



Trasporti '45: Scheda informativa n. 2 – 19 giugno 2026

Sguardo ai progetti ferroviari, stradali e d'agglomerato dopo il 2045

Le esigenze di mobilità della popolazione e delle imprese continueranno ad aumentare anche dopo il 2045. Basandosi su una perizia del Politecnico di Zurigo e sulle analisi eseguite dagli Uffici federali competenti, il Consiglio federale ha pertanto individuato per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e stradale e per nuovi programmi d'agglomerato supplementari alcuni parametri indicati qui di seguito.

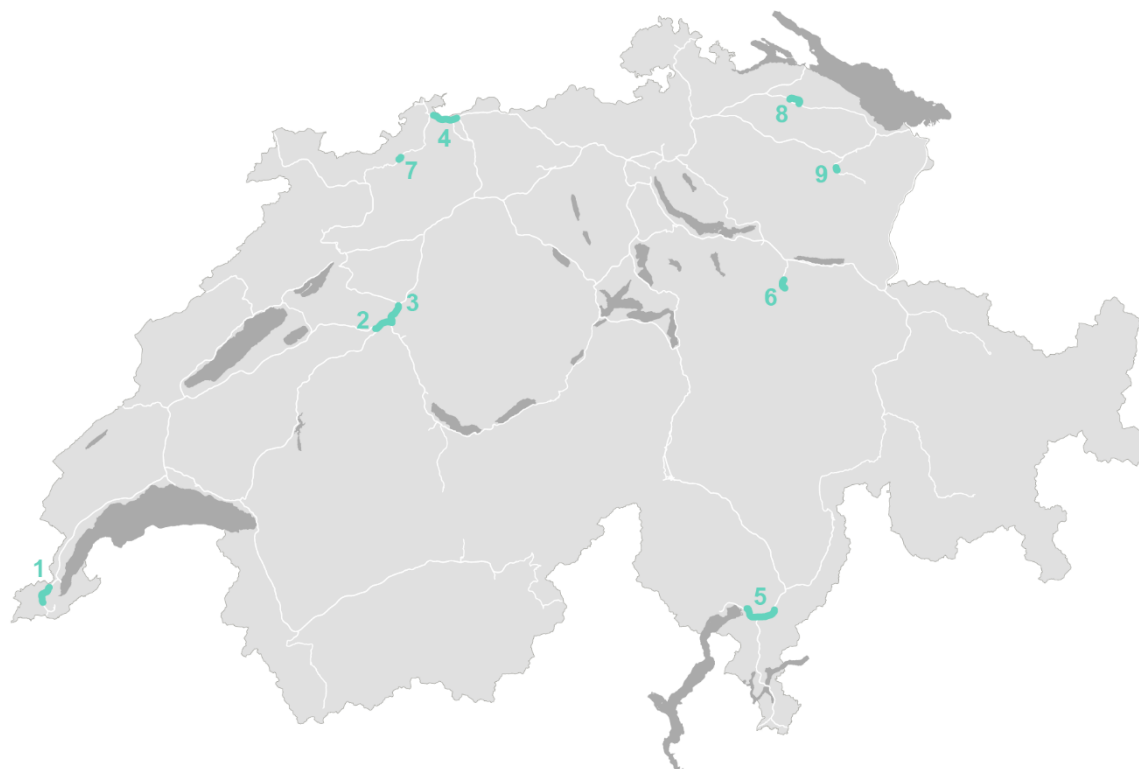
Ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria dopo il 2045

Per gli anni successivi al 2045 l'UFT sta definendo gli obiettivi del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Questo programma indica la direzione da prendere per lo sviluppo a lungo termine della ferrovia, in particolare per quanto riguarda l'asse est-ovest. La base per la definizione degli obiettivi PROSSIF è costituita dall'attuale Prospettiva FERROVIA 2050, pubblicata dall'UFT nel 2024 ([Prospettiva FERROVIA 2050 - UFT](#)) e sviluppata con il coinvolgimento dei partner federali per la pianificazione, ossia gli Uffici federali USTRA e ARE, i servizi cantonali per i trasporti pubblici e la pianificazione territoriale, l'Unione dei trasporti pubblici e il settore del trasporto merci. L'UFT proseguirà i lavori per la definizione degli obiettivi PROSSIF contestualmente alla consultazione sul progetto «Trasporti '45». Con questi obiettivi, in una prima fase l'UFT si concentra sulla precisazione, in termini di traffico, della Prospettiva FERROVIA 2050 per il trasporto a lunga distanza e il trasporto merci. In una seconda fase, gli obiettivi PROSSIF verranno ulteriormente sviluppati con i suddetti partner della pianificazione, in particolare per quanto riguarda il trasporto regionale. I lavori inerenti alla definizione degli obiettivi PROSSIF dovrebbero concludersi entro la stesura del messaggio del 2031.

Ulteriore sviluppo dell'infrastruttura stradale dopo il 2045

Il Consiglio federale ha suddiviso l'ulteriore sviluppo successivo al 2045 in due orizzonti realizzativi. L'orizzonte realizzativo 2055 comprende i progetti che nell'ottica attuale diventeranno prioritari dopo il 2045. L'orizzonte realizzativo «successivi» comprende i progetti di cui è necessario verificare l'entità o per i quali può essere necessario analizzare in modo più approfondito soluzioni alternative.

Orizzonte realizzativo 2055

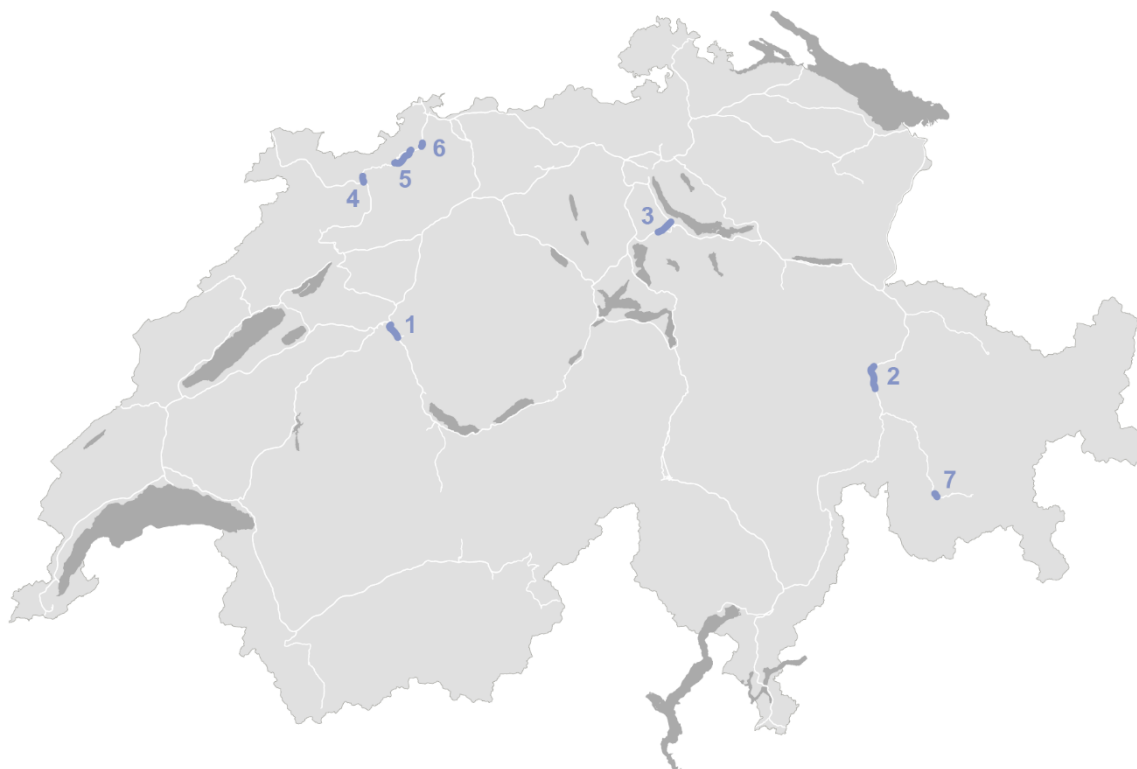


Progetti	Costi in mio.
1 N1 Elargissement à six voies Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport (GE)	1320
2 N1 8-Spurausbau Weyermannshaus – Wankdorf (BE)	280
3 N1 Wankdorf – Schönbühl (BE)	270
4 N2 8-Spurausbau Hagnau – Augst (BL)	1210
5 N13 Collegamento Bellinzona – Locarno (TI) ¹⁾	1700
6 N17 Umfahrung Netstal (GL)	410
7 N18 Zentrumsentlastung Laufen (BL)	220
8 N23 Umfahrung Weinfelden (TG)	840
9 N25 Umfahrung Wilen (AR/SG)	160
Totale orizzonte realizzativo 2055	6410

Stato del progetto ad aprile 2025 (arrotondato a 10 milioni di franchi), al netto di IVA e rincaro, precisione dei costi +/- 30 per cento. Con un'aliquota IVA dell'8,1 per cento, l'IVA ammonterebbe a circa 520 milioni di franchi. I costi indicati comprendono la quota rilevante per PROSTRA per il potenziamento della capacità. A ciò si aggiungono le spese per gli adeguamenti e la manutenzione delle infrastrutture stradali esistenti.

¹⁾ A seconda dell'avanzamento del progetto, è anche ipotizzabile che dopo la consultazione il collegamento Bellinzona – Locarno venga assegnato all'orizzonte realizzativo 2045 e il progetto Lugano sud – Mendrisio venga rinviato all'orizzonte realizzativo 2055.

Orizzonti realizzativi «successivi»



Progetti	Costi in mio.
1 N6 Bypass Bern-Ost; Wankdorf – Muri (BE)	1970
2 N13 Reichenau – Rothenbrunnen / Isla Bella (GR)	2130
3 N14 Hirzelverbindung (ZH/ZG)	2350
4 N18 Contournement de Delémont (JU)	440
5 N18 Umfahrung Laufen und Zwingen (BL)	1040
6 N18 Muggenbergtunnel (BL)	460
7 N29 Umfahrung Bivio	220
Totale orizzonte realizzativo «successivi»	8610

Stato del progetto ad aprile 2025 (arrotondato a 10 milioni di franchi), al netto di IVA e rincaro, precisione dei costi +/- 30 per cento. Con un'aliquota IVA dell'8,1 per cento, l'IVA ammonterebbe a circa 700 milioni di franchi. A ciò si aggiungono le spese per gli adeguamenti e la manutenzione delle infrastrutture stradali esistenti.

Ulteriore sviluppo dei programmi d'agglomerato dopo il 2045

Il Programma Traffico d'agglomerato verrà portato avanti anche dopo il 2045. I progetti vengono presentati dagli agglomerati nell'ambito dei propri programmi d'agglomerato e la Confederazione verificherà la possibilità di un cofinanziamento. Attualmente questi progetti non sono ancora noti.