamento) e i danni potenziali vengono limitati nella misura del possibile (ricorso tempestivo al know-how delle imprese, modo di procedere coordinato tra progettisti, committenti e imprese edili, impiego di tecnologie e materiali da costruzione moderni e rispettosi dell'ambiente, spiegare la procedura nel messaggio).	InfraSuisse, SSIC (edilizia)

323.09	La procedura di FERROVIA 2050 dev'essere adeguata alla procedura di Ferrovia 2000 (1. esigenze rilevanti della clientela, 2. necessaria struttura d'orario, 3. misure infrastrutturali necessarie).	SwissRailvolution
323.10	La menzione degli agglomerati transfrontalieri è espressamente apprezzata.	SH, AR, AI, SG, TG, OKöV
323.11	Dev'essere sviluppata una visione globale dei trasporti (collegamenti rapidi) sull'asse est-ovest e armonizzata a livello europeo.	PVL
323.12	La prospettiva FERROVIA 2050 deve includere tra gli obiettivi il raccordo economicamente conveniente della rete ferroviaria svizzera ai corridoi internazionali e ai porti renani e meridionali (cfr. le mozioni 22.3000 e 20.3003 riguardanti l'ampliamento delle tratte sulla riva sinistra del Reno per la copertura ridondante del corridoio europeo).	VAP
323.13	Piattaforme dei trasporti, poli di mobilità e stazioni suburbane devono essere ampliati (interconnessione delle piattaforme dei trasporti con piattaforme di trasbordo, impianti per la logistica urbana e offerte di condivisione, ampliamento delle stazioni suburbane in piattaforme di mobilità, raccordare il traffico locale).	Lucerna, RKBM, FFS, VBZ, ZPK, ZPL
323.14	L'ulteriore sviluppo della ferrovia dev'essere armonizzato con la promozione di servizi di accesso (tram, autobus), nuovi sistemi di mobilità e la separazione puntuale dei flussi del traffico a lunga distanza/regionale e merci su rotaia e deve tenere conto delle esigenze delle regioni periferiche.	RBS, RhB, FFS, SVI, UTP
323.15	L'attrattiva della ferrovia dev'essere ulteriormente aumentata con l'orientamento ai livelli di collegamento territoriale (sistema di base cadenzato, offerte flessibili, internazionale-nazionale-interregionale-regionale, passanti ferroviari, buoni interscambi, coincidenze agevoli).	BLS, ProGottardo, LITRA, Ticino Alptransit
323.16	La prospettiva FERROVIA 2050 deve garantire una maggiore separazione delle offerte ferroviarie lente e celeri (tra l'altro con un piano direttore relativo ai corridoi nazionali/europei per il traffico merci e viaggiatori) e ridurre le ridondanze rilevanti per la rete.	CITraP, ProGottardo
323.17	Il traffico merci dev'essere esaminato in modo approfondito in relazione alle brevi e medie distanze e adeguato alle mutate condizioni di mercato (tenere conto dei piani logistici combinati con il traffico merci su strada, portare avanti le innovazioni tecniche come la digitalizzazione e la decarbonizzazione, razionalizzare il trasporto in carri completi isolati, linee separate per il traffico merci).	SO, BS, BL, AG
323.18	Il potenziale di trasferimento strada-ferrovia nel traffico merci riguarda soprattutto le medie e lunghe distanze (traffico interno e d'importazione/d'esportazione) e i sistemi combinati e flessibili (flessibilizzazione dell'utilizzo delle tracce, piattaforme di trasbordo intermodale, logistica urbana).	ZH, CargoForum, FFS
323.19	L'ulteriore sviluppo della ferrovia sulle «brevi e lunghe distanze» non deve avvenire a scapito del traffico merci (nessuna restrizione in termini di capacità e di qualità, garantire in ogni momento l'accesso agli impianti di binari di raccordo, finanziare con risorse pubbliche gli adeguamenti dei binari di raccordo resi necessari dal traffico viaggiatori).	IG Detailhandel
323.20	Le condizioni quadro per il traffico merci e viaggiatori devono essere configurate in maniera tale da non introdurre nuove regolamentazioni anticoncorrenziali e barriere all'ingresso nel mercato.	COMCO
323.21	Il potenziale di ottimizzazione dev'essere sfruttato principalmente dall'organizzazione di mercato (più concorrenza, sistema ferroviario meno isolato, contabilità a costi completi, garanzia di superfici per gli impianti di logistica urbana).	economiesuisse
323.22	Le nuove tecnologie devono essere meglio indagate (ad es. hyperloop).	SwissRailvolution
323.23	L'ulteriore sviluppo della ferrovia deve poggiare sullo sfruttamento ottimale della rete esistente (incl. maggiore impiego delle tecnologie).	LITRA, VAO
323.24	Il progetto «metroswiss» dev'essere integrato nel processo di pianificazione.	metroswiss

323.25	Il progetto «Carrefour ferroviaire genevois (CFGE)» dev'essere esaminato e attuato.	Ruchet
--------	---	--------

3.2.4 Altre osservazioni sulla prospettiva FERROVIA 2050 (domanda 2e)

Altre osservazioni?

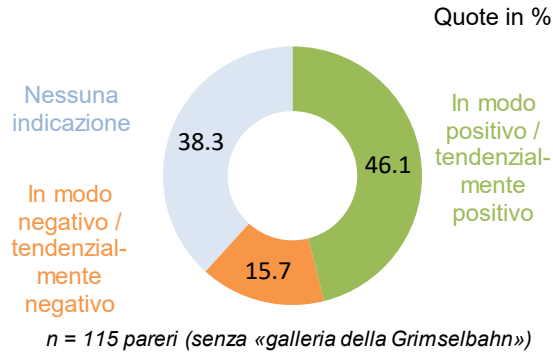
Osservazioni e affermazioni centrali

324.01	Il rapporto non contiene affermazioni sul necessario coordinamento globale dell'ampliamento dei TP con i progetti stradali a tutti i tre livelli istituzionali.	ZH, BE, VS, GE, PLR, CTSO, Lucerna, Ticino Alptransit, ValMara
324.02	Nelle zone rurali dev'essere garantita un'offerta ferroviaria di buona qualità e il più possibile capillare, il traffico turistico e del tempo libero deve acquisire maggiore importanza e dev'essere assicurato il raccordo del traffico merci ferroviario cantonale ai corridoi nazionali/internazionali del traffico merci.	LU, UR, SZ, NW, EspaceSuisseTI, OVT, RhB, SAB, ACS, FST, ZKöv
324.03	Le soluzioni sotterranee (area della Limmattal, metroswiss) nel quadro della prospettiva FERROVIA 2050 non danneggiano l'ambiente, il suolo e i residenti e godono di grande accettazione presso la popolazione (non peggiorare i progetti con il calcolo teorico degli impatti sul clima).	OW, NW, FR, metroswiss, OuestRail, ZPL
324.04	La metodologia NIBA (indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria) dev'essere ulteriormente sviluppata in modo da tenere adeguatamente conto degli obiettivi della prospettiva FERROVIA 2050 (sviluppo centripeto degli insediamenti, densificazione, raccordo delle zone urbanizzate intermedie, meno emissioni di gas a effetto serra).	BS, BL, AggloBasel, UCS, SVI, Turbo
324.05	Nel prosieguo del processo deve avere luogo un esame approfondito delle «macrotendenze».	SZ
324.06	Le nuove tecnologie e l'automazione apportano ben pochi guadagni in termini di capacità (elevate riserve di sicurezza integrate, le tratte sono ben gestite), sicché questi sono possibili solo con importanti ampliamenti delle tratte.	AG
324.07	Le previsioni sull'evoluzione del traffico che indicano un valore dell'11 per cento per l'insieme dei vettori di trasporto (Prospettive di traffico 2050, scenario di base) sono considerate troppo basse.	TG
324.08	Bisogna porre fine alla redistribuzione dei fondi per il traffico stradale a favore dell'infrastruttura ferroviaria.	UDC
324.09	Le prossime FA devono tenere conto delle misure di gestione del traffico (ad es. pedaggi [Road Pricing]).	CITraP
324.10	Lo sviluppo dei centri di interscambio multimodale dev'essere coordinato nel quadro dei programmi d'agglomerato di 4ª generazione (stazioni nei centri città, stazioni suburbane in periferia).	TCS
324.11	Manca un piano globale che tenga conto delle sfide ecologiche, energetiche ed economiche.	EspaceSuisseTI
324.12	L'ordinanza sulle indennità dev'essere modificata a favore di offerte dei TP nel settore turistico (ad es. Bus alpin) e di ampliamenti dell'infrastruttura dei TP nel sistema del traffico ferroviario urbano (FIF).	SAB, VBZ
324.13	Il Consiglio federale deve far elaborare un programma d'innovazione per metodi di costruzione innovativi e a misura di cliente e finanziarne la realizzazione.	CITraP
324.14	Gli scenari di traffico dell'ARE devono essere esaminati in modo indipendente.	CITraP
324.15	Per la ferrovia, l'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie sono importanti la stabilità, la semplicità e l'universalità.	VSLF

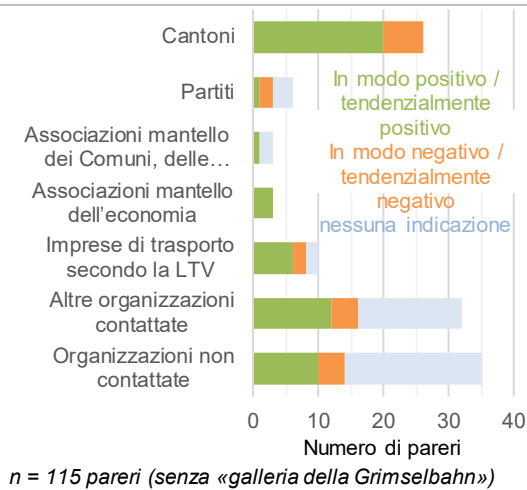
3.3 Procedura per le prossime fasi di ampliamento

3.3.1 Procedura in vista della fase di ampliamento (domanda 3a)

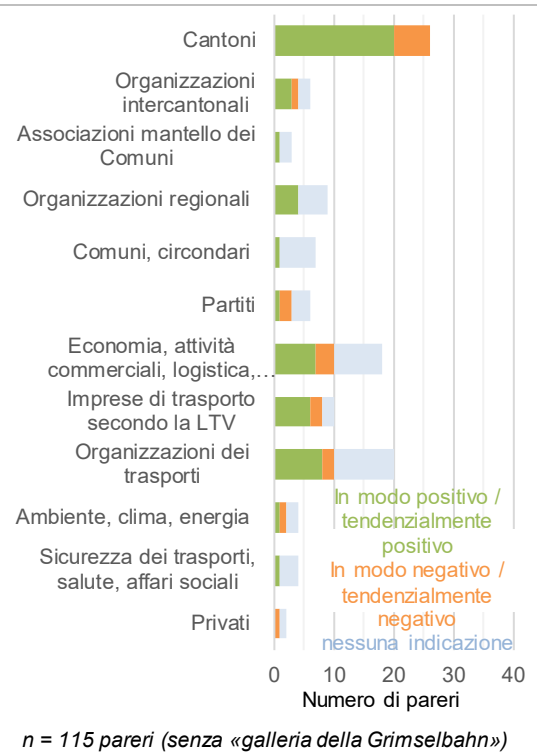
Come giudicate la procedura accelerata per verificare, aggiornare e sviluppare in singoli punti il programma d'offerta 2035 in vista della prossima fase di ampliamento (messaggio nel 2026)?



Partecipanti in base all'elenco di destinatari



Partecipanti per gruppo tematico



Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (in modo positivo / tendenzialmente positivo)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, PVL, AB, AggloBasel, CargoForum, citrap-vaud, CJ, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FAGG, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, CTP, LITRA, Lucerna, LuzernPlus, metroswiss, OKöV, RBS, RhB, RZU, FFS, USS, USAM, UCS, SwissEngineering, SwissRailvolution, Thurbo, VAO, VAP, ATA, UTP, ZKöV

Parere sostanzialmente contrario (in modo negativo / tendenzialmente negativo)

FR, TI, VS, NE, GE, JU, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, BLS, CTSO, FER, FSU, OuestRail, ProGottardo, SOB, SVI, Thommen

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, Centro, UDC, ardsl, Bellinzona, BVB, CCIG, Chiasso, CoscienzaSvizzera, FRS, GeReR, Comitato San Gottardo, Regione capitale, IG Tösstallinie, CITraP ZH, InfraSuisse, KDL, Lega contro il rumore, LEO, Comitato Lötschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, Pro Ferrovia, RKBM, CGCA, Ruchet, SAB, SSIC (edilizia), SEV, ACS, SL-FP, FST, Swissrail, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VBZ, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

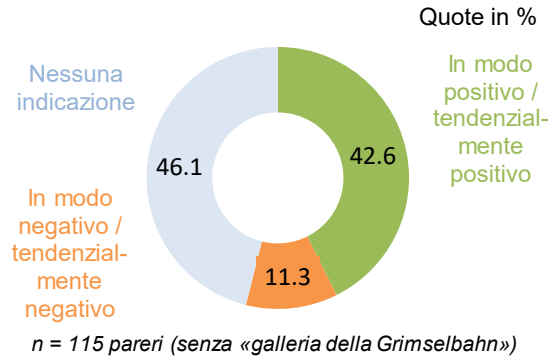
331.01	Se l'orientamento «Ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi e medie distanze» funge da base per l'esame delle FA nel messaggio 2026 (secondo l'art. 1 cpv. 3 del decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035), i Cantoni e le regioni di pianificazione devono avviare tempestivamente i corrispondenti lavori di concretizzazione.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV, ZPK, ZPL
331.02	Il programma d'offerta concordato e deciso non dev'essere adeguato e i progetti infrastrutturali chiave non devono essere ritardati. Dev'essere mantenuta la possibilità di richiedere le risorse supplementari necessarie (per le infrastrutture).	ZH, VD, VS, GE, JU, FER, OuestRail, Thurbo
331.03	Le risorse per le misure infrastrutturali supplementari necessarie (in base alla verifica e alla percorribilità dell'offerta) devono poter essere richieste con il messaggio 2026 relativo al PROSSIF.	ZH, TI, RhB
331.04	Si teme, o non si accetta, che per ridurre la complessità (considerazione del traffico internazionale) le strutture d'orario non vengano più adeguate (ad es. ZVV) e in tal modo si trasferiscano svantaggi e problemi ai Cantoni confinanti (le offerte non sono allineate).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, OKöV
331.05	Le motivazioni che hanno condotto alla fase intermedia (procedura accelerata per il programma d'offerta 2035 da verificare) devono essere riviste criticamente ed esposte nel messaggio 2026 relativo alla FA 2035 (base affinché nelle FA successive le offerte possano essere concepite in modo affidabile).	SO, BS, BL, AG, AggloBasel, EspaceSuisseTI, FAGG, InfraSuisse, LITRA, SSIC (edilizia)
331.06	I Cantoni devono essere maggiormente coinvolti nei grandi progetti realizzati durante l'esercizio (valutazione della compatibilità con cantieri supplementari e della stabilità dell'orario, finora effettuata esclusivamente dalle FFS).	BE, Iniziativa delle Alpi, ATA
331.07	La prossima FA deve andare oltre la verifica, l'aggiornamento e il miglioramento del progetto d'offerta 2035 (rielaborazione sostanziale) e studi e progetti devono essere integrati secondo l'ordine di priorità della FA 2035 (adeguamenti puntuali dell'offerta sulla base dell'evoluzione positiva della domanda, dare la priorità alle misure realizzabili a breve termine).	FR, BLS, FSU, RZU, SVI
331.08	Gli adeguamenti degli impianti per il pubblico (stazioni di grandi e medie dimensioni) devono avere la priorità nella tappa di ampliamento 2026 (sviluppare ulteriormente l'orario e la tappa di ampliamento intermedia, aumentare la sicurezza e il benessere).	PVL
331.09	La comunicazione sul programma d'offerta dev'essere più precisa e tempestiva, al fine di consentire un eventuale intervento correttivo (alcuni progetti hanno accumulato notevoli ritardi).	PES, PS, Iniziativa delle Alpi
331.10	Le pianificazioni sono state effettuate in parte sulla base di assunti non più attuali, ad es. tempi di fermata troppo brevi (IR70 Zurigo–Lucerna, S1 Baar–Zugo–Lucerna), tracce a stento percorribili (ingresso nella stazione di Lucerna), previsioni superate della domanda (Emmenbrücke Gersag–Rothenburg).	LU, UR, SZ, OW, LuzernPlus, ZKöV
331.11	I potenziali a breve termine per il miglioramento dell'offerta devono essere sfruttati.	FFS

331.12 Gli errori cui sono dovuti i punti deboli nel programma d'offerta 2035 non devono ripetersi (l'intervallo di tempo fino al messaggio 2026 è breve).

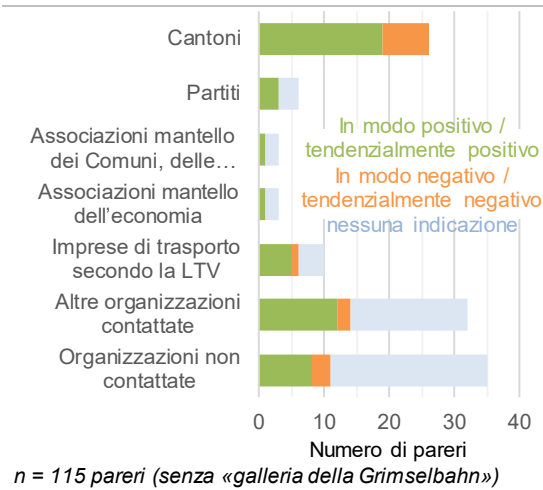
SwissEngineering

3.3.2 Integrazione della fase di ampliamento (domanda 3b)

Come giudicate la possibilità di integrare nella prossima fase di ampliamento (messaggio nel 2026) le prime tappe di alcune misure previste dal decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 (art. 1 cpv. 3) nonché di tener già conto della prospettiva FERROVIA 2050 per il loro esame?



Partecipanti in base all'elenco di destinatari



Partecipanti per gruppo tematico



Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (in modo positivo / tendenzialmente positivo)

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, PVL, PES, PS, AB, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, CargoForum, CJ, EspaceSuisseTI, FSU, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, CTP, LITRA, Lucerna, LuzernPlus, OKöV, OVT, RBS, RhB, RZU, USS, SOB, UCS, SVI, VAO, VAP, ATA, ZKöV

Parere sostanzialmente contrario (in modo negativo / tendenzialmente negativo)

ZH, BE, FR, VD, VS, GE, JU, CTSO, FER, metroswiss, OuestRail, Thommen, Thurbo

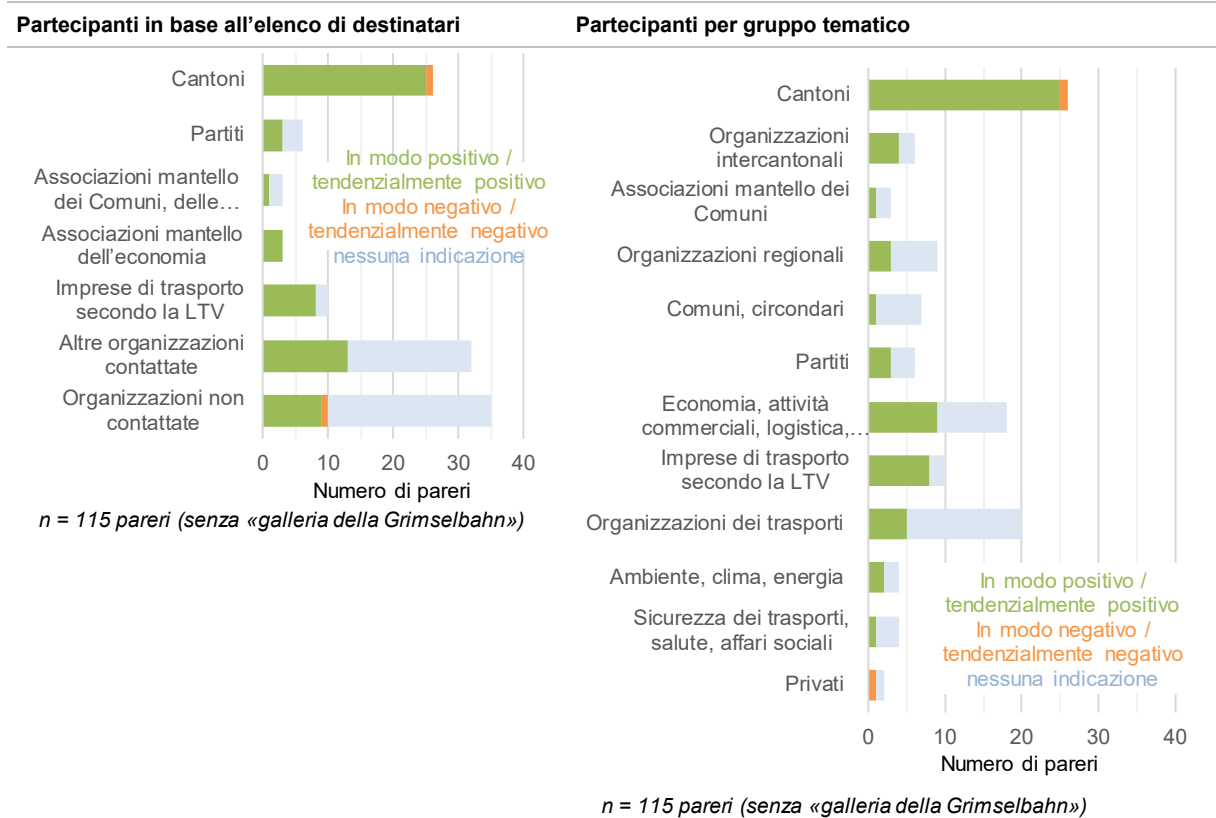
Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, Centro, UDC, ardsl, Bellinzona, BLS, BVB, CCIG, Chiasso, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, economiesuisse, FAGG, FRS, GeReR, Comitato San Gottardo, Regione capitale, IG Tösstallinie, CITraP ZH, InfraSuisse, KDL, Lega contro il rumore, LEO, Comitato Lötschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, Pro Ferrovia, ProGottardo, RKBM, CGCA, Ruchet, SAB, FFS, SSIC (edilizia), SEV, ACS, USAM, SL-FP, FST, SwissEngineering, Swissrail, Swiss-Railvolution, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

332.01	Nel messaggio 2026 devono essere inserite (in aggiunta alle misure elencate) anche le infrastrutture che sono necessarie per la realizzazione della FA 2035 (investimenti in stazioni di medie dimensioni, attuazione del programma d'offerta Retica 30+, aumento della velocità sull'asse Zurigo–Coira, Svizzera romanda, nodo di Losanna).	BE, FR, VS, GE, JU, PVL, Lucerna, LuzernPlus, RhB
332.02	Nel messaggio 2026 devono essere approntate le risorse necessarie per la progettazione e gli investimenti per il miglioramento dell'attuazione sia delle offerte già decise sia dei miglioramenti delle offerte pianificate (assicurare il finanziamento a lungo termine).	SO, BS, BL, AG, AggloBasel, ATA
332.03	La procedura sarà sostenuta solo se tutte le misure definite nel decreto federale relativo alla FA 2035 (art. 1 cpv. 3 lett. a-f) saranno considerate e finanziate in maniera completa, se tutte le regioni saranno trattate equamente e se le regole del gioco non saranno modificate in corso d'opera.	VD, GE, JU, CTSO, OuestRail, Thurbo
332.04	Nella fase preliminare del processo di pianificazione devono essere determinate le infrastrutture chiave per la prossima fase d'offerta (la considerazione di tutti i progetti in un'unica FA appare poco realistica per motivi legati alle risorse).	ZH
332.05	L'orientamento della prospettiva FERROVIA 2050 dev'essere chiaramente riconoscibile nei programmi d'offerta e i criteri di valutazione devono essere allineati in modo coerente all'orientamento (le modifiche proposte non sono chiaramente visibili).	SwissEngineering
332.06	Le prime tappe (grandi progetti, priorità dei progetti di costruzione) devono essere realizzate solo una volta che tutti i progetti siano noti e sia disponibile un programma d'offerta 2035 stabile.	IG Detailhandel

3.3.3 Processo di pianificazione (domanda 3c)

Come giudicate la proposta di procedere interamente secondo l'articolo 16 OCPF e sulla base della prospettiva FERROVIA 2050 per la pianificazione della fase di ampliamento successiva (messaggio nel 2030)?



Valutazione e affermazioni centrali

Parere sostanzialmente favorevole (in modo positivo / tendenzialmente positivo)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PVL, PES, PS, AB, AggloBasel, Iniziativa delle Alpi, BLS, CargoForum, CJ, CTSO, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FER, FSU, IG Detailhandel, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Lucerna, LuzernPlus, metroswiss, OKöV, OuestRail, RBS, RhB, RZU, FFS, USS, USAM, SOB, UCS, SVI, Thurbo, VAP, ATA, ZKöV, ZPK

Parere sostanzialmente contrario (in modo negativo / tendenzialmente negativo)

FR, Thommen

Nessun parere sostanzialmente favorevole / contrario

PLR, Centro, UDC, ardsl, Bellinzona, BVB, CCIG, Chiasso, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, FAGG, FRS, GeReR, Comitato San Gottardo, Regione capitale, IG Tössstallinie, CITraP ZH, InfraSuisse, KDL, Lega contro il rumore, LEO, LITRA, Comitato Lötschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, Pro Ferrovia, ProGottardo, RKBM, CGCA, Ruchet, SAB, SSIC (edilizia), SEV, ACS, SL-FP, FST, SwissEngineering, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VAO, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPL

333.01	Si teme che gli investimenti infrastrutturali, nonostante il buon rapporto costi/benefici, non saranno realizzati a causa della mancanza di risorse (le risorse sono vincolate ai grandi progetti costosi del passante di Basilea, della stazione sotterranea di Lucerna e della galleria Zurigo Altstetten-Aarau). Mancano spiegazioni su come si intende procedere.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, AB, OKöV
333.02	La pianificazione ottimale delle offerte e il coordinamento dell'infrastruttura necessaria a tal fine sono possibili solo con una pianificazione a lungo termine su scala nazionale.	LU, UR, SZ, OW, EspaceSuisseTI, UCS, ZKöV
333.03	Inevitabilmente, si potrà decidere su una prossima FA completa solo con il messaggio 2030 (il messaggio 2026 non rappresenta una FA completa, bensì una fase intermedia non pianificata).	SO, BS, BL, AG
333.04	L'elaborazione del messaggio 2030 e lo sviluppo della FERROVIA 2050 devono avvenire con lo stretto coinvolgimento degli attori rilevanti (UFT, regioni di pianificazione, Comuni, imprese di trasporto, studi di ingegneria, organizzazioni interessate) e nell'ambito di procedure accelerate e razionalizzate.	TI, AB, BLS, LITRA, RBS, RZU, FFS, usic, ZPK
333.05	Dev'essere previsto tempo sufficiente per la derivazione e la rettifica delle basi di pianificazione (ad es. definizione di «sovraccarichi», definizione/delimitazione di «traffico a lunga distanza-traffico regionale»).	ZH, AB, CTP, SOB
333.06	L'ampliamento dell'offerta dev'essere considerato di volta in volta globalmente con il fabbisogno risultante di impianti di ricovero e di manutenzione (assicurare le superfici di produzione necessarie, realizzare eventuali risparmi mediante la suddivisione in tappe per garantire la stabilità dell'esercizio).	FFS
333.07	La base di pianificazione della prospettiva FERROVIA 2050 è uno specchio dei tempi e se ne deve verificare la plausibilità prima dell'inizio di nuove FA.	Thurbo

3.3.4 Altre osservazioni in merito alla procedura per le prossime fasi di ampliamento? (domanda 3d)

Altre osservazioni in merito alla procedura per le prossime fasi di ampliamento?

Osservazioni e affermazioni centrali

334.01	Il finanziamento dei grandi progetti (difficilmente tutti finanziabili in un'unica FA) deve poter essere effettuato in diversi cicli o messaggi (pianificazione contemporanea su due orizzonti temporali, parte del contenuto del messaggio di volta in volta successivo viene anticipato, ma in compenso aumenta la sicurezza di pianificazione).	BE, LU, UR, OW, BS, BL, AG, Comitato San Gottardo, CTP, SOB, UCS, ZKöV
334.02	La Confederazione deve adottare misure per recuperare i ritardi di alcuni progetti e ottimizzare il processo di pianificazione (aggiornamento semestrale della pianificazione dell'attuazione, prolungamento dei cicli di pianificazione o elaborazione parallela dei cicli, semplificare e accelerare le procedure, accorciare le scadenze).	FR, VS, JU, CTSO, economiesuisse, OuestrRail, USAM, Thurbo
334.03	Per l'elaborazione e la valutazione dell'effetto della FA successiva (messaggio 2030) si deve passare a un modello che comprenda tutti i trasporti.	SZ, PES, PS, Iniziativa delle Alpi, CoscienzaSvizzera
334.04	La concretizzazione della prospettiva FERROVIA 2050 deve orientarsi alle regioni di pianificazione (come la FA 2035) e non alle aree d'intervento dell'ARE.	FR, VS, GE, JU, CTSO, OuestrRail
334.05	Il rapporto non contiene raccomandazioni di investimenti per rafforzare l'asse nord-sud ed est-ovest e per garantire un trasferimento rilevante del traffico alla ferrovia. L'attuale FIF non consente di raggiungere gli obiettivi (cambio di paradigma, fr. 100 mia. CHF per i prossimi decenni, ev. alimentare il FIF con fondi, programma per il clima). Le regioni non devono essere messe in contrapposizione ai fini del finanziamento.	TI, VD, Bellinzona, CoscienzaSvizzera, OuestrRail
334.06	La Confederazione deve garantire la disponibilità delle necessarie risorse di personale e, se necessario, avviare una campagna di formazione (procedura di approvazione dei piani, elaborare obiettivi d'offerta regionali, definire le tappe dei grandi progetti e assegnarle alle FA, avviare una campagna di formazione).	BS, BL, PES, PS, EspaceSuisseTI, OuestrRail, VBZ, ATA
334.07	La Confederazione deve considerare il reinserimento di un cofinanziamento dei progetti transfrontalieri nel programma attuale (area metropolitana di Ginevra).	GE
334.08	Attualmente, gli ampliamenti infrastrutturali di minore entità che non sono finanziati dalle convenzioni sulle prestazioni non possono essere realizzati e finanziati dalla Confederazione a breve termine (verificare l'adeguamento corrispondente della legislazione a livello federale).	ZH
334.09	Le tappe di ampliamento devono essere concepite in modo tale che sia possibile un ampliamento compatibile con i futuri sviluppi, sia disponibile un programma d'offerta 2035 stabile, siano tenute in considerazione le ottimizzazioni delle catene di trasporto nel traffico regionale e i progetti presentino una valutazione NIBA positiva.	AG, PVL, citrap-vaud, LITRA, RBS, FFS, SwissRailvolution, Thurbo, UTP
334.10	Devono essere elaborati nuovi strumenti di tassazione della mobilità elettrica per l'alimentazione del FIF o nuove contromisure a sostegno del FIF.	PLR, FFS
334.11	Oltre all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, dev'essere perseguita anche una riduzione del traffico complessivo.	PES, PS, Iniziativa delle Alpi, LEO
334.12	Per la realizzazione e la gestione delle diverse infrastrutture ferroviarie con ripercussioni transfrontaliere, l'UFT deve porre in essere un'organizzazione di progetto per una cooperazione istituzionalizzata (area di Basilea).	AggloBasel
334.13	Gli ampliamenti infrastrutturali devono risultare da un programma d'orario a lungo termine e non viceversa (individuare le esigenze della clientela come in FERROVIA 2000, evitare discussioni politiche su ampliamenti infrastrutturali isolati).	Pro Ferrovia

334.14	Per un trasferimento efficace del traffico, l'attenzione dev'essere rivolta più alla prospettiva della domanda che non a quella dell'offerta (collegamento del primo e dell'ultimo miglio, tariffazione e orari semplici in tutta Europa, indirizzamento e informazioni semplici ai viaggiatori).	Swissrail
334.15	La pianificazione futura deve concentrarsi sul collegamento dei nuclei degli insediamenti e delle località centrali con i TP e sullo sviluppo centripeto (pianificazioni di prova con gruppi interdisciplinari).	FSU, SVI
334.16	Il postulato CTT CS 17.3262 riguardante l'opzione sotterranea «metroswiss» non è stato ancora adempiuto.	FSU, metroswiss
334.17	La digitalizzazione dev'essere inclusa sistematicamente e sostenuta in modo più chiaro e devono essere garantite le risorse necessarie (soprattutto European Rail Traffic Management System, ERTMS).	LITRA, UTP
334.18	L'approvvigionamento e lo smaltimento nelle aree urbane devono essere garantiti con un sistema logistico ben sviluppato (assicurare le superfici logistiche, evitare l'inquinamento acustico, logistica urbana).	RZU
334.19	La valutazione degli orientamenti con il ZINV è considerata criticamente.	SwissRailvolution
334.20	Le stime dei costi devono diventare più affidabili.	SwissEngineering
334.21	I treni ad alta velocità non sono necessari in Svizzera (velocità di corsa non determinante, consumo energetico elevato, infrastruttura costosa, topografia caratterizzata da spazi ridotti, distanze brevi).	LEO
334.22	Il messaggio 2026 dev'essere rinominato in «Fase di ampliamento 2040».	KDL

3.4 Altre osservazioni e proposte

3.4.1 Altre osservazioni sul progetto (domanda 4a)

Altre osservazioni sul progetto?

Osservazioni sulla galleria della Grimselbahn

341.01	Galleria della Grimselbahn: la progettazione e la realizzazione della galleria multifunzionale devono essere inserite nel PROSSIF FA 2035 (raggruppamento di infrastrutture, rispetto del paesaggio, offerte turistiche, l'integrazione nel messaggio 2026 sarebbe tardiva); le risorse finanziarie di 350 milioni di franchi per l'attuazione del progetto devono essere richieste al Parlamento già nel 2023.	BE, OW, VS, PVL, CTSO, Regione capitale, Naters, OVT, CGCA, SAB, SL-FP, FST
		<i>62 partecipanti che hanno espresso un parere esclusivamente sulla «galleria della Grimselbahn»</i>
		Alpnach, Andermatt, AndermattSwissAlps, Bellwald, Bettmeralp, Binn, Bitsch, Brienz, Brienzwiler, Därligen, Eischoll, Eisten, Embd, Engelberg, Ernen, Fiesch, Fieschertal, Giswil, Goms, Goms (circondario), Grächen, Gremgiols, Grindelwald, Habkern, Innertkirchen, Interlaken, Kerns, Lalden, Lauterbrunnen, Lax, Lungern, Lütschental, Meiringen, Mörel, Niedergesteln, Niederried, NOB, NZG, Obergoms, Raron orientale, OT, Riederalp, RKOÖ, Saas-Almagell, Saas-Balen, Sarnen, Schwanden, Sempione, Staldenried, Töbel, Unterbäch, Unterseen, Ursern, Varen, VBO, Visp, Visp (circondario), Visperterminen, VRO, Raron occidentale, Zermatt, Zwischbergen

3.4.2 Osservazioni e proposte supplementari

Osservazioni e proposte che presentano un nesso tematico con la presente procedura di consultazione, ma che non sono state trattate esplicitamente nel questionario.

Osservazioni sulla rinuncia alla compensazione del rollo

342.01	Nonostante la rinuncia alla compensazione del rollo, il Consiglio federale deve garantire l'attuazione completa e tempestiva degli obiettivi d'offerta definiti sulla base delle FA precedenti (art. 1 cpv. 3 lett. a-f del decreto federale 2035, asse est-ovest, nodi di coincidenza Losanna/San Gallo, struttura d'orario), eventualmente con misure infrastrutturali supplementari e con le necessarie risorse finanziarie. L'UFT deve illustrare le misure corrispondenti, informare il Parlamento – con il messaggio 2023 – in merito al maggiore fabbisogno finanziario e analizzare in modo approfondito le mutate condizioni quadro fino all'elaborazione del messaggio 2026.	BE, GL, FR, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, PVL, PES, PS, AB, Iniziativa delle Alpi, CTSO, FSU, Regione capitale, CITraP, CTP, OKöV, OuestRail, OVT, Pro Ferrovia, SAB, FFS, SEV, USS, SOB, UCS, SVI, ATA, UTP
--------	--	--

4 Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione

Secondo la legislazione concernente la procedura di consultazione, i pareri sulle questioni relative all'attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione devono essere presentati in un capitolo separato (art. 20 cpv. 2 dell'ordinanza sulla consultazione). Poiché, secondo l'articolo 87 Cost., la competenza esecutiva nel settore delle ferrovie spetta alla Confederazione e questa, secondo l'articolo 87a Cost., assume l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, l'attuazione della FA non riguarda in prima linea i Cantoni.

Allegato 1: Partecipanti alla consultazione

Tema = codice del gruppo di partecipanti

- 11 Cantoni
- 12 Organizzazioni nazionali e intercantionali
- 13 Associazioni mantello nazionali dei Comuni
- 14 Organizzazioni regionali
- 15 Comuni e circondari
- 21 Partiti
- 31 Economia, attività commerciali, logistica, turismo
- 41 Imprese di trasporto secondo la LTV
- 42 Organizzazioni dei trasporti
- 51 Ambiente, clima, energia
- 52 Sicurezza dei trasporti, salute, affari sociali
- 61 Privati

* Partecipanti che si sono espressi esclusivamente e in modo favorevole in merito alla «galleria della Grimselbahn»

Abbreviazione	Designazione	Tema
Cantoni		
AG	Cantone di Argovia	11
AI	Cantone di Appenzello Interno	11
AR	Cantone di Appenzello Esterno	11
BE	Cantone di Berna	11
BL	Cantone di Basilea Campagna	11
BS	Cantone di Basilea Città	11
FR	Cantone di Friburgo	11
GE	Cantone di Ginevra	11
GL	Cantone di Glarona	11
GR	Cantone dei Grigioni	11
JU	Cantone del Giura	11
LU	Cantone di Lucerna	11
NE	Cantone di Neuchâtel	11
NW	Cantone di Nidvaldo	11
OW	Cantone di Obvaldo	11
SG	Cantone di San Gallo	11
SH	Cantone di Sciaffusa	11
SO	Cantone di Soletta	11
SZ	Cantone di Svitto	11
TG	Cantone di Turgovia	11
TI	Cantone Ticino	11
UR	Cantone di Uri	11
VD	Cantone di Vaud	11
VS	Cantone del Vallese	11
ZG	Cantone di Zugo	11
ZH	Cantone di Zurigo	11
Partiti rappresentati nell'Assemblea federale		
PLR	PLR.I Liberali Radicali	21
PVL	Partito verde liberale svizzero	21
PES	Partito ecologista svizzero	21
Centro	Alleanza del centro	21
PS	Partito socialista svizzero	21
UDC	Unione democratica di centro	21
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna		
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	13
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri	13

Abbreviazione	Designazione	Tema
UCS	Unione delle città svizzere	13
Associazioni mantello nazionali dell'economia		
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere	31
USS	Unione Sindacale Svizzera	31
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	31
Imprese di trasporto indennizzate secondo la LTV		
AB	Appenzeller Bahnen AG	41
BLS	BLS AG	41
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe	41
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA	41
FFS	Ferrovie federali svizzere SA	41
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn AG	41
RhB	Ferrovia retica SA	41
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	41
Thurbo	Thurbo AG	41
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	41
Altre organizzazioni e altri ambienti interessati		
AggloBasel	Geschäftsstelle Agglo Basel	14
Alpnach *	Comune di Alpnach	15
Andermatt *	Comune di Andermatt	15
AndermattSwissAlps *	Andermatt Swiss Alps AG	31
ardsl	Association Rail Dauphiné Savoie Léman	42
ATA	Associazione Traffico e Ambiente	51
Bellinzona	Comune di Bellinzona	15
Bellwald *	Comune di Bellwald	15
Bettmeralp *	Comune di Bettmeralp	15
Binn *	Comune di Binn	15
Bitsch *	Comune di Bitsch	15
Brienz *	Comune di Brienz	15
Brienzwiler *	Comune di Brienzwiler	15
CargoForum	Cargo Forum Svizzera	42
CCIG	Camera di commercio, industria e servizi di Ginevra	31
CGCA	Conferenza dei governi dei Cantoni alpini	12
Chiasso	Comune di Chiasso	15
CITraP	Comunità di interessi per i trasporti pubblici della Svizzera	42
citrap-vaud	Comunità di interessi per i trasporti pubblici, sezione Vaud	42
CITraP ZH	Comunità di interessi per i trasporti pubblici di Zurigo	42
COMCO	Commissione della concorrenza	12
Comitato Lötschberg	Comitato del Lötschberg	42
Comitato San Gottardo	Comitato del San Gottardo	42
CoscienzaSvizzera	Coscienza Svizzera	52
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici	12
CTSO	Conférence des Transports de la Suisse Occidentale	12
Därligen *	Comune di Därligen	15
Eischoll *	Comune di Eischoll	15
Eisten *	Comune di Eisten	15
Embd *	Comune di Embd	15
Engelberg *	Comune di Engelberg	15
Ernen *	Comune di Ernen	15
EspaceSuisseTI	Espace Suisse, Gruppo regionale Ticino	31
FAGG	Forum d'agglomération du Grand Genève	14

Abbreviazione	Designazione	Tema
FER	Fédération des Entreprises Romandes	31
Fiesch *	Comune di Fiesch	15
Fieschertal *	Comune di Fieschertal	15
FRS	Federazione stradale svizzera (strada svizzera)	42
FST	Federazione svizzera del turismo	31
FSU	Federazione Svizzera degli Urbanisti	31
GeReR	Genève Route et Rail	42
Giswil *	Comune di Giswil	15
Goms *	Comune di Goms	15
Goms (circondario) *	Circondario di Goms	15
Grächen *	Comune di Grächen	15
Grensiols *	Comune di Grensiols	15
Grindelwald *	Comune di Grindelwald	15
Habkern *	Comune di Habkern	15
IG-DH	IG Detailhandel	31
IG Tösstallinie	Interessengemeinschaft Tösstallinie	42
InclusionHandicap	Associazione mantello delle organizzazioni svizzere che si occupano delle persone con disabilità	52
InfraSuisse	Infra Suisse	31
Iniziativa delle Alpi	Verein zum Schutz des Alpengebietes	51
Innertkirchen *	Comune di Innertkirchen	15
Interlaken *	Comune di Interlaken	15
KDL	Komitee Durchgangsbahnhof Luzern	42
Kerns *	Comune di Kerns	15
Lalden *	Comune di Lalden	15
Lega contro il rumore	Lega svizzera contro il rumore	52
Lauterbrunnen *	Comune di Lauterbrunnen	15
Lax *	Comune di Lax	15
LEO	Lebensraum Oberland	51
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	42
Lugano	Comune di Lugano	15
Lungern *	Comune di Lungern	15
Lütschental *	Comune di Lütschental	15
Lucerna	Comune di Lucerna	15
LuzernPlus	LuzernPlus	14
Meiringen *	Comune di Meiringen	15
Mendrisio	Comune di Mendrisio	15
metroswiss	Associazione metroswiss	42
Mörel *	Comune di Mörel	15
Naters	Comune di Naters	15
Niedergesteln *	Comune di Niedergesteln	15
Niederried *	Comune di Niederried	15
NOB *	Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	14
NZG *	Förderverein Nordisches Zentrum Goms	31
Obergoms *	Comune di Obergoms	15
OKöV	Konferenz des öffentlichen Verkehrs Ostschweiz	12
OT *	Obergoms Tourismus AG	31
OuestRail	OuestRail	42
OVT	Oberwallis Verkehr und Tourismus	31
Pro Ferrovia	Pro Ferrovia Svizzera	52
ProGottardo	Associazione Pro Gottardo ferrovia d'Europa	42

Abbreviazione	Designazione	Tema
Raron occidentale *	Raron occidentale	15
Raron orientale *	Raron orientale	15
Regione capitale	Regione capitale svizzera	14
Riederalp *	Comune di Riederalp	15
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	14
RKOO *	Regionalkonferenz Oberland-Ost	14
Ruchet	Philippe Ruchet	61
RZU	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung	31
Saas-Almagell *	Comune di Saas-Almagell	15
Saas-Balen *	Comune di Saas-Balen	15
Sarnen *	Comune di Sarnen	15
SSIC (edilizia)	Società Svizzera degli Impresari Costruttori	31
Schwanden *	Comune di Schwanden	15
SEV	Sindacato del personale dei trasporti	31
Sempione *	Comune di Sempione	15
SL-FP	Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio	51
Staldenried *	Comune di Staldenried	15
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico	31
SwissEngineering	SwissEngineering ATS	31
Swissrail	Swissrail Industry Association	31
SwissRailvolution	Associazione per la concezione e lo sviluppo delle ferrovie svizzere di domani	42
TCS	Touring Club Svizzero	42
Thommen	Christian Thommen	61
Ticino Alptransit	Il Ticino con Alptransit (Citta dei Laghi)	14
Törbel *	Comune di Törbel	15
Unterbäch *	Comune di Unterbäch	15
Unterseen *	Comune di Unterseen	15
Ursern *	Korporation Ursern	14
usic	Unione Svizzera degli Studi Consulenti di Ingegneria	31
Val Mara	Comune di Val Mara	15
VAO	Verein Agglo Obersee	14
VAP	Associazione dei caricatori svizzeri	42
Varen	Comune di Varen	15
VBO *	Volkswirtschaft Berner Oberland	31
Visp	Comune di Visp	15
Visp (circondario) *	Circondario di Visp	15
Visperterminen	Comune di Visperterminen	15
UTP	Unione dei trasporti pubblici	42
VRO *	Verein Region Oberwallis	14
VSLF	Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti	42
Zermatt	Comune di Zermatt	15
ZKöV	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	12
ZPK	Zürcher Planungsgruppe Knonaeramt	14
ZPL	Zürcher Planungsregion Limmattal	14
Zwischbergen	Comune di Zwischbergen	15

Allegato 2: Abbreviazioni

Abbreviazione	Designazione
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CFGE	Carrefour ferroviaire genevois
CFLR	Commissione federale per la lotta contro il rumore
CI	Credito d'impegno
Cost.	Costituzione federale
CTT	Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DF	Decreto federale
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FA	Fase di ampliamento
FAIF	Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FTP	Finanziamento di progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici
GBZ II	Galleria di base dello Zimmerberg II
IC	Intercity
IR	Interregio
LPAmb	Legge sulla protezione dell'ambiente
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori
MaaS	Mobility as a Service
MODIG	Infrastruttura di dati sulla mobilità
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
NIBA	Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria
OCPF	Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria
OdP	Orario di punta
OIF	Ordinanza contro l'inquinamento fonico
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
RAV	Rete ad alta velocità
R-RAV	Raccordi alla rete ad alta velocità
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
TILO	Ticino–Lombardia (rete suburbana)
TM	Traffico merci
TMP	Traffico motorizzato privato
TP	Trasporti pubblici
TPF	Transports publics fribourgeois SA
TV	Traffico viaggiatori
UFT	Ufficio federale dei trasporti
WAKO	Compensazione del rollio
ZINV	Sistema di obiettivi e di indicatori del traffico
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund