



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Berna, 19 giugno 2026

Progetto per soddisfare le esigenze di mobilità sulla base di tutti i vettori di trasporto: Trasporti '45

Rapporto esplicativo
per l'avvio
della procedura di consultazione

Compendio

Al fine di sviluppare ulteriormente le infrastrutture di trasporto, il Consiglio federale sottopone i decreti federali concernenti la Fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria e delle strade nazionali, i contributi della Confederazione al programma Traffico d'agglomerato, i relativi crediti d'impegno e altri decreti federali correlati. Per finanziare a lungo termine l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale chiede una proroga dell'uno per mille dell'imposta sul valore aggiunto.

Situazione iniziale

Disporre di infrastrutture di trasporto funzionanti è fondamentale per la popolazione e l'economia. Attualmente la Svizzera dispone di infrastrutture di trasporto affidabili e ben sviluppate, che vengono utilizzate intensamente. Gli articoli 81a e 83 della Costituzione federale prescrivono che la Confederazione, insieme ai Cantoni, provveda a un'infrastruttura di trasporto sufficiente, equilibrata e accessibile su tutto il territorio nazionale, al fine di garantire la mobilità e lo sviluppo uniforme di tutte le regioni. A causa della crescita demografica e dello sviluppo economico, il traffico aumenterà ulteriormente in futuro. Già oggi alcune tratte della rete ferroviaria e di quella stradale hanno raggiunto o superato i limiti di capacità. Senza ampliamenti mirati, la sicurezza dell'esercizio, la capacità e la stabilità dell'infrastruttura di trasporto sono a rischio.

Contenuto del progetto

Il progetto raggruppa e coordina l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e delle strade nazionali nonché i contributi della Confederazione al programma Traffico d'agglomerato.

Nel settore dell'infrastruttura ferroviaria il progetto prevede quanto segue: l'aggiornamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria con la Fase di ampliamento 2027 e la ripresa di progetti già decisi, una nuova regolamentazione della competenza per le misure infrastrutturali complementari, adeguamenti nel processo di pianificazione e un finanziamento supplementare per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, il Consiglio federale fornisce un'anticipazione della prossima Fase di ampliamento 2031.

Nel settore delle strade nazionali, il progetto presenta i seguenti contenuti: l'aggiornamento del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali con la Fase di ampliamento 2027 per le strade nazionali e il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e l'adeguamento delle strade nazionali nel periodo 2028–2031. Nel quadro della pianificazione, il Consiglio federale intende inoltre rinunciare a diversi progetti del Programma di sviluppo strategico. A tal fine due progetti richiedono anche una modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. Inoltre, nel quadro dell'aggiornamento del PROSTRA Strade nazionali, il Consiglio federale fornisce una panoramica sugli altri orizzonti realizzativi 2045, 2055 e successivi.

Nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato il progetto comprende i contributi federali per la quinta generazione di programmi e il credito aggiuntivo per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia–Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)». Inoltre il Consiglio federale fornisce una panoramica dei grandi progetti dei programmi d'agglomerato a partire dalla sesta generazione.

Indice

Compendio	2
1 Situazione iniziale.....	6
1.1 Importanza delle infrastrutture di trasporto	6
1.2 Sfide nel settore ferroviario	7
1.3 Sfide relative alle strade nazionali, al programma Traffico d'agglomerato e al coordinamento intermodale.....	7
1.4 Perizia del Politecnico federale di Zurigo	8
1.5 Pianificazione coordinata e intermodale	9
1.6 Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità	9
1.7 Panoramica dei decreti	10
1.8 Rapporto con il programma di legislatura, la pianificazione finanziaria e le strategie del Consiglio federale	10
1.9 Interventi parlamentari	13
2 Punti essenziali del progetto	16
2.1 Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria	16
2.2 Potenziamento delle strade nazionali	39
2.3 Contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato ...	56
2.4 Finanziamento federale supplementare per le ferrovie.....	66
2.5 Limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031	69
3 Panoramica intermodale degli ampliamenti previsti per area d'intervento	76
3.1 Coordinamento fra trasporti e insediamenti nel contesto nazionale	76
3.2 Svizzera occidentale e area metropolitana di Berna.....	77
3.3 Svizzera nord-occidentale.....	78
3.4 Area metropolitana di Zurigo.....	78
3.5 Svizzera centrale	78
3.6 Lago di Costanza e Alpi orientali	79
3.7 Svizzera meridionale.....	79
3.8 Asse Ovest-Est	79
3.9 Precisazione del Piano settoriale dei trasporti	80
4 Commento ai singoli articoli / decreti federali	80
4.1 Ferrovie	80
4.2 Strade nazionali	86
4.3 Programma Traffico d'agglomerato	89
4.4 Gestione del rincaro e ipotesi di rincaro.....	90
5 Ripercussioni.....	91
5.1 Ripercussioni per la Confederazione	91

5.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le Città, gli agglomerati e le regioni di montagna	95
5.3	Ripercussioni sull'economia.....	96
5.4	Ripercussioni sulla società.....	97
5.5	Ripercussioni sul territorio e sull'ambiente.....	97
5.6	Consumo di risorse	98
5.7	Ripercussioni sulla digitalizzazione.....	98
6	Aspetti giuridici.....	99
6.1	Costituzionalità e legalità	99
6.2	Forma dell'atto	99
6.3	Subordinazione al freno alle spese.....	100
6.4	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale.....	101
6.5	Conformità alla legge sui sussidi	101
	Indici.....	103
	Indice delle abbreviazioni	103
	Glossario.....	105
	Allegato: Elenco delle misure del programma Traffico d'agglomerato di quinta generazione.....	109

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Importanza delle infrastrutture di trasporto

Disporre di infrastrutture di trasporto funzionanti è fondamentale per la popolazione e l'economia e contribuisce in modo determinante alla produttività e al benessere di una società. Infrastrutture di trasporto ben sviluppate favoriscono un'economia efficiente, aprono nuove opportunità e garantiscono condizioni di vita uniformi nonché uno sviluppo territoriale equilibrato in tutto il Paese.

Attualmente la Svizzera dispone di infrastrutture di trasporto affidabili e ben sviluppate, che vengono utilizzate intensamente, ma che in molte aree sono esposte a un carico molto elevato o addirittura a un sovraccarico. Nel 2024 sulle reti dei trasporti sono stati percorsi complessivamente circa 131 miliardi di chilometri-persona, di cui 95 (72 %) con il trasporto individuale motorizzato (TIM)¹. Nello stesso periodo, la prestazione di trasporto nel traffico merci è stata di circa 26 miliardi di chilometri-tonnellata, di cui il 37 per cento su rotaia e il 63 per cento su strada². Le strade nazionali sono di particolare importanza per la gestione del traffico stradale: su una lunghezza inferiore al 3 per cento dell'intera rete stradale, nel 2023 sulle strade nazionali è stato effettuato oltre il 45 per cento delle prestazioni chilometriche del TIM in Svizzera e oltre il 72 per cento delle prestazioni chilometriche nel traffico merci pesante su strada³.

I programmi di sviluppo strategico delle infrastrutture di trasporto della Confederazione si basano sulle Prospettive di traffico 2050 della Confederazione⁴, da cui emerge che il traffico continuerà ad aumentare anche in futuro. La pianificazione delle infrastrutture di trasporto della Confederazione si basa sullo scenario «Base», che sulle strade nazionali prevede un aumento del traffico del 10 per cento entro il 2050. Nello scenario «Base» riguardante il traffico viaggiatori su rotaia aumenterà del 33 per cento e il traffico merci del 40 per cento. Nello scenario «Status quo», in cui si presuppone una continuità negli sviluppi del passato e nelle condizioni quadro della politica dei trasporti, la crescita prevista è del 22 per cento per le strade nazionali e del 32 per cento per la ferrovia. Le Prospettive di traffico sono attualmente in fase di rielaborazione.

Gli articoli 81a e 83 della Costituzione federale (Cost.) prescrivono che la Confederazione, insieme ai Cantoni, provveda a un'infrastruttura di trasporto sufficiente, equilibrata e accessibile su tutto il territorio nazionale, al fine di garantire la mobilità e lo sviluppo uniforme di tutte le regioni. Su questa base, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni investono regolarmente nell'ulteriore sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), il Popolo e i Cantoni hanno gettato le basi per il finanziamento dell'esercizio, della manutenzione e dell'ampliamento dell'infrastruttura stradale e ferroviaria.

¹ Ufficio federale di statistica (UST). Prestazioni del trasporto di persone 2024.

² Ufficio federale di statistica (UST). Prestazioni del trasporto di persone 2024.

³ Ufficio federale delle strade (USTRA). Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2024, USTRA 2025.

⁴ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Prospettive di traffico 2050. Rapporto finale dell'8 aprile 2022.

L'infrastruttura esistente e i progetti di ampliamento in fase attuativa non sono sufficienti per tenere conto dello sviluppo demografico e del traffico previsto. Già oggi su diverse tratte della rete ferroviaria e di quella stradale sono stati raggiunti o superati i limiti di capacità. Senza ampliamenti mirati, la sicurezza dell'esercizio, la capacità e la stabilità dell'infrastruttura di trasporto sono quindi a rischio. L'attuazione della pianificazione del Consiglio federale e delle Camere federali presenta tuttavia delle sfide sia per la ferrovia che per la strada.

1.2 Sfide nel settore ferroviario

L'ampliamento e l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria avverranno gradualmente attraverso dei programmi. Per l'attuazione dei tre programmi di ampliamento ferroviario (sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria, Fase di ampliamento 2025 e Fase di ampliamento 2035), l'Assemblea federale ha stanziato finora circa 28 miliardi di franchi. La Fase di ampliamento 2035 si basa sul programma d'offerta 2035 (PO 35) che prevedeva numerose migliorie, tra cui nuove cadenze quartorarie e semiorarie su circa 60 tratte. Nel frattempo, tuttavia, le ipotesi principali sono cambiate ed è stato dimostrato che il PO 35 richiederebbe ampie misure aggiuntive con costi conseguenti. Inoltre, i progetti esistenti nell'ambito dei programmi di ampliamento ferroviario saranno più cari di quanto previsto finora: complessivamente il fabbisogno aggiuntivo (stato a giugno 2025) dovrebbe aggirarsi intorno ai 14,7 miliardi di franchi. Questo importo si compone di 3,7 miliardi di franchi di costi aggiuntivi per i programmi già decisi (v. Tabella 1), 1 miliardo di franchi di costi di pianificazione e 10 miliardi di franchi per le necessarie misure supplementari.

Oltre alle misure per il PO 35, l'Assemblea federale ha dato incarico di effettuare l'esame prioritario di sei grandi progetti: il collegamento diretto Aarau–Zurigo, i nodi di Lucerna e Basilea, le tratte Losanna–Berna e Winterthur–San Gallo e la galleria multifunzionale del Grimsel. Complessivamente il portafoglio dei possibili progetti di ampliamento nel settore ferroviario supera ampiamente i 60 miliardi di franchi entro il 2045. Tuttavia, attualmente il FIF mette a disposizione per progetti di ampliamento solamente circa 16 miliardi di franchi entro il 2045. Di conseguenza mancano i mezzi necessari per finanziare l'aumento del fabbisogno e i sei grandi progetti. Inoltre, le capacità di progettazione e costruzione non sono sufficienti per questo numero elevato di misure. Tutto ciò rende necessarie sia una definizione delle priorità sia entrate aggiuntive.

1.3 Sfide relative alle strade nazionali, al programma Traffico d'agglomerato e al coordinamento intermodale

Nel settore delle strade, il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali prevede l'eliminazione delle congestioni e l'aumento della resilienza della rete stradale nazionale. Il portafoglio dei possibili progetti entro il 2050 ammonta a circa 44 miliardi di franchi⁵. Tuttavia, nel novembre 2024 il Popolo ha respinto la Fase di ampliamento 2023 comprendente sei progetti. La sfida consiste quindi nel raggruppare in una nuova fase di ampliamento i progetti motivati in base ai contenuti e in grado di ottenere

⁵ Stato del progetto e prezzi 2025, IVA escl., precisione +/-30 %.

la maggioranza politica. Inoltre, per motivi finanziari, è necessario stabilire un ordine di priorità dei progetti anche per il settore delle strade.

Con il programma Traffico d'agglomerato (PTA) la Confederazione partecipa finanziariamente a progetti riguardanti i trasporti nelle città e negli agglomerati. La sfida del PTA consiste nel coordinare i progetti con i piani federali per le strade nazionali e la ferrovia nonché con tutti i vettori di trasporto e nell'armonizzarli con lo sviluppo degli insediamenti.

1.4 Perizia del Politecnico federale di Zurigo

In considerazione delle sfide nel settore ferroviario e stradale, il Consiglio federale ha incaricato il Politecnico federale di Zurigo (PFZ) di verificare e stabilire le priorità per la pianificazione dell'infrastruttura dei trasporti della Confederazione.

Nella sua perizia «DATEC: Trasporti '45»⁶ il PFZ ha esaminato circa 500 progetti con un volume totale di circa 113 miliardi di franchi, limitandosi ai progetti per i quali al 15 gennaio 2025 non era ancora stata avviata la procedura di approvazione dei piani. Non sono stati esaminati i progetti che alla data di riferimento erano già in fase di procedura di approvazione dei piani.

Nella sua perizia per il periodo fino al 2045 il PFZ raccomanda di concentrarsi sui cosiddetti progetti chiave. Ciò consentirebbe di realizzare miglioramenti a lungo termine e solidi dal punto di vista della pianificazione, che creerebbero nuovi margini di manovra per il futuro e aumenterebbero la qualità dell'intera rete. Nel contempo, il PFZ consiglia di rinunciare a diversi progetti di ampliamento.

La ferrovia deve assorbire l'aumento del traffico soprattutto all'interno e tra i grandi centri, motivo per cui sono necessarie elevate capacità aggiuntive. A tale scopo è necessario recuperare il ritardo dei progetti chiave nelle aree di maggiore crescita. Nel settore delle strade, il PFZ ritiene opportuni e urgenti alcuni progetti autostradali respinti dal Popolo e altri riguardanti tratte congestionate. Secondo il PFZ, i progetti offrono alle città interessate un margine di manovra per la rivalutazione strutturale e urbanistica delle loro reti di trasporto. Nel traffico d'agglomerato, considera altamente prioritaria la maggior parte dei grandi progetti presentati. Le date di realizzazione devono essere in parte armonizzate con i progetti nazionali.

Dal punto di vista del Consiglio federale, il rapporto di perizia del PFZ costituisce una base importante, scientificamente fondata e solida per definire le priorità e sviluppare ulteriormente l'infrastruttura di trasporto svizzera in un'ottica intermodale. Le priorità fissate sono fondamentalmente condivisibili e si adattano ampiamente al Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica. Il Consiglio federale intende pertanto discostarsi dalle priorità proposte dal PFZ soltanto in alcuni casi motivati.

Sulla base dei risultati presentati nel rapporto del PFZ e delle stime e analisi degli uffici federali competenti, con il presente progetto il Consiglio federale prosegue in modo coordinato i programmi di sviluppo strategico per la ferrovia e le strade. Nel contempo

⁶ Weidmann, Ulrich A.; Nold, Michael (2025): Trasporti '45, Rapporto finale. Perizia all'attenzione del capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Zurigo. doi: 10.3929/ethz-c-000783536

sottopone all'Assemblea federale per decisione i potenziamenti prioritari delle capacità su rotaia e strade nazionali nonché la prossima generazione del PTA. Laddove, in seguito alla definizione delle priorità, vengono a mancare elementi di rete previsti per le strade nazionali e la rete ferroviaria, il Consiglio federale propone di modificare i decreti federali concernenti la rete delle strade nazionali (decreto concernente la rete) e le fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

1.5 Pianificazione coordinata e intermodale

Una delle priorità principali della Confederazione è la pianificazione intermodale dell'infrastruttura. Il coordinamento intermodale degli ampliamenti e l'armonizzazione con la pianificazione del territorio avvengono tramite il Piano settoriale dei trasporti (PST) della Confederazione che definisce il quadro per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto svizzere. Il PST stabilisce inoltre i principi per il coordinamento con lo sviluppo territoriale auspicato. Due obiettivi fondamentali dello sviluppo futuro sono lo stretto coordinamento fra insediamenti e trasporti, attraverso uno sviluppo compatto e di alta qualità delle città e degli agglomerati, nonché la garanzia dell'accessibilità degli spazi rurali e delle regioni di montagna.

I principi formulati nel PST definiscono il coordinamento territoriale e intermodale dei trasporti e tengono conto delle esigenze ambientali. Questi principi vincolanti per le autorità confluiscono nei programmi di sviluppo strategico per le strade nazionali (PRO-STRA) e per l'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). I capitoli del PST relativi alle aree d'intervento hanno carattere indicativo e non sono vincolanti per le autorità.

Sulla base della perizia del PFZ, il progetto tiene conto dell'accresciuta necessità di una pianificazione intermodale delle infrastrutture di trasporto. Per una maggiore semplificazione, le fasi di ampliamento di strade e ferrovia nonché la quinta generazione del PTA sono riunite in un unico progetto, il che consente di armonizzare le pianificazioni in modo ottimale dal punto di vista geografico. Nell'area metropolitana di Zurigo, ad esempio, dando priorità all'ampliamento della rete ferroviaria, si può rinunciare al nuovo tratto autostradale a nord della città, l'autostrada della Glattal. L'ampliamento della rete ferroviaria sull'asse Ginevra–Losanna consentirà di attenuare l'aumento del traffico sulle strade nazionali e di predisporre le necessarie capacità su rotaia.

1.6 Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria è deciso e garantito sino alla fine del 2028; per il periodo 2029–2032 il Consiglio federale presenterà all'Assemblea federale un progetto separato. Per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali, il limite di spesa disponibile è definito fino alla fine del 2027. Per il prossimo quadriennio 2028–2031, con il presente progetto il Consiglio federale propone all'Assemblea federale un limite di spesa per l'esercizio e la manutenzione nonché l'adeguamento delle strade nazionali.

1.7 Panoramica dei decreti

Con il presente progetto sono posti in consultazione una revisione della legge federale sulle ferrovie e i seguenti 13 decreti federali.

Per l'infrastruttura ferroviaria:

- decreto federale concernente la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria e relativo decreto federale che stanZIA un credito d'impegno;
- decreti federali concernenti la modifica delle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria e relativi decreti federali concernenti l'adeguamento dei crediti d'impegno;
- decreto federale concernente il finanziamento a lungo termine di un'infrastruttura ferroviaria efficiente (proroga dell'uno per mille dell'IVA).

Per le strade nazionali:

- decreto federale sulla Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e relativo decreto federale che stanZIA un credito d'impegno;
- modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali;
- decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031.

Per il PTA:

- decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato;
- decreto federale su un credito aggiuntivo per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», nel quadro del programma Traffico d'agglomerato.

Come in precedenza, l'Assemblea federale può decidere separatamente in merito alle fasi di ampliamento per ferrovia e strade e al PTA, senza che vi sia un nesso giuridico tra i diversi decreti federali. Il decreto federale sulla proroga dell'uno per mille dell'IVA a favore del FIF deve invece essere collegato giuridicamente all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (v. cap. 2.4.3).

1.8 Rapporto con il programma di legislatura, la pianificazione finanziaria e le strategie del Consiglio federale

1.8.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il messaggio del Consiglio federale del 24 gennaio 2024⁷ sul programma di legislatura 2023–2027 include l'indirizzo politico 1 «La Svizzera assicura la propria prosperità in modo sostenibile e coglie le opportunità offerte dalla tecnologia digitale». L'obiettivo 6

⁷ FF 2024 525

riveste particolare importanza per la politica delle infrastrutture: «La Svizzera garantisce un finanziamento affidabile e solido delle sue infrastrutture nel settore dei trasporti e della comunicazione nell'era digitale»⁸.

Nel decreto federale del 6 giugno 2024⁹ sul programma di legislatura 2023–2027, l'articolo 7 numero 40 cita l'*adozione del messaggio concernente il limite di spesa 2028–2031 e fase di potenziamento 2027 per le strade nazionali* e l'articolo 23 numero 116 l'*adozione del messaggio concernente i programmi d'agglomerato di quinta generazione*. Inoltre l'*adozione del messaggio concernente la prossima fase di ampliamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)* è annunciata nel messaggio sul programma di legislatura 2023–2027. Questi lavori sono ora raggruppati in un unico progetto. Il mandato conferito al Parlamento dal decreto federale del 21 giugno 2019¹⁰ concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria (art. 1 cpv. 3) di presentare entro il 2026 un messaggio concernente la prossima fase di ampliamento sarà quindi adempiuto più tardi del previsto.

1.8.2 Rapporto con il piano finanziario

L'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento, le grandi opere e i progetti di ampliamento previsti dal PROSTRA sono finanziati attraverso il FOSTRA. Sempre attraverso il FOSTRA si finanziano i contributi federali nel quadro del PTA. Le spese per l'infrastruttura ferroviaria sono finanziate dal FIF. I fondi sono alimentati da fonti di finanziamento a destinazione vincolata; il bilancio della Confederazione non viene gravato e il freno all'indebitamento è rispettato.

⁸ FF 2024 1440

⁹ FF 2024 1440

¹⁰ RU 2019 3747

1.8.3 Rapporto con le strategie del Consiglio federale

L'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria e delle strade nazionali nonché il PTA sono influenzati da strategie e obiettivi sovraordinati della Confederazione. Tra le basi strategiche più importanti vi sono il Progetto territoriale Svizzera¹¹, Mobilità e territorio 2050: il Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, parte infrastruttura stradale, parte infrastruttura ferroviaria¹², la Prospettiva FERROVIA 2050¹³, la strategia climatica a lungo termine 2050, la legge federale sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (LOCli), la Strategia Biodiversità Svizzera (SBS) e la Strategia Suolo Svizzera.

Il Piano settoriale dei trasporti costituisce il quadro strategico deciso dal Consiglio federale per il coordinamento intermodale dei progetti relativi alle infrastrutture di trasporto e il loro coordinamento con lo sviluppo territoriale. La Strategia climatica 2050 si prefigge l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra al saldo netto pari a zero entro il 2050. Secondo la LOCli, nel settore dei trasporti le emissioni di gas serra devono essere ridotte almeno del 57 per cento rispetto al 1990 entro il 2040 e del 100 per cento entro il 2050. La strategia sulla biodiversità prevede, tra l'altro, il miglioramento della permeabilità delle infrastrutture di trasporto per la fauna mediante la costruzione di nuovi corridoi faunistici o il miglioramento di opere esistenti.

¹¹ Consiglio federale svizzero, CdC, DCPA, UCS, ACS: Progetto territoriale Svizzera. Berna 2026.

¹² Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica (admin.ch) - approvato dal Consiglio federale nel 2021, consultabile all'indirizzo www.are.admin.ch > DE > Mobilità > Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica. Piano settoriale dei trasporti – Parte Infrastruttura stradale – parte concettuale, USTRA 2018 e Piano settoriale dei trasporti – Parte Infrastruttura stradale – schede di coordinamento, USTRA 2018. Il Consiglio federale dovrebbe porre in vigore l'aggiornamento della parte concettuale e delle prime schede di coordinamento entro giugno 2026.

¹³ FF 2023 2061 - Messaggio relativo allo stato e alle modifiche dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e alla Prospettiva FERROVIA 2050 | Fedlex.

1.9 Interventi parlamentari

Nell'ambito della presente consultazione, il Consiglio federale propone lo stralcio dei seguenti interventi dell'Assemblea federale:

1.9.1 Ferrovie

2017	P	17.3262	Croce federale della mobilità e concetto rete ferroviaria (S 15.06.2017, CTT-S)
2022	M	22.4258	Prospettiva Ferrovia 2050. Impegnarsi anche per la realizzazione e il completamento della «Croce federale della mobilità» (N 12.12.2022, CTT-N; S 09.03.2023)
Con la Prospettiva Ferrovia 2050, presentata nel 2023, e la concretizzazione territoriale, il Consiglio federale indica in che modo la ferrovia deve svilupparsi a lungo termine e quali sono le sue priorità. Serve come base per gli obiettivi PROSSIF, che dovranno essere elaborati con i partner di pianificazione entro il messaggio 2031. Sono quindi disponibili le visioni richieste per la Svizzera come crocevia di traffico e per la rete ferroviaria. Sono stati inoltre valutati i potenziali di sviluppo tecnologico per il sistema ferroviario svizzero fino al 2050 e sono state formulate indicazioni su quali sviluppi debbano essere ulteriormente perseguiti.			
2019	M	19.4443 19.4444 19.4445 19.4446	Piano di misure per aumentare la quota dei TP rispetto al traffico complessivo (N 17.06.2021, Candinas, Graf-Litscher, Schaffner, Töngi; S 07.12.2021)
Per rispondere alle mozioni, l'UFT ha commissionato uno studio esterno sulle possibili misure, pubblicato nel marzo 2025. Sulla base dei risultati, il Consiglio federale ritiene che con il presente progetto e le misure già in vigore e quelle decise si stiano attuando attività sufficienti con un potenziale di aumento della quota dei trasporti pubblici rispetto al traffico complessivo. Ritiene non sia opportuno avviare ulteriori misure a livello federale.			
2021	M	21.4584	Ferrovia 2050. Garantire il collegamento delle regioni rurali (N 18.09.2023, Rechsteiner T.; 06.03.2024)
Concretizzando a livello territoriale la Prospettiva FERROVIA 2050, l'UFT ha precisato la strategia a lungo termine per la ferrovia. In diverse cartine viene illustrato il significato del nuovo orientamento strategico della ferrovia per le singole regioni. L'attenzione è rivolta a un'offerta ferroviaria coordinata su tutta la rete che collega funzionalmente tutti i tipi di spazi: urbani, periurbani, intermedi e rurali. La concretizzazione territoriale della prospettiva FERROVIA 2050 è una base fondamentale per la pianificazione delle future fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e tiene conto delle richieste della mozione 21.4584.			
2022	P	22.3261	Più digitalizzazione per una maggiore capacità nel trasporto ferroviario (N 13.03.2024, Schaffner)
La digitalizzazione delle ferrovie svizzere richiede l'attuazione della strategia ERTMS dell'UFT e ha come obiettivo l'implementazione del sistema di segnalazione in cabina di guida (FSS). Con questo progetto si richiede una prima tranche di un miliardo di franchi per l'attuazione dell'ERTMS con una digitalizzazione forzata della rete basata su corridoi. Ulteriori dettagli sono disponibili nel rapporto pubblicato parallelamente alla procedura di consultazione.			

2022	M	22.3827	Contro il declassamento delle regioni di Baden e Brugg nella definizione dell'orario nel Prossif 2035. Contro un ampliamento che implichi un peggioramento. Meno treni, più qualità (N 12.06.2024, Binder-Keller; S 11.03.2025)
Le pianificazioni per l'Orizzonte realizzativo a medio termine 2035, aggiornate a febbraio 2026, includono ancora il collegamento richiesto Baden–Brugg–Berna a cadenza oraria e senza cambi. I lavori di pianificazione di Orizzonte 2035 proseguiranno fino all'autunno 2026, con il coinvolgimento dei Cantoni.			
2023	M	23.3668	Ridondanza e affidabilità per l'asse ferroviario Losanna–Ginevra (S 19.12.2023, Français; N 11.03.2024)
Con lo studio «Genève–Lausanne, nouvelle ligne» (2020–2023), il Consiglio federale ha già esaminato le misure per aumentare capacità e flessibilità. Il rapporto, redatto in risposta ai postulati 21.4518 e 21.4366, illustra lo stato attuale dell'ampliamento di una linea ferroviaria ridondante tra Ginevra e Losanna. Le prime tappe sono già state decise: sulla linea Morges–Denges sarà realizzato un terzo binario e sulla tratta Perroy–Morges è in fase di progettazione una nuova tratta a doppio binario. Nell'ambito delle prossime fasi di ampliamento, il Parlamento può decidere in merito all'ampliamento completo di una linea ferroviaria ridondante sull'asse Losanna–Ginevra.			
2023	M	23.4209	Evitare un peggioramento massiccio dei trasporti pubblici da e verso il Cantone di Glarona (S 19.12.2023, Zopfi; N 11.06.2024)
Nelle pianificazioni per l'Orizzonte realizzativo a medio termine 2035, aggiornate a febbraio 2026, l'offerta nel traffico regionale è invariata rispetto all'offerta attuale (orario 2026). I collegamenti senza cambi Glarona–Zurigo e Glarona–Rapperswil rimarranno invariati come richiesto.			
2024	P	24.3071	Ripristino del collegamento diretto Basilea–Ginevra delle FFS (N 14.06.2024, Imark)
Con l'inaugurazione della galleria di Ligerz, nel 2030 verrà introdotto ogni ora un terzo treno a lunga distanza lungo il versante meridionale del Giura. Attualmente sono ancora in corso discussioni con i Cantoni interessati e il concessionario del traffico a lunga distanza in merito ai transiti a Bienne. Questo treno diretto da Ginevra può proseguire da Bienne sia verso Basilea che, in coincidenza con un treno proveniente da Losanna, verso Zurigo.			
2024	P	24.3136	Integrare meglio nel processo parlamentare la pianificazione tripartita nei TP (offerta, infrastruttura, materiale rotabile) e indicare in modo trasparente i costi conseguenti (S 10.06.2024, Würth)
Il triangolo della pianificazione offerta-infrastruttura-materiale rotabile è un elemento centrale dell'elaborazione tecnica delle fasi di ampliamento nel quadro del Programma di sviluppo strategico. Con il programma d'offerta per l'Orizzonte 2035, il presente messaggio includerà già una pianificazione della produzione più dettagliata rispetto alle ultime pianificazioni dell'offerta al momento del messaggio. Gli ampliamenti dell'offerta proposti per la fase di ampliamento vengono analizzati e valutati nell'ambito di una valutazione economica complessiva, compresi i costi che conseguenti. Questi ultimi sono quindi integrati nel calcolo costi-benefici dei progetti di ampliamento e fanno parte della valutazione dei progetti stessi.			

2024	M	24.4037	Sviluppare un programma d'offerta 2050 su scala nazionale e internazionale (S 03.12.2024, CTT-S; N 12.06.2025)
2024	M	24.4042	Sviluppare un programma d'offerta 2050 su scala nazionale e internazionale (N 13.11.2024, CTT-N; N 06.05.2025)
Nel quadro delle fasi di ampliamento PROSSIF vengono progressivamente elaborati programmi d'offerta in diversi orizzonti realizzativi e con diversi gradi di dettaglio, con il presente progetto sia per l'Orizzonte 2035 che per l'Orizzonte 2045. Con la concretizzazione della Prospettiva FERROVIA 2050 in materia di trasporti è disponibile anche un piano a lungo termine per il traffico viaggiatori a lunga distanza, inclusi i collegamenti con l'estero.			
2025	P	25.3710	Ottimizzazione del FIF. Ottenere di più con meno (S 25.09.2025, Zopfi)
Gli ambiti d'intervento menzionati nel postulato sono stati esaminati. Con il presente progetto il Consiglio federale propone il finanziamento di una prima tranche per la digitalizzazione forzata della rete basata su corridoi. Dal punto di vista finanziario, tutte le proposte sono state esaminate e respinte, fatta eccezione per la proroga dell'uno per mille dell'IVA. Un finanziamento congiunto di misure infrastrutturali da parte della Confederazione e dei Cantoni è già possibile nel quadro dell'articolo 58b Lferr. A tal fine la Confederazione conclude con i Cantoni una convenzione sul finanziamento (art. 35 dell'ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria). La proroga dell'uno per mille dell'IVA viene attuata con il presente progetto. La verifica di norme e standard è di competenza del Consiglio federale.			

1.9.2 Strade nazionali

2023	P	23.3497	Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale)
Il progetto generale per l'ampliamento del tratto Lugano-Sud e Mendrisio, approvato dal Consiglio federale il 16 dicembre 2022, consente di eliminare le congestioni più urgenti della N2 nel traffico con l'Italia. Al fine di garantire lo sviluppo sostenibile dell'intera regione anche a lungo termine, in occasione dell'approvazione del progetto generale il Consiglio federale ha stabilito che gli uffici interessati esamineranno le diverse soluzioni attualmente in fase di elaborazione nell'ambito dei progetti infrastrutturali in questa regione.			
2023	M	23.3346	Autostrada A1. Ampliamento a sei corsie della sede stradale
La verifica dei progetti finora inseriti nel PROSTRA Strade nazionali ha evidenziato che un ampliamento continuo a sei corsie non è realizzabile. Il Consiglio federale mira a sviluppare ulteriormente la rete delle strade nazionali ottimizzando l'esercizio, ad esempio convertendo corsie d'emergenza o introducendo impianti di armonizzazione delle velocità o per il dosaggio delle rampe d'entrata. Soltanto laddove queste misure non saranno sufficienti, sono previsti ampliamenti puntuali della capacità per garantire la funzionalità delle strade nazionali.			

1.9.3 PTA

Nel settore del PTA non vi è alcuno stralcio di interventi.

2 Punti essenziali del progetto

2.1 Ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

Nel settore dell'infrastruttura ferroviaria il progetto prevede quanto segue:

- l'aggiornamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria con la Fase di ampliamento 2027 (v. cap. 2.1.7) e la ripresa dei progetti già approvati (v. cap. 2.1.8);
- adeguamenti giuridici complementari volti a migliorare il processo di pianificazione, la nuova regolamentazione della competenza per le misure complementari (v. cap. 2.1.9) e l'introduzione di un progetto di massima come condizione per una decisione del Parlamento (v. cap. 2.1.10);
- un finanziamento supplementare per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (v. cap. 2.4).

Inoltre, il Consiglio federale fornisce una previsione della prossima Fase di ampliamento 2031 (v. cap. 2.1.12.1).

2.1.1 Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria

La Confederazione pianifica l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria nel quadro del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Ogni quattro anni presenta all'Assemblea federale un rapporto sullo stato di avanzamento dei progetti approvati e sulla fase di ampliamento successiva. Il PROSSIF comprende il graduale ampliamento della rete ferroviaria svizzera, basato sul fabbisogno documentato e sui programmi d'offerta. La bozza di una fase di ampliamento è preceduta da approfonditi studi di pianificazione e di progetto, in cui vengono definiti gli ampliamenti di capacità necessari, concordati con gli uffici interessati. In una fase di ampliamento vengono integrate le misure necessarie dal punto di vista dei trasporti e ragionevoli dal punto di vista economico. Il processo di pianificazione è definito nell'articolo 48 Lferr.

Figura 1 Funzionamento del PROSSIF



Nella logica attuale del PROSSIF, le singole fasi di ampliamento sono denominate in base all'orizzonte di pianificazione (ad es. Fase di ampliamento 2035 nel 2018). Il presente progetto prevede un cambiamento di sistematica analogo a quello previsto per le strade nazionali, in modo che in futuro le fasi di ampliamento siano definite in base all'anno in cui il Consiglio federale ha approvato il messaggio generale relativo a tutti vettori di trasporto. La terminologia dei decreti precedenti rimane invariata, anche se viene modificata dal punto di vista dei contenuti.

2.1.2 Funzionalità e resilienza della rete ferroviaria

Secondo le Prospettive di traffico 2050, tra il 2017 e il 2050 le prestazioni di trasporto per il traffico viaggiatori su rotaia aumenteranno del 33 per cento circa; nello scenario «base» la quota dei trasporti pubblici nelle prestazioni di trasporto aumenterà dal 21 al 24 per cento. Allo stesso tempo, la prestazione di trasporto nel traffico merci in tonnellate-chilometro crescerà tra il 35 e il 40 per cento rispetto al 2017, a seconda dello scenario. L'offerta attuale non è in grado di soddisfare la crescente domanda su tutte le tratte della rete ferroviaria. Attualmente le Prospettive di traffico sono in fase di rielaborazione; i risultati saranno disponibili nell'autunno 2026.

Con l'aumento della domanda e dell'utilizzo della rete aumentano anche i requisiti per la stabilità dell'orario e la produzione ferroviaria. Già oggi questa rete densamente trafficata dispone di brevi intervalli di successione dei treni e quindi di riserve minime. Ciò può portare rapidamente a ritardi e quindi a reazioni a catena negative su tutta la rete. Inoltre, le capacità disponibili per i viaggi necessari all'esercizio (ad es. per raggiungere un impianto di ricovero, un impianto di manutenzione o un impianto per il trasporto merci) sono a malapena sufficienti. Particolarmente critici sono i nodi in cui successioni di treni frequenti si sovrappongono a complesse relazioni di trasbordo, che richiedono una stabilità dell'orario particolarmente elevata e una produzione ferroviaria di alta precisione. Per poter garantire anche in futuro un orario stabile, oltre a una coerente digitalizzazione della rete ferroviaria sono indispensabili anche ampliamenti mirati.

2.1.3 Stato dei programmi di ampliamento

Per i tre programmi di ampliamento ferroviario «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria», «Fase di ampliamento 2025» e «Fase di ampliamento 2035» sono stati decisi tre crediti d'impegno per misure di ampliamento. Il volume d'investimento delle misure decise, incluso l'approfondimento in termini pianificatori di ulteriori misure, è di circa 31,4 miliardi di franchi (al prezzo del rispettivo credito, esclusi rincaro e IVA, v. Tabella 1).

Tabella 1 Mezzi sbloccati e costi finali previsti dei tre programmi dell'infrastruttura ferroviaria in mio. fr.

Credito d'impegno	Mezzi sbloccati	Costi finali previsti ⁴	Delta ⁴
NFTA	19 100	17 800	-1300
Corridoio di quattro metri	990	940	-50
Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria ¹	4810	4664	-146
Fase di ampliamento 2025 ²	6765	6923	+158
Fase di ampliamento 2035 ³	16 070	19 786	+3716

¹ Prezzi al 04/2005 esclusi rincaro e IVA

² Prezzi al 10/2008 esclusi rincaro e IVA

³ Prezzi al 10/2014 esclusi rincaro e IVA

⁴ Stato 30.06.2025; al prezzo del rispettivo credito

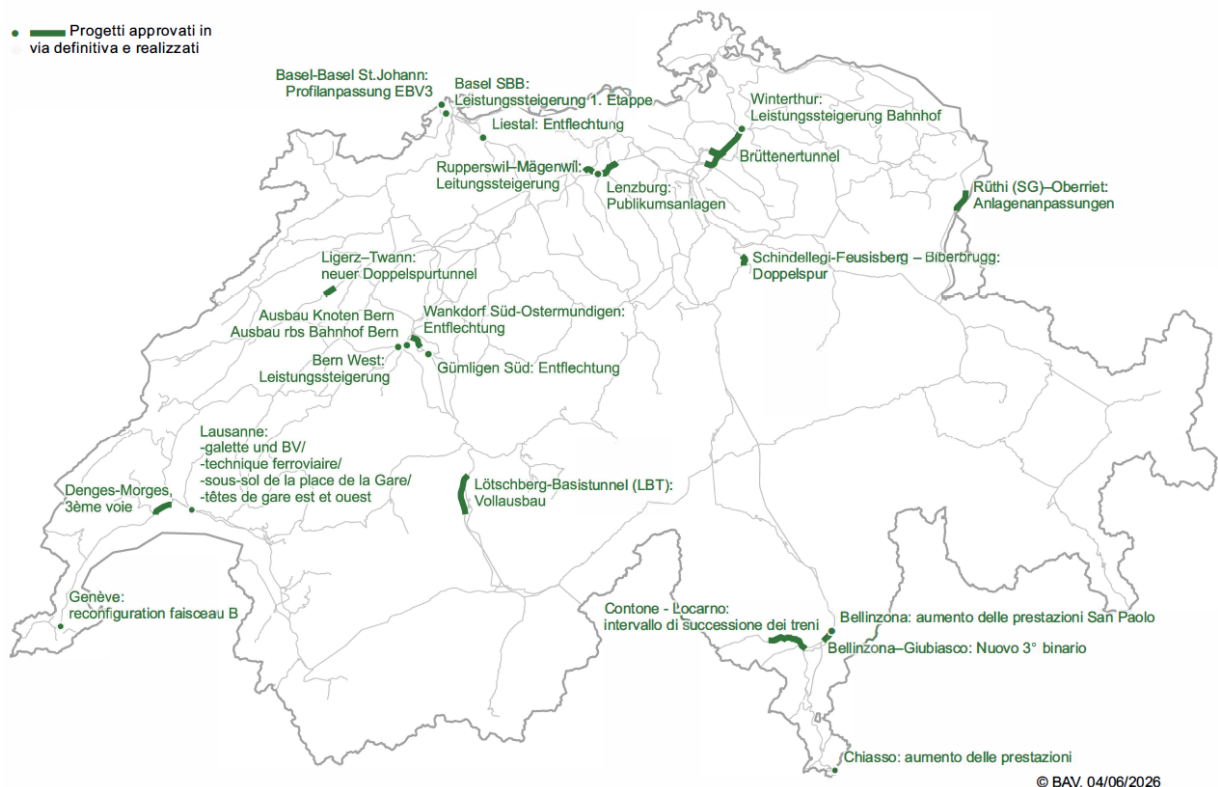
Nell'ottica attuale, il programma «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» può essere concluso nel quadro dei fondi autorizzati. Nella Fase di ampliamento 2025 e nella Fase di ampliamento 2035 le previsioni sui costi finali superano i fondi disponibili. Il Consiglio federale propone pertanto adeguamenti dei programmi e chiede ulteriori mezzi di credito (v. cap. 2.1.8).

L'UFT illustra dettagliatamente lo stato attuale delle misure infrastrutturali nei rapporti annuali sullo stato degli ampliamenti sulla rete ferroviaria; attualmente è disponibile il rapporto 2025¹⁴. Poiché si basano su una previsione dei costi costantemente aggiornata, le indicazioni ivi contenute possono differire da quelle incluse nei nuovi progetti di decreto proposti. Con il messaggio del Consiglio federale all'attenzione dell'Assemblea federale si intende aggiornare i crediti richiesti sulla base delle previsioni sui costi disponibili. L'UFT accompagna i progetti di ampliamento e si adopera per il rispetto dei relativi costi.

L'entrata in servizio degli ampliamenti avviene in modo scaglionato. Il piano di attuazione viene aggiornato annualmente sulla base dell'avanzamento del progetto, della stabilità dell'orario su tutta la rete e delle attuali previsioni per il FIF. Gli orizzonti di realizzazione vengono stabiliti solo a grandi linee sulla base dell'esperienza degli anni passati. L'accumularsi dei cantieri e le condizioni quadro operative aumentano i rischi legati alle scadenze e le fasi di costruzione devono essere eventualmente prolungate o spostate. A condizione che i progetti possano essere realizzati secondo le pianificazioni dei gestori delle infrastrutture, un'eventuale carenza di liquidità nel FIF richiederebbe presumibilmente una gestione delle spese a partire dal 2030. Poiché ai sensi dell'articolo 7 capoverso 1 LFIF il Fondo non può indebitarsi, se la liquidità non fosse sufficiente i progetti dovrebbero essere scaglionati nel tempo (v. le spiegazioni al cap. 5.1.1.2).

¹⁴ I rapporti sullo stato di avanzamento sono disponibili al seguente indirizzo: www.bav.admin.ch > Modi di trasporto > Ferrovia > Programmi di ampliamento (situazione al 15.01.2026).

Figura 2 Progetti di ampliamento del PROSSIF realizzati, approvati e non più verificati (> 100 mio. fr.)



2.1.3.1 NFTA

La nuova ferrovia transalpina (NFTA) è stata approvata dal Popolo nel 1992 ed è oggi in funzione; restano ancora da completare alcuni lavori relativi alla garanzia e alla conclusione. Il conteggio del credito totale è previsto per il 2029. A giugno 2025 la previsione dei costi era di 17,8 miliardi di franchi (prezzi ottobre 1998, IVA esclusa), cifra coperta dal credito complessivo di 19,1 miliardi di franchi.

2.1.3.2 Corridoio di quattro metri

La realizzazione di un corridoio di quattro metri sulle tratte di accesso alla NFTA è stata decisa dal Parlamento nel 2013¹⁵. Gli ampliamenti del profilo sulla tratta Basilea-Chiasso (–Ranzo), compresa la tratta del Ceneri, nonché sulla parte della linea italiana di Luino finanziata dalla Svizzera sono stati sostanzialmente realizzati. Sono ancora in sospeso adeguamenti dei profili nella zona di Basilea (gallerie Schützenmatt e Kan-nenfeld) e Bellinzona (gallerie Svitto II e Dragonato II). Nel 2020 è stato concordato con l'Italia¹⁶ l'ulteriore sviluppo della linea del Sempione in termini di capacità e profilo di sagoma fino al 2029, mentre la Svizzera parteciperà con un tetto di spesa. A giugno 2025 la previsione dei costi era di 0,94 miliardi di franchi (prezzi aprile 2012, IVA esclusa), quindi leggermente al di sotto del credito d'impegno di 0,99 miliardi di franchi.

2.1.3.3 Programma SIF

¹⁵ RS 742.140.4 Legge federale del 13 dicembre 2013 sulla realizzazione e il finanziamento di un corridoio di quattro metri sulle tratte di accesso alla NFTA (Legge sul corridoio di quattro metri).

¹⁶ RS 0.742.140.28 Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Italiana per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra la Svizzera e l'Italia sull'asse del Lötschberg-Sempione, concluso il 3 settembre 2020.

La legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) è entrata in vigore nel 2009¹⁷ ed è stata modificata nel 2016. Fondamentalmente le offerte da realizzare fanno parte dell'attuale programma d'offerta 2035, ad eccezione della riduzione dei tempi di percorrenza inizialmente auspicata sulla tratta Winterthur–San Gallo, che richiede prima un esame generale dell'asse ovest-est. Il programma di ampliamento SIF comprende attualmente 95 progetti di costruzione. I punti chiave si concentrano nell'area di Losanna e negli investimenti negli accessi NFTA e tra Olten e Aarau (galleria dell'Eppenberg). Oltre il 90 per cento dei progetti è in fase di realizzazione oppure è già operativo. A giugno 2025 la previsione dei costi era di 4,7 miliardi di franchi (prezzi aprile 2005, IVA esclusa), cifra coperta dal credito complessivo di 4,8 miliardi di franchi. Non è prevista una riduzione del volume del programma e non è necessario un adeguamento del credito complessivo (cinque crediti parziali).

2.1.3.4 Fase di ampliamento 2025 del PROSSIF

La Fase di ampliamento 2025 (FA 2025) è stata decisa dall'Assemblea federale nel 2013¹⁸ e modificata nel 2024¹⁹, con l'obiettivo di eliminare le congestioni e aumentare le capacità per far fronte alla crescente domanda. In linea di principio, le offerte previste fanno parte dell'attuale programma d'offerta 2035. Fa eccezione la riduzione dei tempi di percorrenza inizialmente auspicata tra Losanna e Berna, che presuppone un esame generale dell'asse ovest-est e potrà essere portata avanti solo in una futura fase di ampliamento. La FA 2025 comprende circa 70 progetti di costruzione, incentrati sui nodi di Ginevra e Berna (incl. Gümligen–Münsingen) e altre misure in tutta la rete, in particolare nei Cantoni Basilea Città, Basilea Campagna, San Gallo e Ticino. Oltre il 70 per cento dei progetti è in fase di realizzazione o è già operativo. L'attuazione degli ampliamenti procede perlopiù secondo i piani. A giugno 2025 la previsione dei costi era di 6,9 miliardi di franchi (prezzi ottobre 2008, IVA esclusa, senza rischi di programma ponderati), quindi leggermente superiore al credito d'impegno di 6,8 miliardi di franchi. Finora sono stati spesi 2,5 miliardi di franchi e sussistono rischi legati ai costi per diverse centinaia di milioni di franchi.

2.1.3.5 Fase di ampliamento 2035

La Fase di ampliamento 2035 (FA 2035) è stata approvata dall'Assemblea federale nel 2019²⁰ e modificata nel 2024²¹. Gli obiettivi prioritari sono la riduzione dei sovraccarichi esistenti o prevedibili, l'eliminazione delle congestioni e l'ampliamento dell'offerta nel traffico merci, regionale e a lunga distanza. La FA 2035 comprende attualmente 155 progetti di costruzione sulle reti delle FFS e di 20 ferrovie private. Circa l'80 per cento dei progetti è nella fase di pianificazione e progettazione. 59 progetti sono nella fase di approvazione dei piani, in fase di realizzazione o sono già operativi. Le fasi in corso vengono concluse secondo i piani. Per i progetti ai quali il Consiglio federale intende rinunciare, non sarà avviata alcuna nuova fase fino alla decisione del Parlamento sul presente decreto federale.

¹⁷ RS 742.140.2 Legge federale del 20 marzo 2009 sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) (stato 1° gennaio 2016).

¹⁸ RS 742.140.1 Decreto federale del 21 giugno 2013 concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria.

¹⁹ Decreto federale del 15 marzo 2024 concernente la modifica delle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

²⁰ RS 742.140.5 Decreto federale del 21 giugno 2019 concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

²¹ Decreto federale del 15 marzo 2024 concernente la modifica delle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

L'Assemblea federale ha approvato per la FA 2035 un credito complessivo di 16,1 miliardi di franchi²². A giugno 2025 la previsione dei costi era di 19,8 miliardi di franchi, quindi superiore di 3,7 miliardi di franchi al credito d'impegno approvato. Finora sono stati spesi 0,9 miliardi di franchi.

2.1.3.6 Misure aggiuntive per il programma d'offerta 2035

Come illustrato al numero 1.2, è emerso che il programma d'offerta 2035 e gli obiettivi in esso contenuti non si potranno attuare senza misure aggiuntive con conseguenze in termini di costi. Sarebbero necessarie misure supplementari per rendere attuabile il programma d'offerta originario per il 2035 (il cosiddetto «consolidamento»), risorse aggiuntive per garantire la gestione dei flussi di passeggeri nelle grandi stazioni e diverse misure specifiche. Considerati i costi aggiuntivi delle fasi di ampliamento precedenti, l'ulteriore fabbisogno ammonterebbe a circa 14 miliardi di franchi (esclusi rincaro e IVA).

2.1.4 Risultati della perizia del PFZ

2.1.4.1 Cambio di strategia

Con i mezzi finanziari e le risorse di pianificazione e costruzione disponibili non è possibile attuare le decisioni e gli obiettivi d'offerta finora stabiliti. Nella sua perizia «DA-TEC: Trasporti 2045» il PFZ raccomanda un cambio di strategia: anziché un miglioramento minimo senza un sostanziale valore aggiunto strutturale, l'attenzione deve essere focalizzata su grandi progetti strutturalmente efficaci e su ampliamenti mirati nei settori della rete critici in termini di capacità. Parallelamente si dovranno sfruttare con maggiore forza le potenzialità della digitalizzazione. Infine, le norme e gli standard funzionali e tecnici devono essere semplificati e applicati in modo pragmatico.

2.1.4.2 Nuova priorità del PROSSIF

Sulla base della perizia del PFZ, il Consiglio federale propone nuove priorità per i progetti di ampliamento, che vanno di pari passo con la rinuncia a progetti già approvati dall'Assemblea federale. Il Consiglio federale si discosta dalle priorità secondo la perizia del PFZ solo in casi motivati.

Nel settore ferroviario occorre tener conto dei seguenti fattori:

- infrastruttura e offerta devono essere armonizzate;
- i sovraccarichi previsti nell'Orizzonte 2045 devono essere affrontati con capacità adeguate;
- gli interventi di ampliamento sulle linee principali fortemente congestionate non devono comportare la perdita di capacità o di tempi di percorrenza preziosi;
- le misure di ampliamento devono essere in parte coordinate con il necessario mantenimento della qualità e con progetti di terzi;
- sono necessari ampliamenti integrativi dell'infrastruttura per poter sfruttare l'utilità di progetti con effetti strutturali e di progetti attualmente nella fase di costruzione (cosiddette «misure complementari»).

²² Decreto federale dell'11 giugno 2019 che stanza un credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria e decreto federale del 26 febbraio 2024 concernente l'aumento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

2.1.5 Conseguenze del cambio di strategia

Il Consiglio federale intende ampliare gradualmente la rete ferroviaria con orizzonti di offerta e realizzazione scaglionati. Ciò consente ampliamenti chiaramente definiti entro il 2030 e il 2035 unitamente a programmi d'offerta concreti. Ulteriori tappe intermedie sono indicate nel messaggio 2031. Per il 2045, il Consiglio federale propone progetti chiave e delinea sommariamente il possibile sviluppo dell'offerta. L'orientamento strategico a lungo termine dell'ulteriore sviluppo della ferrovia è determinato dalla prospettiva a lungo termine FERROVIA 2050.

Figura 3 Sviluppo graduale dell'offerta in quattro orizzonti



La prospettiva a lungo termine FERROVIA 2050 determinerà l'orientamento strategico dell'ulteriore sviluppo della ferrovia in modo più intenso e concreto rispetto a quanto fatto finora. L'ampliamento della ferrovia continuerà ad essere graduale, ma con orizzonti temporali diversi. Questa procedura mira a garantire che anche la digitalizzazione e lo sviluppo tecnologico siano presi in considerazione e che gli investimenti in corso possano essere valorizzati tempestivamente. Si distingue tra progetti infrastrutturali di importanza strategica per la rete, i cosiddetti elementi di rete strategiche, e misure complementari tecnicamente necessarie per garantire il buon funzionamento del programma d'offerta.

2.1.6 Criteri per la selezione dei progetti

L'assegnazione delle priorità correlata al cambio di strategia si basa sui seguenti criteri.

- **Finanziabilità/quadro finanziario:** i costi di tutti gli obiettivi da perseguire relativi all'offerta devono rispettare il quadro finanziario definito strategicamente nel FIF per gli orizzonti 2035 e 2045. In tale contesto vanno considerate in via prioritaria le risorse finanziarie necessarie per le misure già decise e non più in fase d'esame, per le misure complementari necessarie nell'Orizzonte di realizzazione 2035 e per la digitalizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Occorre tenere conto anche dei costi per gli elementi di rete strategici e delle misure complementari necessarie in fase di pianificazione dell'offerta.

- Maturità del progetto: la precisione dei costi degli elementi di rete strategici dipende dal grado di maturità dei progetti. Vengono proposti per la realizzazione soltanto gli elementi di rete strategici per i quali, al più tardi al termine della procedura di consultazione, esiste un progetto di massima concluso con la relativa precisione dei costi. Per gli elementi di rete strategici per i quali non esiste ancora un progetto di massima concluso e la cui priorità è elevata sono previsti mezzi di progettazione. L'approvazione dei mezzi finanziari per la realizzazione avverrà mediante un messaggio successivo, non appena sarà disponibile il progetto di massima concluso.
- Fissazione delle priorità nella perizia del PFZ: in linea di principio ci si basa sulla definizione delle priorità nella perizia del PFZ, in particolare per gli elementi di rete strategici con efficacia sia nazionale che regionale. Gli elementi di rete strategici ad alta priorità devono continuare a essere perseguiti, tranne in casi eccezionali, sulla base dei criteri seguenti:
- analisi costi-benefici (ACB): secondo l'articolo 48c Lferr, le misure proposte si basano su una valutazione economico-aziendale. Per tutti gli interventi di ampliamento, nell'ambito dei lavori precedenti relativi alle fasi di ampliamento è stata effettuata un'analisi economica costi-benefici secondo la metodologia NIBA (indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria). In vista del messaggio è prevista una nuova valutazione per l'Orizzonte 2035 e un aggiornamento dell'analisi costi-benefici per gli elementi di rete strategici;
- riduzione del sovraccarico: con il relativo obiettivo d'offerta, il progetto contribuisce a ridurre i sovraccarichi previsti;
- compatibilità con i nuovi sviluppi della prospettiva FERROVIA 2050: il progetto è compatibile con i nuovi sviluppi nell'ambito della concretizzazione della prospettiva FERROVIA 2050 in materia di trasporti e con l'obiettivo PROSSIF;
- utilizzo del suolo e zone protette: le misure già valutate nella Fase di ampliamento 2035 non comportano uno sfruttamento sproporzionato del suolo né incidono sulle zone protette. In vista del messaggio vengono aggiornati gli elementi di rete strategici;
- dipendenza dal mantenimento della qualità o da progetti correlati: il mantenimento della qualità, assolutamente indispensabile e comunque necessario, o i progetti correlati, ad esempio nell'ambito del PTA o su strada, giustificano il fabbisogno di fondi supplementari per l'ampliamento;
- necessità di un programma d'offerta funzionante: il progetto è assolutamente necessario per un programma d'offerta funzionante, in particolare nell'Orizzonte 2035;
- nessuna perdita di capacità sulle tratte principali: la misura non comporta perdite di capacità sulle tratte principali della rete ferroviaria né riduzioni dei tempi di percorrenza nel traffico a lunga distanza, per le quali occorrerebbero misure di compensazione supplementari nell'immediato o al successivo ampliamento; ciò concerne in particolare le nuove fermate.

2.1.7 Fase di ampliamento 2027 e adeguamenti alle fasi di ampliamento 2025 e 2035

A seguito della conferma delle misure già decise dall'Assemblea federale, le risorse sono ripartite tra diversi decreti federali concernenti le fasi di ampliamento 2025, 2035 e 2027.

Sulla base della nuova procedura descritta sopra, con il presente progetto il Consiglio federale prevede le seguenti misure:

- potenziamento dell'offerta nel 2030 (0,05 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.1)
- potenziamento dell'offerta nel 2035 (3,0 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.2)
- progetti strutturanti nazionali e regionali (progetti chiave) con Orizzonte di realizzazione 2045 (13,6 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.3)
- infrastrutture complementari per il potenziamento dell'offerta entro il 2045 (1,8 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.4)
- digitalizzazione (1,0 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.5)
- strumenti di pianificazione, mezzi per gli impianti di trasporto a fune e cofinanziamento di infrastrutture all'estero (1,0 mia. fr., prezzi 06/2025, v. cap. 2.1.7.6)

Il presente progetto comprende perlopiù elementi di rete strategici, già decisi dall'Assemblea federale e la cui priorità è stata confermata dal PFZ. A ciò si aggiungono la prima tappa della stazione di transito di Lucerna e la galleria multifunzionale del Grimsel come nuovi elementi di rete strategici. Secondo lo stato attuale della pianificazione, ne risulta un pacchetto complessivo di circa 20 miliardi di franchi, prezzi 06/2025, esclusi rincaro futuro e IVA. Includendo l'IVA e il futuro rincaro, il quadro complessivo è di circa 23 miliardi di franchi.

2.1.7.1 Ampliamento dell'offerta entro il 2030

Per l'ampliamento dell'offerta a partire dal 2030 è prevista l'introduzione di un collegamento aggiuntivo Bienne–Yverdon-les-Bains con un prolungamento fino a Ginevra. L'ampliamento si basa sulla messa in servizio dell'elemento di rete della galleria a doppio binario Ligerz–Twann. Per il lancio dell'offerta sono necessarie misure complementari per circa 50 milioni di franchi nell'area di Renens (progetto Tête Ouest).

2.1.7.2 Ampliamento dell'offerta entro il 2035

L'ampliamento dell'offerta entro il 2035 si concentrerà sull'aumento della capacità nelle tratte congestionate. L'ampliamento dell'offerta consentirà, a partire dal 2035, la cadenza quartoraria dell'IC Berna–Zurigo, la cadenza semioraria dell'IR Berna–Lucerna e dell'IR Basilea–Zurigo nonché cadenze semiorarie sistematiche nel traffico regionale sull'Altopiano. Nelle regioni di Losanna–Ginevra e Bellinzona–Locarno è possibile aumentare le capacità del traffico regionale con collegamenti ferroviari supplementari. Nella regione di Zurigo l'aumento della capacità viene realizzato grazie all'impiego di materiale rotabile più lungo. Il trasporto merci beneficia di capacità supplementari e di una migliore qualità nel traffico est-ovest Zurigo–Losanna. Questo ampliamento corrisponde all'utilità centrale dell'attuale programma d'offerta 2035, contribuisce a ridurre i sovraccarichi più urgenti e, secondo il Consiglio federale, è irrinunciabile. L'ampliamento tiene conto degli elementi di rete attualmente in costruzione e realizzabili entro il 2035. Per l'ampliamento dell'offerta a partire dal 2035, il Consiglio federale prevede misure complementari per circa 3 miliardi di franchi.

Tabella 2 Ampliamento dell'offerta nell'Orizzonte di realizzazione a medio termine 2035

Obiettivi strategici d'offerta	Miglioramenti dell'offerta a livello di orario
Potenziamento delle capacità Altopiano nel traffico viaggiatori	- Cadenza 1/4h IC Berna–Zurigo–Aeroporto Zurigo - Cadenza 1/2h IR Berna–Zofingen–Lucerna - Cadenza 1/2h IR Basilea–Aarau–Zurigo - 4 treni all'ora Aarau–Zurigo, Brugg AG–Baden–Zurigo e Muri AG–Lenzburg - Cadenza 1/2h Baden–Olten–Zofingen–Sursee - Cadenza 1/2h Langenthal–Lenzburg–Rotkreuz
Potenziamento delle capacità Altopiano nel traffico merci	- Eliminazione delle esclusioni di direzione Zofingen–Lenzburg (ferrovia nazionale) - +1 traccia merci Zofingen–ABS–Soletta - +1 traccia merci staz. sm. Limmattal–Altdorf - +1 traccia merci staz. sm. Basilea Stein–Säckingen (prosegue per Coblenza o nelle ore di traffico ridotto per Suhr / staz. sm. Limmattal) - Capacità supplementare staz. sm. Limmattal–Ruppertschwil - Diversi collegamenti migliorati fra tracce per il traffico merci
Potenziamento delle capacità versante sud del Giura nel traffico merci e viaggiatori	- 3° treno a lunga distanza Biel/Bienne–Yverdon-les-Bains con prosecuzione diretta per Ginevra (circonvallazione) - +1 traccia per il traffico rapido merci stazione di smistamento Limmattal–Losanna Smistamento incl. riduzione tempo di percorrenza Losanna Smistamento–Bienne - Eliminazione limitazione del traffico merci nelle ore di punta Cornaux–Bienne - Diversi collegamenti migliorati fra tracce per il traffico merci
Potenziamento delle capacità Ginevra–Losanna nel traffico viaggiatori	- Intensificazione dell'offerta RE Ginevra–Renens - Intensificazione dell'offerta Annemasse–Lancy-Pont-Rouge (–La Plaine) - Coppet–Ginevra–Annemasse con treni a due piani
Potenziamento delle capacità nella regione di Ginevra e Losanna nel traffico merci	- Eliminazione esclusione di direzione traffico merci La Plaine–Ginevra La Praille - +1 traccia merci Daillens–Losanna Smistamento

Obiettivi strategici d'offerta	Miglioramenti dell'offerta a livello di orario
Potenziamento delle capacità Palézieux–Payerne nel traffico viaggiatori	- Palézieux–Payerne con treni a due piani
Potenziamento delle capacità in Ticino nel traffico regionale	- 4° prodotto TR Bellinzona–Locarno - Aumento cadenza 1/2h Lugano–Rivera–Bironico–Giubiasco per Bellinzona
Potenziamento delle capacità della S-Bahn di Zurigo nel traffico regionale	- Treni più lunghi nella Furttal, nell'Oberland zurighese e a Winterthur–Sciaffusa

Nota: Pianificazione aggiornata a marzo 2026. Ulteriori miglioramenti sono ancora in fase di elaborazione fino alla redazione del messaggio.

2.1.7.3 Elementi di rete strategici con Orizzonte realizzativo 2045

Elementi di rete strategici con efficacia nazionale

L'Orizzonte 2045 si concentra sulle scelte strategiche per l'ampliamento della ferrovia entro il 2045. In questo contesto vengono definiti gli obiettivi strategici d'offerta da perseguire fino al 2045 e, una volta raggiunta una profondità sufficiente del progetto, vengono decisi gli elementi di rete strategici necessari a tal fine. Per l'ampliamento entro il 2045 il Consiglio federale prevede i seguenti elementi di rete strategici: galleria di base dello Zimmerberg II, quarto binario Zurigo Stadelhofen, linea diretta Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, ampliamenti dei nodi di Ginevra e Basilea, prima tappa stazione di transito di Lucerna, galleria del Grimsel e prime misure complementari per un programma d'offerta funzionante nel 2045.

Tabella 3 Obiettivi strategici d'offerta e relativi elementi di rete nell'Orizzonte realizzativo strategico 2045 (per ogni blocco di costi viene esposta la fascia di costo più elevata tra le diverse fasi del progetto)

Obiettivi strategici d'offerta	Elementi di rete strategici con efficacia nazionale	Costi in mio. fr. ¹
Potenziamento delle capacità della S-Bahn di Zurigo	- 4° binario Zurigo Stadelhofen	1700 ³
Potenziamento delle capacità traffico regionale Ginevra	- Stazione sotterranea Ginevra	1800 ³
Potenziamento delle capacità e accelerazione Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds	- Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds: linea diretta	1600 ²
Potenziamento delle capacità e accelerazione Zurigo–Zugo	- Galleria di base Zimmerberg II	1800 ³
Potenziamento delle capacità nodo di Lucerna	- Galleria Dreilinden e stazione di testa sotterranea	3000 ³
Potenziamento delle capacità Basilea FFS e piattaforma dei trasporti Margarethen	- Ampliamento installazioni per il pubblico Basilea FFS - Nuova costruzione ponte di Margarethen	900 ²
Eliminazione delle lacune tra la rete ferroviaria a scartamento ridotto a nord e a sud delle Alpi	- Nuova linea ferroviaria Innertkirchen–Oberwald (galleria multifunzionale del Grimsel)	800 ²

¹ Stato del progetto e prezzi: giugno 2025, IVA esclusa

² Precisione dei costi +/- 30 %

³ Precisione dei costi +/- 20 %

Secondo i NIBA, la galleria del Grimsel è valutata pari a 0. Considerate le opportunità di sfruttare le sinergie del raggruppamento, il potenziale turistico e il miglioramento dell'accesso alle regioni turistiche, questo progetto viene comunque proposto per la realizzazione; inoltre, la perizia del PFZ lo considera prioritario. La decisione a favore della galleria del Grimsel è subordinata alla possibilità di un raggruppamento con la linea di trasmissione che attualmente attraversa il passo del Grimsel. L'esito di questa verifica è atteso per la seconda metà del 2026. Inoltre, il Consiglio federale si aspetta che i Cantoni e i Comuni interessati indichino, entro la data di approvazione del messaggio del Consiglio federale, come intendono sfruttare il potenziale che si crea attraverso una pianificazione territoriale e uno sviluppo territoriale proattivi. Qualora si verificassero aumenti consistenti dei costi o non potessero essere soddisfatte le ulteriori condizioni di cui all'articolo 48c Lferr, in un'ottica globale si dovrà eventualmente rinunciare al progetto.

Elementi di rete strategici con efficacia regionale

Oltre agli elementi di rete strategici costituiti da grandi progetti, spesso con un'efficacia nazionale, il Consiglio federale prevede anche la conferma di progetti di ampliamento strategici con efficacia regionale e dei relativi elementi di rete.

Tabella 4 Progetti di ampliamento strategici con efficacia regionale nell'Orizzonte realizzativo strategico 2045 (per ogni blocco di costi viene esposta la fascia di costo più elevata tra le diverse fasi del progetto)

Obiettivi strategici d'offerta	Elementi di rete strategici con efficacia regionale	Costi in mio. fr. ¹
Potenziamento delle capacità Täsch–Zermatt (MGB)	- Täsch–Zermatt: Galleria di Unnerchriz	470 ⁴
Potenziamento delle capacità della S-Bahn di Berna	- <i>Ampliamento nodo di Berna (già in costruzione e non incluso nel calcolo)</i> - Münsingen: binario di regresso - Berna Brünnen: binario di regresso	210 ³
Potenziamento delle capacità Zurigo–Sciaffusa	- Lottstetten–Jestetten: doppio binario	190 ⁴
Potenziamento delle capacità Losanna–Bercher (LEB)	- Assens–Etagnières: doppio binario e passaggio sotterraneo	170 ⁴
Potenziamento delle capacità Berna–Soletta/Worb (RBS)	- <i>Ampliamento stazione rbs Berna (già in costruzione e non incluso nel calcolo)</i> - Soletta: prolungamento marciapiede - Deisswil–Bolligen: doppio binario - Boll–Utzigen–Stettlen: doppio binario - Zollikofen: binario di regresso	170 ²
Nuovo tracciato Fideris–Küblis (RhB)	- Fideris–Küblis: galleria di Fideris	160 ⁴
Potenziamento delle capacità Aigle–Leysin (TPC)	- Leysin–Villag–Leysin–Télécabine: nuova traccia	140 ⁴
Aumento delle prestazioni San Gallo–Rorschach–Kreuzlingen	- San Gallo: aumento delle prestazioni stazione	140 ²

Obiettivi strategici d'offerta	Elementi di rete strategici con efficacia regionale	Costi in mio. fr. ¹
	- Rorschach: 6° bordo del marciapiede - Münsterlingen–Scherzingen: 2° bordo del marciapiede	
Potenziamento delle capacità Zurigo–Sihlwald/Uetliberg (SZU)	- Zurigo Binz–Borweg: doppio binario - Zurigo Leimbach Sud: doppio binario - Zurigo Brunau–Ponte Höckler: doppio binario	80 ³
Potenziamento delle capacità Frauenfeld–Wil (AB)	- Wil Ovest: nuova fermata - Jakobstal: nuovo punto d'incrocio - Münchwilen Pflegeheim: trasformazione punto d'incrocio - Frauenfeld–Wil: adeguamenti degli impianti di sicurezza	60 ³
Ulteriori potenziamenti delle capacità ferrovie a scartamento metrico	- Kägiswil: doppio binario (zb) - Li Foppi: punto d'incrocio (RhB) - Leimental–Basilea: S-Tram (BLT)	80 ⁴
Altri miglioramenti dell'offerta a livello regionale	- Kleinwabern: nuova fermata - Le Noirmont Sous-la-Velle: nuova fermata - Agy: nuova fermata - Givisiez: nuova diagonale - Thörishaus Station–Niederwangen: binario di precedenza	80 ²

¹ Stato del progetto e prezzi: giugno 2025, IVA esclusa

² Precisione dei costi +/- 50 %

³ Precisione dei costi +/- 30 %

⁴ Precisione dei costi +/- 20 %

Nella Figura 4 e nella Figura 5 sono rappresentati i miglioramenti dell'offerta fino al 2045 compreso e gli elementi di rete strategici con efficacia nazionale e regionale nell'Orizzonte realizzativo 2045.

Figura 4 Miglioramenti dell'offerta fino all'Orizzonte realizzativo 2045 compreso

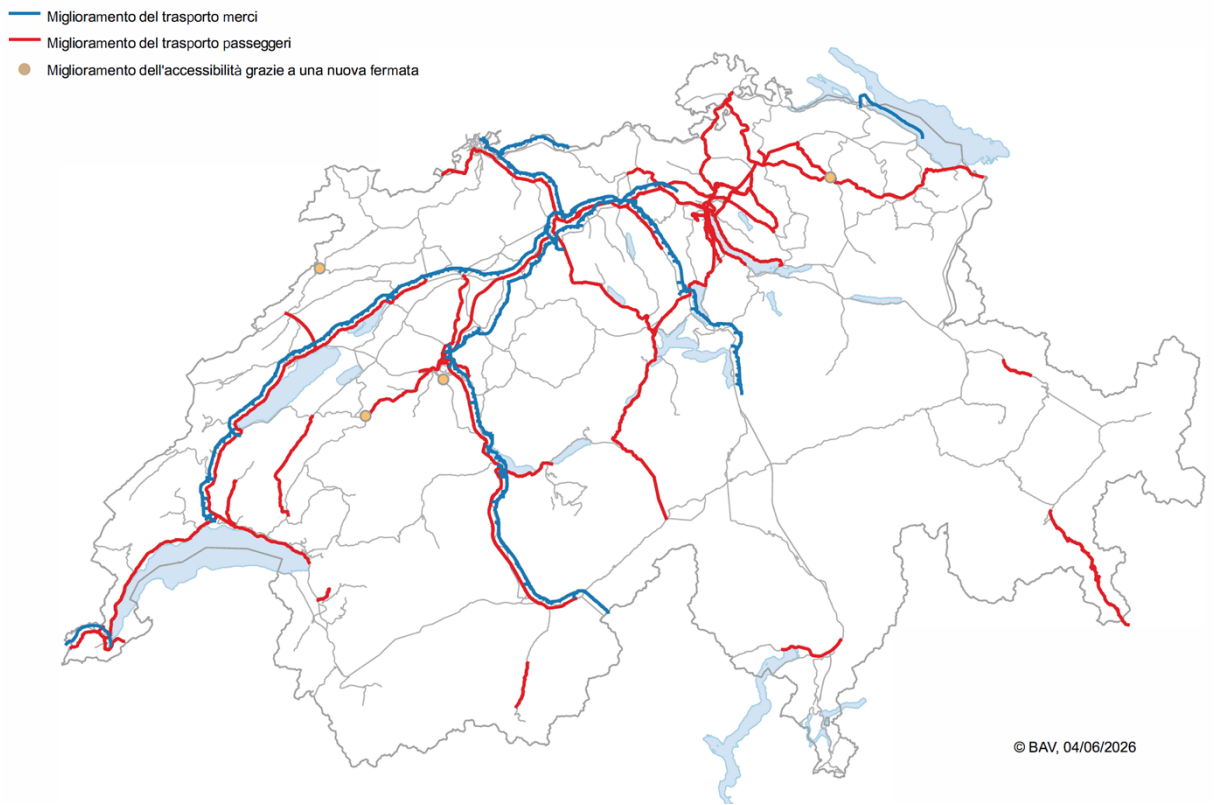
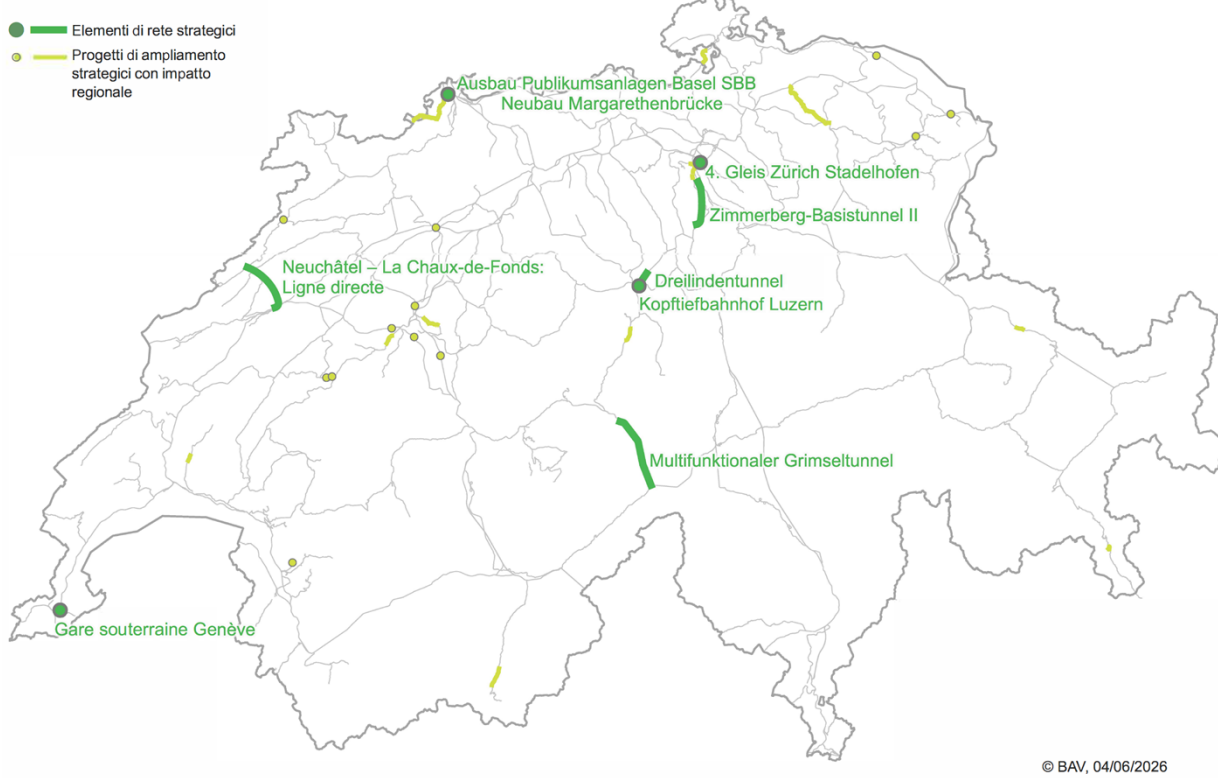


Figura 5 Elementi di rete strategici con efficacia nazionale e regionale nell'Orizzonte di realizzazione 2045



2.1.7.4 Infrastrutture complementari per l'ampliamento dell'offerta entro il 2045

Affinché l'obiettivo d'offerta alla base degli elementi di rete strategici possa essere realizzato con un programma d'offerta funzionante nel 2045, sono necessarie risorse per misure complementari come scambi, impianti di ricovero o segnaletica adattata. Nell'ambito del presente progetto si chiede un primo importo quadro di 1,8 miliardi di franchi per progetti già in fase molto avanzata (circa il 10 % della somma totale degli elementi di rete strategici). In futuro la decisione sulla scelta delle infrastrutture complementari spetterà al Consiglio federale (v. cap. 2.1.9).

Il fabbisogno futuro sarà determinato entro la redazione del messaggio 2031 (v. cap. 2.1.12.1).

2.1.7.5 Digitalizzazione

La digitalizzazione della rete ferroviaria svizzera è decisiva per il futuro aumento delle capacità. Fondamentale è l'attuazione dello «European Rail Traffic Management System» (ERTMS), in particolare l'introduzione della segnalazione in cabina di guida secondo lo «European Train Control System Level 2» (ETCS L2), descritte nella relativa strategia dell'UFT. Con la segnalazione in cabina di guida, il personale di locomotiva riceve tutte le informazioni rilevanti in tempo reale direttamente nella cabina di guida, il che consente un controllo del treno più preciso, una maggiore automazione e intervalli di successione dei treni più brevi. Grazie alla digitalizzazione, sulla stessa infrastruttura possono circolare più treni; in questo modo aumenta la capacità e possono essere tralasciati alcuni ampliamenti. Utilizzando la segnalazione in cabina di guida, ad esempio, tra Yverdon-les-Bains e Boudry è possibile rinunciare a un oneroso ampliamento della segnaletica tradizionale. Il passaggio coerente alla segnalazione in cabina di guida consente di ridurre la complessità del sistema e i costi, come dimostrano i lavori relativi al postulato 22.3261 «Più digitalizzazione per una maggiore capacità nel trasporto ferroviario». Il rapporto tecnico verrà pubblicato parallelamente alla procedura di consultazione. Poiché nei prossimi anni, avendo raggiunto la fine del loro ciclo di vita, molti apparecchi centrali dovranno essere sostituiti e l'automatizzazione durevole del traffico ferroviario sarà possibile soltanto attraverso la segnalazione in cabina di guida, il passaggio a questo nuovo sistema dovrà avvenire in modo coerente e senza ulteriori ritardi. Il Consiglio federale richiede a tal fine una prima tranche di finanziamento di 1 miliardo di franchi. Sono previste ulteriori risorse per aumentare le capacità attraverso la digitalizzazione entro il 2045.

2.1.7.6 Strumenti di pianificazione, mezzi per contributi agli impianti di trasporto a fune nonché misure transfrontaliere

La pianificazione e la progettazione di progetti non ancora decisi è un prerequisito irrinunciabile per la realizzazione e solitamente richiede diversi anni. La realizzazione delle opere nei tempi corretti richiede che i fondi necessari siano già stanziati. Per l'ulteriore pianificazione dei progetti di ampliamento sulla rete ferroviaria, eventuali contributi federali per il finanziamento di misure transfrontaliere (p. es. per un possibile collegamento diretto Svizzera–Londra o binari di ricevimento del Gateway Basilea Nord) e per i contributi federali agli impianti di trasporto a fune con funzione di collegamento, il Consiglio federale richiede complessivamente 1 miliardo di franchi.

2.1.8 Ripresa di progetti già approvati

2.1.8.1 Procedura e risultato

Le scarse risorse finanziarie, le nuove priorità poste dalla perizia del PFZ e il cambiamento di strategia raccomandato rendono indispensabile una ripresa delle misure già approvate da parte del Consiglio federale e successivamente dell'Assemblea federale. Ciò comporta importanti tagli rispetto al programma d'offerta originario per il 2035.

Al fine di stabilire per quali misure il Consiglio federale chiede una ripresa da parte dell'Assemblea federale, si è proceduto come segue: sulla base dei criteri stabiliti al numero 2.1.6 sono stati definiti gli ampliamenti strategici prioritari dell'offerta per il 2045. Le necessarie misure complementari previste a tal fine devono essere realizzate in parte o integralmente. Per questi progetti possono essere mantenute le decisioni esistenti. Tutti gli altri progetti esaminati in Trasporti 2045 relativi alle fasi di ampliamento già decise, che non soddisfano i criteri definiti al numero 2.1.6, non possono essere realizzati entro il quadro finanziario stabilito. I progetti interessati sono riportati nella Tabella 5.

Tabella 5 Progetti PROSSIF FA 2035/FA 2025 da non realizzare; in corsivo i progetti per i quali restano riservati mezzi di entità finanziaria ridotta nell'Orizzonte di realizzazione 2045.

Re-gione di pianifi-cazione	Progetto	Gestore in-frastruttura e pro-gramma	Costi in mio. fr. ¹
Arco giurassiano Berna Friburgo	Agy: punto di incrocio	FFS, FA35	15.0
	Biel/Bienne: adeguamenti Westkopf	FFS, FA35	31.4
	<i>Bowil–Signau: prolungamento doppio binario</i>	<i>FFS, FA35</i>	<i>31.7</i>
	Langenthal Ovest: Spange Önz	FFS, FA35	220.2
	Aefligen: ampliamento stazione d'incrocio	BLS, FA35	5.5
	Ins: binario di regresso	BLS, FA35	13.8
	Thun Nord: nuova fermata	BLS, FA35	37.1
	<i>Vidmarhallen–Liebefeld–Köniz: doppio binario</i>	<i>BLS, FA35</i>	<i>56.8</i>
	Aebeni-Weid, punto d'incrocio	MOB, FA35	15.8
	Melchenbühl–Gümligen: doppio binario	RBS, FA35	11.5
	ArcExpress (studio)	CJ, FA35	---
Arco lemanico	Ardon: Voie de formation	FFS, FA35	23.9
	Collombey-le-Grand: nuova fermata	FFS, FA35	5.4
	<i>Nyon: strutture di accoglienza e successioni ravvicinate</i>	<i>FFS, FA35</i>	<i>200.4</i>
	Onnens–Bonvillars: stazione di ricevimento/formazione	FFS, FA35	35.2
	Vevey: separazione dei flussi di traffico	FFS, FA35	137.0
	<i>Vouvry: Gare de croisement</i>	<i>FFS, FA35</i>	<i>12.0</i>
	Yverdon Y-Parc: nuova fermata	FFS, FA35	25.6
	Yverdon-les-Bains–Boudry: Amélioration du distancement	FFS, FA35	12.0
	Yverdon-les-Bains: nuova diagonale	FFS, FA35	4.4
	Planchamp, Gare de croisement	MOB, FA35	30.8
	Martigny-Expo: nuova fermata	TMR, FA35	5.0
	En Lugènes: Station de croisement	TRA, FA35	11.5
	Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix: Corrections de tracé	TRA, FA35	5.7
	Les Granges (Orbe): 2ème quai et passage inférieur	TRA, FA35	12.7
	Bypass Bussigny (studio)	FFS, FA35	---

Re- gione di pianifi- cazione	Progetto	Gestore in- frastruttura e pro- gramma	Costi in mio. fr. ¹
Svizzera nord-occidentale	<i>Aarau Est: FFS: cambio di binario per il traffico rapido</i>	FFS, FA35	15.3
	<i>Aarau: entrate parallele Westkopf</i>	FFS, FA35	8.8
	<i>Baden: prolungamento marciapiede binari 4/5</i>	FFS, FA35	19.4
	Basilea Neuallschwil: nuova fermata	FFS, FA35	18.2
	Dornach–Apfelsee: nuova fermata	FFS, FA35	19.8
	Döttingen: prolungamento binari di incrocio	FFS, FA35	5.2
	Egerkingen: prolungamento marciapiede	FFS, FA35	2.4
	Separazione Pratteln (solo studio)	FFS, FA25	29.5
	Grenchen Sud: binario di regresso / modifiche marciapiede bina- rio 3	FFS, FA35	32.5
	<i>Kölliken: binario di incrocio</i>	FFS, FA35	28.5
	Oensingen Dorf: nuova fermata	FFS, FA35	11.5
	Othmarsingen: prolungamento del marciapiede e transito veloce	FFS, FA35	40.9
	<i>Rupperswil: entrata rapida binario 1</i>	FFS, FA35	7.6
	Schinznach Bad: binario di precedenza	FFS, FA35	26.2
	<i>Schönenwerd Ovest: binari di regresso</i>	FFS, FA35	55.3
	<i>Soletta: adeguamenti degli impianti</i>	FFS, FA35	133.9
	Suhr Ovest: binario di incrocio	FFS, FA35	41.4
	<i>Wettingen: binario tampone</i>	FFS, FA35	10.4
	Zofingen: adeguamenti degli impianti	FFS, FA25	117.0
	Basilea Solitude: nuova fermata	BEV, FA35	92.8
	<i>Soletta–Biberist Est: doppio binario parziale</i>	BLS, FA35	38.3
Svizzera orientale	Leuggelbach–Linthal: stazione d'incrocio e riduzione dell'inter- vallo di successione dei treni	FFS, FA35	54.1
	Lütisburg: stazione d'incrocio	FFS, FA35	31.1
	<i>Rorschach–Rorschach Stadt: eliminazione lacuna doppio binario</i>	FFS, FA35	35.2
	<i>Stein am Rhein: binario di regresso</i>	FFS, FA35	7.9
	Tägerschen: stazione d'incrocio	FFS, FA35	22.5
	<i>Weinfelden: ampliamenti degli impianti</i>	FFS, FA35	75.3
	<i>Weinfelden–Siegershausen: intensificazione della successione dei treni</i>	FFS, FA35	10.0
	<i>Wil SG: adeguamenti segnaletica</i>	FFS, FA35	1.9
	<i>Winterthur–Weinfelden: intensificazione della successione dei treni</i>	FFS, FA35	38.0
Svizzera centrale	Zurigo–Coira: potenziamento capacità (progettazione doppio bi- nario Tiefenwinkel)	FFS, FA35	10.0
	<i>Ebikon: ampliamenti degli impianti incl. aumento sezioni di blocco Ebikon–Fluhmühle</i>	FFS, FA35	218.4
	Rothenburg: binario di precedenza / ricevimento	FFS, FA35	13.1
	<i>Rotkreuz: 6° bordo del marciapiede con cambio di binario</i>	FFS, FA35	101.9
	Samstagern: 3° binario di transito	SOB, FA35	26.1
Zurigo	Winterthur Grüze Nord: nuova fermata	FFS, FA35	33.0
	<i>Oberwinterthur: nuovo marciapiede binario 2</i>	FFS, FA35	8.8
	<i>Ossingen: stazione d'incrocio</i>	FFS, FA35	26.7
	<i>RBL–Dietikon: intensificazione della successione dei treni</i>	FFS, FA35	3.9
	<i>Turbenthal: stazione d'incrocio</i>	FFS, FA35	16.2
	Wädenswil: fermata Reidbach	SOB, FA35	1.7

¹ Stato del progetto e prezzi: giugno 2025, IVA esclusa.

Complessivamente verranno cancellati progetti per circa 2,5 miliardi di franchi (progetto e prezzi aggiornati a giugno 2025, IVA esclusa). I costi di pianificazione e progettazione

della Confederazione già sostenuti per questi progetti a giugno 2025 ammontano a 21,9 milioni di franchi.

2.1.8.2 Adeguamento ai decreti federali e ai crediti d'impegno

La ripresa dei progetti citati richiede adeguamenti del decreto federale del 21 giugno 2013 concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria e del decreto federale del 21 giugno 2019 concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

Allo stesso tempo devono essere adeguati i crediti d'impegno esistenti, tenendo conto dell'esito della prioritizzazione e dei costi finali dei progetti attualmente previsti.

Gli sviluppi dei progetti nella FA 2025 richiedono un aumento del credito d'impegno pari a 185 milioni di franchi. L'evoluzione dei costi è da ricondurre in gran parte alle necessarie funzionalità aggiuntive e allo scarso livello di conoscenze nella fase iniziale del decreto di stanziamento. Un'altra quota considerevole risulta dai necessari adeguamenti degli impianti esistenti, dalla combinazione con misure per il mantenimento della qualità e dalla pianificazione della logistica.

Tabella 6 Adeguamento del credito d'impegno FA 2025 in mio. fr. (prezzi ottobre 2008, esclusi rincaro e IVA)

	Credito d'impegno	Adeguamento richiesto	Credito d'impegno dopo l'adeguamento
Aumento in base agli sviluppi del progetto	6765	+ 185	6950
Totale FA 2025	6765	+ 185	6950

Nonostante la riduzione del volume del programma, anche il credito d'impegno della FA 2035 deve essere adeguato in base all'evoluzione dei costi delle restanti misure.

Tabella 7 Adeguamento del credito d'impegno FA 2035 in mio. fr. (prezzi ottobre 2014, esclusi rincaro e IVA)

	Credito d'impegno	Adeguamento richiesto	Credito d'impegno dopo l'adeguamento
Riduzione del volume del programma e aumento in seguito agli sviluppi dei progetti		1 630	
Totale FA 2035	16 070	1 630	17 700

2.1.9 Competenza per misure infrastrutturali complementari

Per poter realizzare un programma d'offerta funzionante nei diversi orizzonti temporali, oltre agli elementi di rete strategici di base sono necessarie misure complementari. Tra

queste rientrano misure di natura prevalentemente tecnica, come ad esempio scambi o impianti di ricovero aggiuntivi, che non devono necessariamente trovarsi nelle immediate vicinanze dell'elemento di rete strategico. L'entità e l'esatta ubicazione delle misure complementari, in particolare per l'Orizzonte 2045, saranno note solo nel corso della pianificazione. Per questo motivo, per le misure complementari si richiedono posizioni collettive sovraordinate per i rispettivi orizzonti di offerta. Tutte le risorse finanziarie necessarie a tale scopo vengono riservate con il credito d'impegno.

Dal punto di vista temporale, la decisione sulla realizzazione delle singole misure complementari sarà presa dopo le decisioni dell'Assemblea federale in merito agli elementi di rete strategici; la competenza in tal senso dovrebbe essere del Consiglio federale. Quest'ultimo, non appena concluso un progetto di massima, dovrà sbloccare i mezzi stanziati dall'Assemblea federale e necessari per la misura complementare concreta. Il Consiglio federale può delegare la decisione al DATEC, il che consente la necessaria flessibilità nella pianificazione continua dell'infrastruttura ferroviaria e un processo decisionale mirato, economico e conforme ai diversi livelli²³ a seconda del tipo e dell'entità delle misure infrastrutturali pianificate. Per questa modifica delle competenze e del processo è necessaria una modifica di legge (v. cap. 4.1.2).

2.1.10 Il progetto di massima come condizione per l'inclusione in una fase di ampliamento

In passato, le stime dei costi dei progetti infrastrutturali ferroviari sono state spesso effettuate in una fase iniziale del progetto, rivelandosi successivamente imprecise. Quanto più avanzato è lo stato di pianificazione di un progetto, tanto più precisa è la stima dei suoi costi. In futuro il Consiglio federale sottoporrà quindi all'Assemblea federale progetti infrastrutturali concreti sotto forma di elementi di rete strategici soltanto se accompagnati da un progetto di massima concluso. Al fine di garantire una maggiore precisione dei costi anche nell'ambito delle misure complementari, è previsto che i fondi stanziati dall'Assemblea federale per le posizioni collettive siano sbloccati dal Consiglio federale solo al momento della conclusione del progetto di massima dei rispettivi progetti infrastrutturali. A tal fine il Consiglio federale propone una modifica di legge (v. cap. 4.1.2).

2.1.11 Altre misure al di fuori del progetto

2.1.11.1 Misure per migliorare la precisione dei costi

Oltre agli adeguamenti procedurali (v. cap. 2.1.10), l'UFT verifica anche la metodologia di stima dei costi. L'anno scorso l'UFT ha condotto studi interni ed esterni al riguardo e attualmente sta valutando adeguamenti procedurali e metodologici. In una prima fase, la guida per determinare i costi dei nuovi progetti di ampliamento²⁴ per quanto riguarda i supplementi di rischio da applicare è stata adattata in base ai valori empirici. I progetti menzionati al numero 2.1.7.3, nella Tabella 3 e nella Tabella 4 presentano una precisione dei costi compresa tra +/- 20 e 50 per cento, a seconda del grado di maturità. Entro la redazione del messaggio saranno ulteriormente precisati la portata, i piani di

²³ RS 172.0.10 art. 3 cpv. 3 LOGA

²⁴ La guida è disponibile all'indirizzo: www.bav.admin.ch > Temi generali > Ausili > Guide (aggiornamento: 16.03.2026).

attuazione e le previsioni dei costi finali dei progetti citati. È possibile che i costi preventivati debbano ancora essere rivisti al rialzo. La realizzazione dei progetti dipende dall'evoluzione dei costi e dai mezzi disponibili.

2.1.11.2 Riduzione dei costi di progetto grazie alla minore densità normativa e al «design to cost»

Il Consiglio federale affronta la semplificazione di standard e norme richiesta nella perizia del PFZ. A tal fine, l'UFT ha istituito un gruppo di lavoro con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP). L'obiettivo è sfruttare meglio i margini di manovra e snellire la regolamentazione. L'eventuale necessità di un intervento legislativo sarà individuata nel quadro della risposta al postulato Würth ([23.3703](#)).

Inoltre, in futuro sarà applicato sempre più spesso il principio del «design to cost»: qualora i costi preventivati non possano essere rispettati, si verifica la possibilità di ridurre la portata e le funzionalità dei progetti. In linea di principio, la verifica dei progetti, compreso il loro confronto con il finanziamento, deve avvenire già nella fase di concezione o del progetto di massima. L'approccio «design to cost» può comportare l'impossibilità di attuare gli ampliamenti dell'offerta come previsto.

2.1.11.3 Modifiche al processo di pianificazione

Il processo di pianificazione è definito nell'articolo 48 Lferr. Da una valutazione del processo di pianificazione svolta nel 2021, incentrata sullo svolgimento e sul coinvolgimento dei partner di pianificazione, è emerso un risultato ampiamente positivo. Considerando il risultato del processo di pianificazione – l'ampliamento è troppo costoso per il FIF, il focus strategico è troppo esiguo e l'attuazione richiede troppo tempo – questa valutazione positiva deve essere relativizzata. In vista del messaggio 2031, l'UFT riesaminerà il processo di pianificazione e, se necessario, proporrà ulteriori adeguamenti.

2.1.12 Prospettive relative al messaggio 2031 e all'orizzonte di pianificazione a lungo termine

2.1.12.1 Prospettive relative al messaggio 2031

In vista del messaggio 2031 sono previsti diversi elementi di rete strategici che devono ancora essere concretizzati. Si tratta dell'ampliamento tra Morges e Perroy, della seconda tappa della stazione di transito di Lucerna e del passante di Basilea.

L'ampliamento tra Morges e Perroy è un caso particolare, già approvato dal Parlamento che inizialmente nel 2019 decise di aumentare la capacità con un terzo binario e nel 2024 inserì nella decisione una nuova variante con un ulteriore doppio binario e una galleria. Questo progetto è indiscusso e proseguirà invariato; tuttavia restano da chiarire numerose questioni giuridiche e tecniche. Inoltre, i costi supereranno presumibilmente di gran lunga i fondi approvati dal Parlamento, inclusi nel credito d'impegno. Una volta concluso il progetto di massima, il Consiglio federale fisserà l'ammontare definitivo del credito d'impegno nel prossimo messaggio 2031. Il calendario del progetto rimane quindi invariato.

Tabella 8 Obiettivo d'offerta strategico da perseguire con decisione di attuazione, conferma necessaria nel messaggio 2031, causa insufficiente maturità del progetto

Obiettivi strategici d'offerta	Elementi di rete strategici	Stato del progetto
Ampliamento capacità Losanna–Ginevra	Morges–Perroy	Nel progetto di massima

Per il messaggio 2031 altri progetti definiti prioritari dalla perizia del PFZ disporranno di un progetto di massima concluso e potranno essere sottoposti all'approvazione dell'Assemblea federale. In base allo stato attuale della pianificazione, nel messaggio 2031 il Consiglio federale intende considerare i seguenti elementi di rete strategici:

Tabella 9 Obiettivi strategici d'offerta da perseguire senza attuazione approvata causa insufficiente maturità del progetto

Obiettivi strategici d'offerta	Elementi di rete strategici	Stato del progetto
Ristrutturazione nodo di Lucerna	Stazione di transito Lucerna	Avviato lo studio per proseguire il progetto della stazione di testa sotterranea come stazione di transito
Potenziamento capacità S-Bahn di Basilea	Passante di Basilea	Studio avviato

Ai fini di questa procedura sono determinanti i seguenti elementi:

- per quanto riguarda la stazione di transito di Lucerna è possibile ridurre i rischi di progetto attraverso una suddivisione in tappe, poiché la seconda tappa non ha ancora raggiunto la maturità necessaria;
- il progetto «Herzstück» di Basilea non può essere realizzato nella sua forma attuale in tempi utili e con costi ragionevoli. Insieme ai Cantoni di Basilea Città e di Basilea Campagna deve essere elaborata una soluzione alternativa, eventualmente con una suddivisione in tappe. L'obiettivo è definire una prima tappa nel messaggio 2031.

Con il messaggio 2031 viene inoltre effettuata una prima pianificazione dell'ampliamento dell'offerta per il 2040 nelle regioni in cui è prevista la messa in servizio di elementi di rete strategici già in costruzione poco dopo il 2035 (in particolare il progetto «MehrSpur» Zurigo–Winterthur con la galleria di Brüttener e il nodo di Berna). In tal modo questi elementi di rete possono essere resi utilizzabili nel minor tempo possibile. Ciò presuppone che le necessarie misure complementari siano finanziate e attuate al più tardi con la Fase di ampliamento 2031.

Anche nel quadro del messaggio 2031 si dovranno prevedere un importo quadro per misure complementari, una seconda tranche per l'ERTMS in vista dell'ulteriore digitalizzazione della rete nonché fondi per la pianificazione, gli impianti di trasporto a fune

e il cofinanziamento di progetti all'estero. Complessivamente dovranno essere stanziati almeno da 4 a 5 miliardi di franchi.

2.1.12.2 Rielaborazione dell'orizzonte di pianificazione a lungo termine

Entro la redazione del messaggio 2031 l'UFT svilupperà ulteriormente la prospettiva FERROVIA 2050 relativa all'obiettivo PROSSIF. La concretizzazione territoriale della Prospettiva FERROVIA 2050²⁵ definisce l'orientamento a lungo termine²⁶ per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Illustra le aree e i corridoi con potenziale di ampliamento della ferrovia e miglioramento della competitività.

In una fase successiva verrà presentata la concretizzazione relativa al traffico, in cui sarà descritta una possibile offerta per il traffico merci e a lunga distanza che sfrutti le potenzialità illustrate nelle fasi precedenti. In questo modo sarà disponibile anche una base importante per la concezione a lungo termine dell'asse ferroviaria ovest-est, come richiesto dalla perizia del PFZ (v. cap. 3.8). Le concretizzazioni servono a coniugare le pianificazioni sovraordinate dell'UFT relative al traffico a lunga distanza con le presentazioni a lungo termine delle offerte regionali delle regioni di pianificazione; il tutto confluirà infine nell'obiettivo PROSSIF.

2.1.13 Divergenze rispetto alla perizia del PFZ nella Fase di ampliamento 2027 e nella pianificazione della Fase di ampliamento 2031

Nonostante di principio le condivida, il Consiglio federale si discosta dalle priorità fissate nella perizia del PFZ sui seguenti aspetti:

- Basilea: secondo la perizia, il progetto «Herzstück» di Basilea potrà essere realizzato tecnicamente solo dopo il 2045. In considerazione dell'importanza nazionale e internazionale dello spazio economico transfrontaliero di Basilea, il Consiglio federale sta cercando, insieme ai due Cantoni BS e BL, un'alternativa più conveniente e tecnicamente fattibile. I fondi per una prima tappa devono essere stanziati per la Fase di ampliamento 2031. I lavori in corso sono denominati «Stazione sotterranea con passante»;
- aumento della capacità Morges–Perroy: per gli elementi di rete strategici non esiste ancora un progetto di massima concluso; tuttavia, il precedente decreto rimane in vigore e la progettazione prosegue senza interruzioni (v. cap. 2.1.12.1);
- Lucerna: il PFZ dà priorità all'ampliamento completo della stazione di transito di Lucerna. Per ridurre notevolmente i rischi legati alle scadenze e ai progetti, il Consiglio federale prevede invece una suddivisione in tappe. La prima tappa è prevista nella Fase di ampliamento 2027; la seconda deve essere immediatamente progettata e sottoposta all'approvazione dell'Assemblea federale con la Fase di ampliamento 2031 (v. cap. 2.1.12.1);
- Galleria Fideris: il PFZ non dà più priorità al nuovo tracciato dal punto di vista dell'offerta ferroviaria. Dal punto di vista globale del traffico, il progetto rimane invariato, poiché la galleria di Fideris è un prerequisito per la costruzione dell'ultimo tratto della N28 in Prettigovia;

²⁵ Prospettiva Ferrovia 2050/2024.

²⁶ Prospettiva FERROVIA 2050 – Visioni, obiettivi e orientamento, UFT, 2023.

- diversi ampliamenti per la produzione ferroviaria: nella perizia del PFZ gli ampliamenti per la produzione ferroviaria sono stati sistematicamente considerati non prioritari, in quanto non era possibile valutarne l'idoneità. Tuttavia, gli impianti di ricovero e gli impianti per il traffico merci, nonché la loro accessibilità, sono un presupposto fondamentale per un'offerta ferroviaria funzionante;
- rinuncia a progetti previsti: secondo l'attuale pianificazione dell'offerta, alcuni progetti finora previsti dall'UFT, ma non ancora approvati dall'Assemblea federale, non sono più necessari. Inoltre, si rinuncia alle due misure prioritarie individuate dal PFZ relative al flusso di passeggeri nella stazione di Effretikon e a Ginevra Cornavin. La rinuncia è motivata da nuove conoscenze emerse nel corso dello sviluppo del progetto.
- doppio binario Tiefenwinkel: depriorizzato, poiché allo stato attuale non esiste un obiettivo strategico di offerta che richieda questo elemento infrastrutturale. Nella perizia del PFZ questa misura è stata considerata prioritaria, poiché elimina un binario unico esistente nella rete principale. Il tratto a binario unico limita la definizione dell'orario, ma il corridoio interessato Zurigo–Coira è in gran parte delimitato da punti fissi nell'area di Zurigo e nei nodi di Sargans, Landquart e Coira. Nelle attuali pianificazioni, l'eliminazione della lacuna del doppio binario non apporta miglioramenti rilevanti. Inoltre, non esiste un obiettivo strategico prioritario per l'ampliamento dell'offerta nel corridoio interessato. A causa delle risorse finanziarie limitate, il fatto di colmare la lacuna del doppio binario non avrà ripercussioni sul traffico;
- aumento della capacità e sistematizzazione ferrovia Montreux–Oberland (MOB): depriorizzato per l'assenza di problemi di sovraccarico e l'insufficiente grado di copertura dei costi durante l'esercizio;
- ottimizzazione dei collegamenti tra la stazione di Interlaken Est: depriorizzata, in quanto non sussiste alcun problema di sicurezza nel flusso di persone;
- nuova fermata Basilea Neuallschwil: depriorizzata a causa della situazione su una tratta principale internazionale, il che potrebbe comportare una riduzione della capacità in caso di futuro ampliamento dell'offerta;
- lacuna doppio binario Rorschach–Rorschach Stadt: depriorizzato, in quanto la necessità nell'Orizzonte 2045 non è ancora chiara;
- Nyon, strutture di accoglienza e successioni ravvicinate: la portata del progetto deve ancora essere definita in coordinamento con il progetto Morges-Perroy;
- cambio di binario Porrentruy: è possibile ottenere un'offerta identica anche senza ampliamento, mettendo in conto un percorso a piedi un po' più lungo per raggiungere le fermate dell'autobus;
- interventi di ampliamento non più necessari: altri progetti di minore entità, che il PFZ aveva considerato prioritari, non sono più necessari secondo l'attuale pianificazione dell'offerta. Questi progetti dovrebbero pertanto essere cancellati; i relativi progetti, già approvati dall'Assemblea federale, sono riportati nella tabella 5. Si tratta di: Melchenbühl – Gümligen: doppio binario (RBS); RBL – Dietikon: riduzione dell'intervallo tra i treni; Kölliken: binario di incrocio; Suhr West: binario di incrocio.

2.1.14 Alternative esaminate e scartate

Il Consiglio federale ha esaminato una variante senza finanziamento supplementare dal FIF. Tenuto conto della perizia del PFZ, il Consiglio federale è giunto alla conclu-

sione che senza ulteriori finanziamenti si sarebbe dovuto rinunciare a numerosi ampliamenti prioritari, tra cui anche grandi progetti già approvati dall'Assemblea federale, come la linea diretta Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, la galleria di base dello Zimmerberg II e il quarto binario Zurigo Stadelhofen. Secondo l'articolo 81a Cost. il Consiglio federale provvede a un'offerta sufficiente in materia di trasporti in tutte le regioni del Paese. Per questo motivo ha scartato questa variante.

Anche il mantenimento del programma d'offerta originario 2035 (PO 2035) è stato respinto. Nell'ambito dei lavori di consolidamento del PO 2035 dal 2022 al 2024, è emerso che l'attuazione comporterebbe un maggiore fabbisogno pari a 14 miliardi di franchi. I costi superano di gran lunga le risorse finanziarie aggiuntive; è quindi imprescindibile una rinuncia parziale agli obiettivi previsti nella Fase di ampliamento 2035.

Infine, è stata scartata anche un'alternativa con un programma d'offerta ridotto per il 2035, elaborata nel 2025 parallelamente alla perizia del PFZ, caratterizzata da un maggiore fabbisogno di 7 miliardi di franchi e fattibile attraverso il finanziamento supplementare previsto. Contrariamente alla raccomandazione del PFZ, l'alternativa punta su ottimizzazioni e miglioramenti su piccola scala e in base alla situazione. La realizzazione degli elementi di rete strategici quali la stazione sotterranea di Lucerna, la linea Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds e la galleria del Grimsel dovrebbe essere rinviata a dopo il 2045. L'alternativa non è compatibile con il cambiamento di strategia verso l'orientamento alla decisione di elementi di rete strategici e una pianificazione scaglionata dei programmi d'offerta differenziata in base all'orizzonte di pianificazione.

2.2 Potenziamento delle strade nazionali

Nel settore delle strade nazionali, l'avamprogetto prevede quanto segue:

- l'aggiornamento del programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA Strade nazionali) con l'assegnazione dei progetti agli orizzonti realizzativi (v. cap. 2.2.5.3) e la Fase di potenziamento 2027 (v. cap. 2.2.6);
- nell'ambito della pianificazione occorre inoltre rinunciare a diversi progetti del programma di sviluppo strategico. A tal fine, due progetti richiedono anche una modifica del decreto federale concernente la rete stradale nazionale (v. cap. 2.2.5.4);
- inoltre, nel quadro dell'aggiornamento del PROSTRA Strade nazionali, il Consiglio federale fornisce una panoramica sugli orizzonti realizzativi successivi (cfr. v. 2.2.5.3).

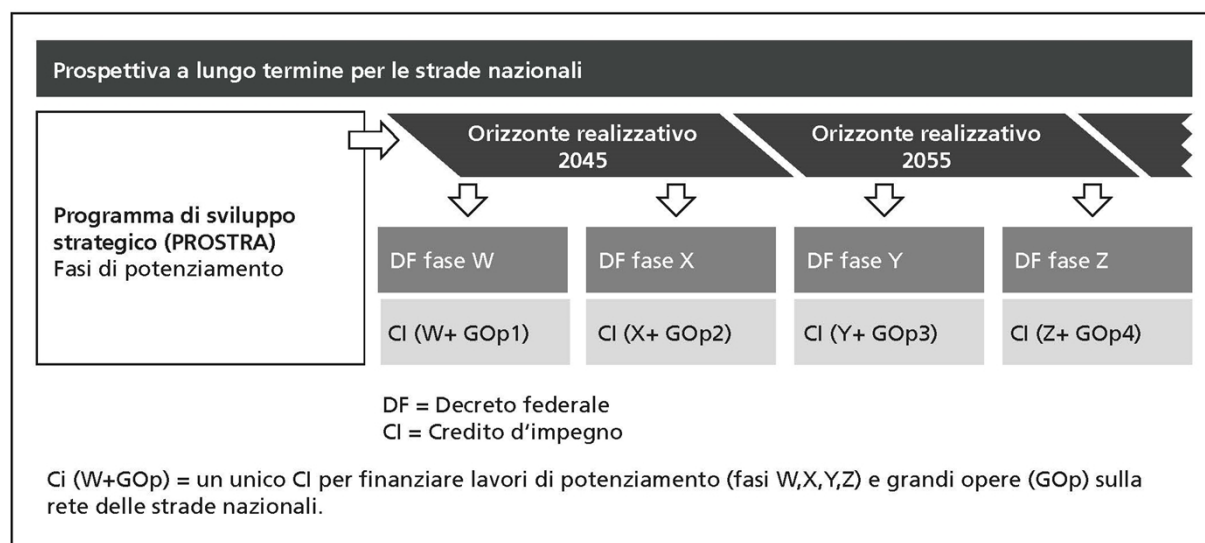
2.2.1 Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

La Confederazione pianifica l'ulteriore sviluppo della rete stradale nazionale nell'ambito del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) (art. 8 LFOSTRA). Ogni quattro anni presenta all'Assemblea federale un rapporto sullo stato di avanzamento dei progetti approvati e sulla fase di potenziamento successiva (art. 7 e 8 LFOSTRA).

Il PROSTRA comprende tutti i progetti di ampliamento necessari al mantenimento della funzionalità delle strade nazionali nel lungo periodo. Il PROSTRA Strade nazionali si fonda su approfonditi studi di pianificazione e progettazione, in cui vengono definiti gli ampliamenti di capacità necessari, concordati con gli uffici interessati. Nel programma

vengono inseriti i progetti necessari dal punto di vista dei trasporti e sensati dal punto di vista economico.

Figura 6 Funzionamento PROSTRA Strade nazionali



I progetti del PROSTRA Strade nazionali sono assegnati a tre orizzonti realizzativi. I progetti prioritari e più mirati vengono assegnati all'Orizzonte realizzativo a breve termine 2045. Non appena i progetti con Orizzonte realizzativo 2045 avranno raggiunto lo stato di pianificazione necessario e il FOSTRA disporrà dei mezzi finanziari necessari, il Consiglio federale chiederà l'inclusione in una fase di potenziamento e lo sblocco del relativo credito d'impegno.

L'Orizzonte realizzativo 2055 comprende progetti che diventeranno prioritari a medio termine e/o che dal punto di vista della pianificazione non sono ancora sufficientemente avanzati. Nell'Orizzonte realizzativo a lungo termine «successivi» vi sono progetti che potrebbero rendersi necessari dal punto di vista dei trasporti, ma che devono ancora essere analizzati in modo approfondito.

I progetti del PROSTRA Strade nazionali vengono costantemente perfezionati dal punto di vista pianificatorio. In virtù di nuove informazioni o circostanze potrebbero infatti verificarsi contrattempi quali ritardi o costi non preventivati. Occorre inoltre considerare gli elevati rischi procedurali associati a progetti infrastrutturali complessi, che possono modificare sensibilmente le tempistiche. Per poter reagire con sufficiente flessibilità a tali sviluppi, l'assegnazione dei progetti ai singoli orizzonti realizzativi viene verificata ad ogni aggiornamento del programma e, se necessario, adeguata. La permeabilità degli orizzonti realizzativi lascia aperta la possibilità di posticipare singoli progetti o di sostituirli con progetti con un orizzonte realizzativo successivo. L'assegnazione a un determinato orizzonte realizzativo garantisce comunque una certa programmabilità per il necessario coordinamento con gli altri vettori di trasporto, i programmi d'agglomerato o gli interventi sulla rete viaria subordinata.

2.2.2 Funzionalità, tollerabilità e resilienza delle strade nazionali

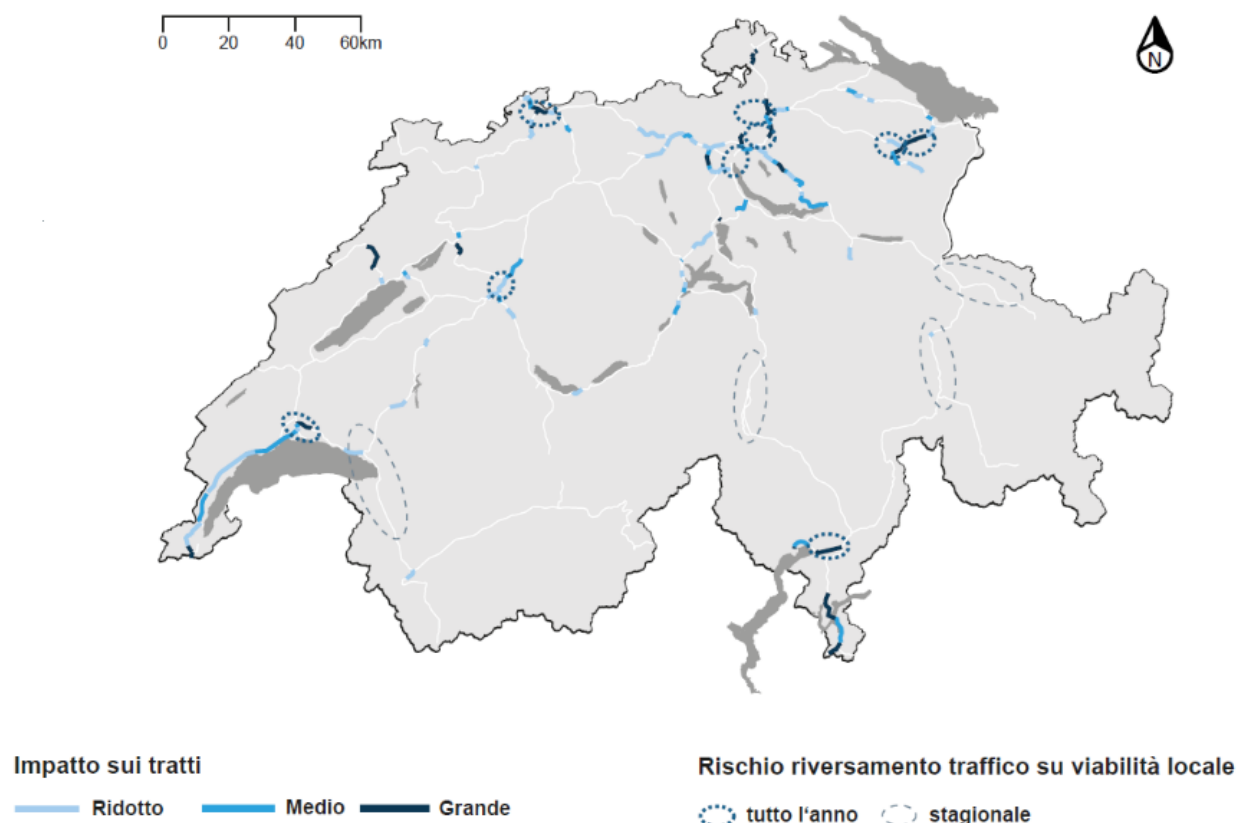
Il TIM in Svizzera comprende il 75 per cento delle prestazioni nel traffico passeggeri. Nel traffico passeggeri, circa il 45 per cento del chilometraggio viene effettuato sulle strade nazionali, mentre nel trasporto merci questa quota sale a circa il 72 per cento. Di conseguenza, le strade nazionali sono fortemente congestionate. La funzionalità complessiva della rete stradale nazionale è garantita, ma su tratti particolarmente trafficati – in particolare nelle città e negli agglomerati – sta progressivamente raggiungendo i suoi limiti.

Il traffico sulle strade continuerà ad aumentare²⁷ Tutte le analisi concernenti le strade nazionali poggiano sullo scenario di base, a causa soprattutto della crescita demografica ed economica. Secondo lo scenario «base» le prestazioni chilometriche nel traffico passeggeri sulle strade nazionali aumenteranno del 10 per cento entro il 2050. Per il trasporto merci si prevede una crescita del 31 per cento. Particolarmente marcata è la crescita del traffico degli autofurgoni, per il quale i chilometri percorsi dai veicoli dovrebbero aumentare del 58 per cento. Di conseguenza, la congestione puntuale della rete stradale nazionale continuerà ad aumentare. L'USTRA ha esaminato in modo approfondito la rete stradale nazionale per l'Orizzonte temporale 2050. Sono stati presi in considerazione tre ambiti:

- la funzionalità dei tratti e dei nodi autostradali in termini di capacità e affidabilità;
- la sostenibilità in relazione allo sviluppo insediativo, al rumore, all'aspetto degli abitati, al traffico ciclistico e pedonale nonché agli spazi vitali;
- la suscettibilità alle perturbazioni in caso di eventi naturali o incidenti stradali (resilienza) e la ridondanza dovuta alla flessibilità operativa.

²⁷ Prospettive di traffico in Svizzera 2050, DATEC 2022.

Figura 7 Esigenze di intervento a causa del congestionamento della rete stradale nazionale e del rischio di riversamento del traffico



In assenza di contromisure, secondo lo scenario di base circa 355 chilometri della rete stradale nazionale saranno regolarmente congestionati nel 2050. Su circa 87 chilometri, occorre prevedere quotidianamente diverse ore di coda, poiché il traffico supera la capacità di oltre il 20 per cento. I tratti interessati si trovano nelle città e negli agglomerati più grandi, dove il traffico interregionale si sovrappone al forte traffico di origine, di destinazione e interno. In queste aree sussiste il rischio che le strade nazionali non possano più svolgere la loro funzione in misura sufficiente e che si crei un traffico di riversamento.

In termini di sostenibilità, i problemi più gravi sono rappresentati dal rallentamento dello sviluppo residenziale e occupazionale e dall'inquinamento acustico. A risentirne maggiormente sono anche le grandi città e gli agglomerati urbani. I tratti a rischio incidente sono presenti sia nelle aree densamente popolate che in quelle rurali. Nelle regioni montane, invece, la rete è vulnerabile agli eventi naturali e mancano strutture di rete ridondanti.

Le perturbazioni del traffico sulle strade nazionali, causate da congestioni, incidenti o eventi naturali, comportano un riversamento del traffico sulla rete stradale di raccordo. Ne sono interessate le reti stradali cantonali e locali. In particolare, le grandi città e gli agglomerati sono frequentemente soggette al traffico di riversamento. Per quanto riguarda il traffico turistico, nella regione alpina sono soprattutto i paesi lungo gli assi nord-sud ad essere interessati dal traffico di riversamento. Il traffico di riversamento

comporta ulteriori disagi per gli insediamenti limitrofi, maggiori rischi per la sicurezza di pedoni e ciclisti e ripercussioni negative sul traffico locale e sul trasporto pubblico su strada.

2.2.3 Stato di attuazione dei progetti già approvati

Con il Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali²⁸ e il successivo PROSTRA Strade nazionali²⁹, l'Assemblea federale ha approvato tre crediti d'impegno per progetti di potenziamento e la costruzione della seconda canna della galleria stradale del San Gottardo. Il volume d'investimento per i progetti approvati e la pianificazione dei progetti da approfondire ammonta a circa 8 miliardi di franchi, prezzi secondo la Tabella 10. Questa cifra non include il rincaro e l'IVA. Il Consiglio federale è autorizzato a incrementare periodicamente gli impegni approvati per compensare il rincaro accumulato e l'IVA.

Tabella 10 Panoramica degli attuali crediti d'impegno per il potenziamento della capacità delle strade nazionali in milioni di franchi

Credito d'impegno	Mezzi sbloccati	Fondi impegnati ⁶	Impegnato in %	Fondi disponibili ⁶
Eliminazione problemi di capacità ¹	1415 ⁴	1325	94%	90
Eliminazione problemi di capacità secondo periodo ²	995 ⁴	363	36%	632
Grandi opere e Fase di potenziamento 2019 ³	5651 ⁵	2556	45%	3095

¹ Decreto federale del 21 settembre 2010 concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari (FF 2010 6085)

² Decreto federale del 16 settembre 2014 che sblocca i crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (FF 2014 6809)

³ Decreto federale del 19 giugno 2019 che stanZIA un credito d'impegno per le grandi opere sulla rete delle strade nazionali, la Fase di potenziamento 2019 e la pianificazione di progetti non ancora approvati (FF 2018 5943)

⁴ Prezzi 10/2005, IVA esclusa

⁵ Prezzi 04/2016, IVA esclusa

⁶ Stato al 30.6.2025, IVA esclusa, prezzi relativi ai crediti d'impegno

Per i lavori già svolti e in corso, a giugno 2025 è stato impegnato circa il 50 per cento dei fondi finora sbloccati. Per l'esecuzione dei lavori successivi, nei crediti d'impegno sbloccati al netto dell'IVA restano circa 720 milioni di franchi per l'eliminazione dei problemi di capacità (prezzi a ottobre 2005) e circa 3,1 miliardi di franchi per le grandi opere e la Fase di potenziamento 2019 (prezzi ad aprile 2016).

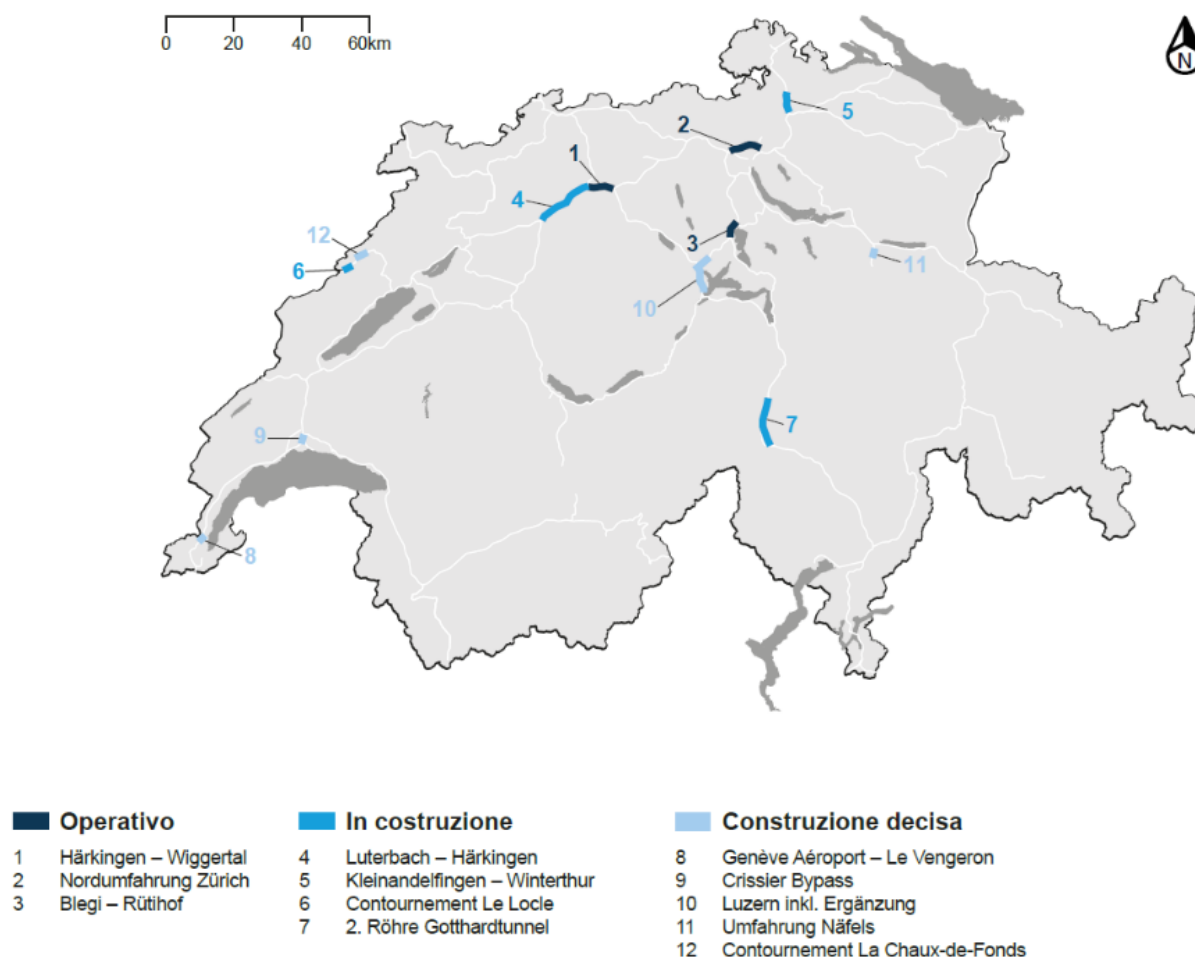
Al momento attuale non è possibile valutare in modo definitivo se i fondi sbloccati saranno sufficienti per la realizzazione dei progetti. Vi sono riserve in particolare per le circonvallazioni di Le Locle, La Chaux-de-Fonds e Näfels, che l'Assemblea federale ha inserito nella Fase di potenziamento 2019 sulla base di progetti dei Cantoni di Neuchâtel e Glarona approvati con decisione passata in giudicato. Le precisazioni effettuate

²⁸ Cfr. messaggio del 26 febbraio 2014 concernente il decreto federale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali; FF 2014 2205

²⁹ Cfr. messaggio del 14 settembre 2018 concernente il limite di spesa 2020–2023 per le strade nazionali, la Fase di potenziamento 2019 e il credito d'impegno; FF 2018 5843

nel frattempo dall'USTRA hanno mostrato che i progetti richiedono vari adeguamenti, con conseguenze sui costi talvolta rilevanti.

Figura 8 Stato di avanzamento dei progetti di potenziamento della rete stradale nazionale definitivamente approvati



Lo stato di avanzamento dei progetti definitivamente approvati relativi alla rete stradale nazionale è illustrato nella Figura 8 ed è riportato in dettaglio di seguito:

- Sono già in esercizio gli ampliamenti a sei corsie della N4 tra Blegi e Rütihof (dal 2012) e della N1 tra Härkingen e Wiggertal (dal 2015). In occasione dell'ampliamento della circonvallazione nord della N1 di Zurigo, la nuova terza canna a tre corsie del tunnel del Gubrist è stata aperta al traffico nel 2023. Da allora le due canne esistenti della galleria del Gubrist sono in corso di risanamento.
- I lavori di costruzione della «seconda canna della galleria stradale del San Gottardo» sono iniziati nel 2021. I lavori di costruzione del tunnel e il successivo risanamento della canna esistente della galleria stradale del San Gottardo dureranno presumibilmente fino al 2033.
- I lavori di costruzione della circonvallazione N20 di Le Locle, che la Confederazione ha rilevato nel 2020 dal Cantone di Neuchâtel, sono iniziati nel 2022. La messa in esercizio è prevista per il 2033.

- Per l'ampliamento a quattro corsie della N4 tra Kleinandelfingen e Winterthur Nord, i lavori di costruzione sono iniziati nel 2025 e dovrebbero concludersi entro il 2028.
- L'ampliamento a sei corsie della N1 tra Luterbach e Härkingen è in fase di realizzazione dal 2025. La messa in esercizio è prevista per il 2032.
- L'avvio dei lavori di costruzione della circonvallazione di La Chaux-de-Fonds sulla N20, che la Confederazione ha ripreso nel 2020 dal Cantone di Neuchâtel, è previsto per la seconda metà degli anni 2030. L'inizio dei lavori per la circonvallazione di Näfels sulla N17, che la Confederazione ha rilevato nel 2020 dal Cantone di Glarona, è previsto per l'inizio degli anni 2030. Per entrambi i progetti sono disponibili autorizzazioni edilizie cantonali passate in giudicato.
- Il 22 febbraio 2024 il DATEC ha approvato i piani per la tangenziale N2/N4 di Lucerna, compresa l'integrazione sud (Kriens–Hergiswil) e l'ampliamento della capacità Rotsee–Buchrain (ampliamento nord). L'inizio dei lavori non avverrà prima del 2028.
- Il 30 gennaio 2025 il DATEC ha approvato i piani per l'ampliamento della capacità N1 di Crissier. Ad aprile 2026, dodici ricorsi sono pendenti dinanzi al Tribunale amministrativo federale. L'inizio dei lavori è previsto per il 2030. Per l'ampliamento della tratta N1 tra l'Aeroporto di Ginevra e Le Vengeron, il DATEC ha avviato nel 2024 la procedura di approvazione dei piani. L'inizio lavori è previsto per il 2033.
- L'USTRA ha sospeso i lavori sui progetti N1 Le Vengeron–Coppet–Nyon, N1 Wankdorf–Schönbühl, N1 Schönbühl–Kirchberg, N1 terza canna della galleria del Rosenberg di San Gallo, incluso il raccordo con la stazione merci, N2 galleria sotto il Reno di Basilea e N4 seconda canna della galleria di Fäsenstaub a Sciaffusa, in seguito al rifiuto della Fase di potenziamento 2023 da parte dell'elettorato svizzero.

2.2.4 Concretizzazione dei progetti nel PROSTRA Strade nazionali

I progetti non ancora approvati che il Consiglio federale propone di inserire nella versione aggiornata del PROSTRA Strade nazionali (v. cap. 2.2.5.3) presentano il seguente stato di pianificazione:

- Per il progetto N2 Lugano Sud–Mendrisio esiste dal 2022 un progetto generale approvato dal Consiglio federale.
- Per sette opere, i lavori sui progetti generali presentano diversi stadi di avanzamento: N1 Perly–Bernex, N1 Bernex–Meyrin/Vernier–Aeroporto di Ginevra, N1 Aarau Est–Birrfeld, N1 Wallisellen–Brüttisellen (come parte integrante dell'autostrada della Glattal), N6 Wankdorf–Muri (tangenziale Berna Est), N13 Collegamento Bellinzona–Locarno e N15 autostrada dell'Oberland zurighese (Uster Est–Betzholz).
- Sono stati sospesi i lavori su due progetti generali: N1 Winterthur–Töss–Winterthur Est (riserve di fondo del Cantone di Zurigo e della città di Winterthur nei confronti della soluzione proposta) e N2 Hagnau–Augst (stretta dipendenza dalla galleria del Reno di Basilea, che faceva parte della Fase di potenziamento 2023 respinta).
- Non sono stati ancora avviati i seguenti progetti generali: N1 Weyermannshaus–Wankdorf, N3 Limmattal–Urdorf Sud (circonvallazione ovest di Zurigo), N14 Hirzelverbindung, N17 circonvallazione di Netstal e N29 circonvallazione di Bivio. Per alcuni di questi progetti sono necessari studi preliminari approfonditi.
- I progetti della circonvallazione sulla N18 Delémont–Basilea, sulla N23 Grüneck–Meggenhus e sulla N25 San Gallo–Winkeln–Appenzello, che la Confederazione ha rilevato dai Cantoni nel 2020, sono stati esaminati dall'USTRA nell'ambito di studi di

corridoi. Inoltre è stato effettuato uno studio di pianificazione per l'eliminazione dei colli di bottiglia sulla N13 Reichenau–Rothenbrunnen. I risultati sono confluiti nell'aggiornamento del PROSTRA Strade nazionali.

2.2.5 Aggiornamento del PROSTRA Strade nazionali

2.2.5.1 Portata e orientamento

Finora il PROSTRA Strade nazionali comprendeva circa 60 progetti. L'USTRA ha esaminato in modo approfondito il portafoglio di progetti. La verifica è stata effettuata secondo il metodo standardizzato per la valutazione dei progetti di strade nazionali. Nell'aggiornamento sono confluiti anche i risultati della valutazione complessiva della rete stradale nazionale (v. cap. 2.2.2) e la prioritizzazione dei progetti da parte del PFZ (v. cap. 1.4).

Un ampliamento strutturale delle strade nazionali è spesso inevitabile, soprattutto nei seguenti casi:

- per soddisfare i requisiti complessi degli agglomerati metropolitani e delle grandi città. Tali misure riguardano in particolare la riduzione del traffico sulla rete stradale secondaria, il miglioramento della qualità della vita negli insediamenti e il mantenimento della funzionalità delle strade nazionali;
- per garantire un collegamento adeguato alle esigenze dell'agglomerato urbano di medie dimensioni e delle regioni periferiche;
- per garantire l'accesso alla rete stradale europea;
- per risolvere criticità locali come disomogeneità nella rete stradale o significativi problemi di compatibilità.

Tuttavia, un ampliamento strutturale delle strade nazionali può essere preso in considerazione solo dopo aver sfruttato appieno tutte le misure per un utilizzo più efficiente delle infrastrutture esistenti, come il miglioramento della gestione del traffico e le ottimizzazioni operative, e se i previsti potenziamenti del trasporto pubblico non risultassero sufficienti a risolvere i problemi di capacità. Tra i miglioramenti di gestione del traffico rientrano le misure volte all'armonizzazione dei limiti di velocità e alla segnalazione dei pericoli, che permettono di aumentare la sicurezza stradale e di migliorare la qualità del traffico. Il sistema di corsia dinamica come ottimizzazione di esercizio è una delle numerose misure volte a ridurre le congestioni del traffico sulla rete delle strade nazionali. È finalizzata a ridurre gli ingorghi su tratti autostradali molto trafficati. A tal fine, le corsie d'emergenza saranno modificate in modo da poter essere utilizzate temporaneamente come corsie nelle ore di punta.

A seguito dell'approfondito riesame, il Consiglio federale propone di stralciare 31 progetti dall'attuale PROSTRA Strade nazionali e di non elaborarli ulteriormente. I progetti interessati sono elencati nel capitolo 2.2.5.4. Per la maggior parte di questi, la funzionalità deve essere mantenuta – almeno per un periodo transitorio – anche in caso di ulteriore aumento della domanda di trasporti attraverso misure operative, come ad esempio la conversione delle corsie di emergenza in corsie di marcia.

2.2.5.2 Risultati della perizia del PFZ

La valutazione del PFZ corrisponde sostanzialmente ai risultati dell'aggiornamento del PROSTRA Strade nazionali ed è condivisa a larga maggioranza dal Consiglio federale. La perizia conferma la necessità di aumentare la capacità sulle strade nazionali particolarmente congestionate. Tra i progetti confermati rientrano anche quattro dei sei progetti della Fase di potenziamento 2023, che il Popolo ha respinto nella votazione popolare del novembre 2024. Tuttavia, la perizia evidenzia anche i tratti in cui, grazie a misure operative (sistema di corsia dinamica) e allo sviluppo mirato dei trasporti pubblici, sarà possibile posticipare fino al 2045 un potenziamento delle strade nazionali. I progetti interessati devono essere stralciati dal PROSTRA Strade nazionali.

Il PFZ attribuisce la massima priorità agli interventi volti a colmare le lacune dell'attuale rete stradale nazionale, che non solo migliorerebbero l'interconnessione delle regioni, ma sgraverebbero anche le reti stradali regionali e le aree insediative fortemente congestionate. Il PFZ valuta criticamente le circonvallazioni in gallerie su tratti che la Confederazione ha ripreso dai Cantoni nel 2020. Per migliorare il rapporto costi-benefici, il PFZ raccomanda di valutare tracciati in superficie.

2.2.5.3 Ripartizione dei progetti negli orizzonti realizzativi del PROSTRA Strade nazionali

Sulla base dei risultati delle analisi effettuate, il Consiglio federale ha assegnato i progetti rimanenti nel PROSTRA Strade nazionali a uno dei tre orizzonti realizzativi. In generale, anche il PFZ attribuisce ai progetti prioritizzati dal Consiglio federale una delle tre massime priorità. In alcuni casi vengono mantenuti anche progetti nell'ambito del PROSTRA Strade nazionali per i quali il PFZ ha attribuito priorità più basse.

Il Consiglio federale ritiene urgenti dieci progetti e li assegna all'Orizzonte realizzativo 2045.

Il Consiglio federale attribuisce la massima priorità ai progetti di potenziamento delle strade nazionali urbane. Tra questi, il completamento delle corsie sulla N1 Perly–Bernex a Ginevra, N1 la terza canna della galleria del Rosenberg, incluso il raccordo con la stazione merci di San Gallo, N2 la galleria sotto il Reno di Basilea e N4 la seconda canna della galleria di Fäsenstaub a Sciaffusa. Gli ampliamenti eliminano i colli di bottiglia sui tratti di strada nazionale regolarmente congestionati, riducendo così il riversamento indesiderato del traffico urbano interno, di destinazione e di origine sulla rete stradale secondaria. Inoltre, le aree di circolazione aggiuntive assicurano la necessaria ridondanza per consentire uno svolgimento più sostenibile di grandi lavori di manutenzione. Ciò vale in particolare per le gallerie aggiuntive di San Gallo, Basilea e Sciaffusa, che consentiranno la completa manutenzione delle canne esistenti e della tangenziale est di Basilea senza compromettere massicciamente la rete stradale cittadina.

Altrettanto prioritario per il Consiglio federale è il completamento delle corsie sulle attuali strade nazionali N1 Wallisellen–Brüttisellen e N3 Limmattal–Urdorf Sud (circonvallazione ovest di Zurigo). I progetti eliminano le congestioni di livello medio e massimo, evitando così di deviare il traffico sulla rete stradale secondaria. Grazie all'ampliamento in superficie, generano costi di realizzazione relativamente bassi e presen-

tano quindi un ottimo rapporto costi-benefici. Anche il progetto N2 Lugano Sud–Mendrisio elimina un problema di capacità della rete medio-grave. Il conseguente decongestionamento della rete stradale secondaria è un presupposto fondamentale per diverse misure previste dalla regione nei propri programmi d'agglomerato. Inoltre, per l'opera in questione esiste un progetto generale approvato.

L'ampliamento della N1 Aarau Est–Birrfeld garantisce la funzionalità dell'asse ovest-est attraverso la Svizzera nell'Altipiano centrale. L'autostrada N15 dell'Oberland zurighese colma la lacuna dell'attuale rete stradale nazionale tra Uster e Betzholz. Elimina un'incoerenza nella rete stradale nazionale e contribuisce in modo determinante a decongestionare il traffico nelle aree insediative limitrofe. Lo stesso vale per la circonvallazione di Amriswil Nord sulla N23, che ridurrà il traffico di transito nel Comune di Amriswil, garantirà un migliore collegamento di Romanshorn e sarà anch'essa attribuita all'Orizzonte realizzativo prioritario 2045.

Il Consiglio federale assegna altri nove progetti all'Orizzonte realizzativo 2055. Alcuni di questi presentano interdipendenze con altri progetti. Questo vale per l'ampliamento della N1 Bernex–Meyrin/Vernier–Aeroporto di Ginevra, che rappresenta una continuazione della N1 Perly–Bernex. L'ampliamento della N2 Hagnau–Augst presuppone la realizzazione preliminare del progetto N2 galleria sotto il Reno a Basilea, mentre la circonvallazione di Weinfelden sulla N23 dovrà essere avviata solo dopo il completamento della circonvallazione di Amriswil sulla N23.

Gli altri progetti nell'Orizzonte realizzativo 2055 presentano un grado di urgenza leggermente inferiore, non sono ancora sufficientemente avanzati dal punto di vista della pianificazione per ricevere una priorità più elevata o vengono assegnati a un orizzonte realizzativo successivo per motivi finanziari.

Il Consiglio federale propone di assegnare i seguenti progetti ai tre orizzonti realizzativi 2045, 2055 e successivi:

Tabella 11 Strade nazionali orizzonti realizzativi 2045, 2055 e successivi in miliardi di franchi

SN	Can-tone	Nome del progetto	2045 ¹	2055 ¹	Succes-sivi ¹
N1	GE	Perly–Bernex	1.03		
N1	GE	Bernex–Meyrin/Vernier–Aeroporto di Ginevra		1.32	
N1	BE	Weyermannshaus–Wankdorf		0.28	
N1	BE	Wankdorf–Schönbühl		0.27	
N1	AG	Aarau Est–Birrfeld	0.57		
N1	ZH	Wallisellen–Brüttisellen	0.16		
N1	SG	3a canna della galleria del Rosenberg incl. raccordo con la stazione merci	1.51		
N2	BS–BL	Rheintunnel Basel	2.35		
N2	BL	Hagnau–Augst		1.21	
N2	TI	Lugano-Sud – Mendrisio	1.17		

SN	Can- tone	Nome del progetto	2045 ¹	2055 ¹	Succes- sivi ¹
N3	ZH	Limmattal–Urdorf Sud (circonvallazione ovest di Zurigo)	0.14		
N4	SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel	0.47		
N6	BE	Wankdorf–Muri (bypass Berna Est)			1.97
N13	GR	Reichenau–Rothenbrunnen (Isola Bella)			2.13
N13	TI	Collegamento Bellinzona–Locarno		1.70	
N14	ZG–ZH	Hirzelverbindung			2.35
N15	ZH	Zürcher Oberlandautobahn	2.25		
N17	GL	Umfahrung Netstal		0.41	
N18	JU	Circonvallazione di Delémont			0.44
N18	BL	Decongestionamento del centro di Laufen		0.22	
N18	BL	Circonvallazione di Laufen e Zwingen			1.04
N18	BL	Muggenbergstunnel			0.46
N23	TG	Circonvallazione di Amriswil nord, incl. collegamento a Romanshorn	1.28		
N23	TG	Circonvallazione di Weinfelden		0.84	
N25	AR	Circonvallazione di Wilen (Herisau)		0.16	
N29	GR	Umfahrung Bivio			0.22
		Totale Orizzonte realizzativo	10.93	6.41	8.61

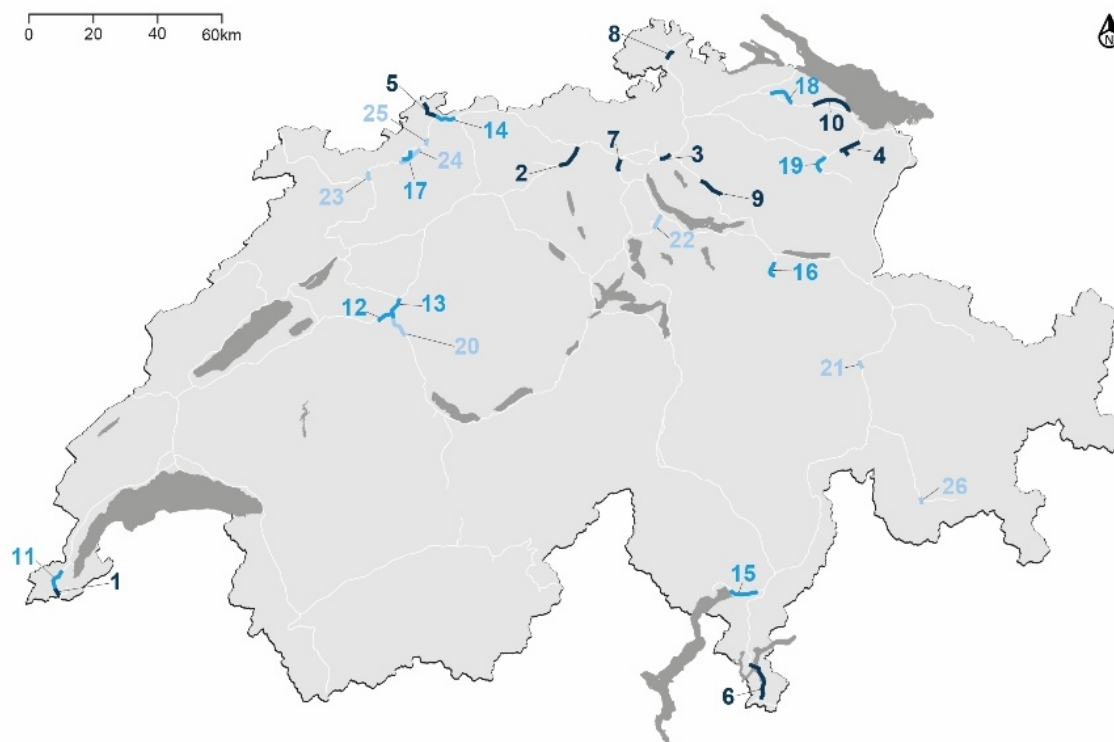
¹ Prezzi ad aprile 2025, IVA esclusa, precisione dei costi +/-30 per cento. I costi indicati comprendono la quota rilevante per PROSTRA per il potenziamento della capacità. A ciò si aggiungono le spese per gli adeguamenti e la manutenzione delle infrastrutture stradali esistenti.

In questa attribuzione, il Consiglio federale si discosta dalle valutazioni del PFZ nei seguenti casi:

- Il Consiglio federale rivaluta il progetto N1 Aarau Est–Birrfeld dalla priorità 2 del PFZ all'Orizzonte realizzativo prioritario 2045. Il progetto ha raggiunto uno stadio avanzato di pianificazione e risolve un punto critico sull'asse ovest-est dell'Altipiano centrale. Il progresso pianificatorio, unitamente alla posizione strategica nella rete, giustificano l'assegnazione di una priorità più elevata.
- Lo stesso vale per la seconda canna della galleria di Fäsenstaub sulla N4, anch'essa assegnata dal Consiglio federale all'Orizzonte realizzativo 2045. L'obiettivo del progetto è garantire che, durante i lavori di manutenzione nella città di Sciaffusa, almeno una canna del tunnel rimanga fruibile. Questo evita che il traffico si riversi nei quartieri.
- Il Consiglio federale ha rivalutato la circonvallazione di Amriswil Nord sulla N23, compreso il collegamento a Romanshorn nel Cantone di Turgovia, dalla priorità 4 del PFZ «obiettivi auspicati probabilmente prioritari, ma da raggiungere con soluzioni alternative» all'Orizzonte realizzativo prioritario 2045. La circonvallazione è frutto di uno studio di corridoio appena concluso e ampiamente sostenuto lungo la N23. L'elevato dinamismo dello sviluppo in quest'area, la necessità generale di intervento e l'adeguata considerazione delle aree al di fuori degli assi principali di traffico giustificano l'assegnazione di una priorità più elevata.

- Lo stesso vale per la circonvallazione di Weinfelden sulla N23 nel Cantone di Turgovia, alla quale il PFZ ha attribuito la priorità 4, mentre il Consiglio federale la inserisce nell'Orizzonte realizzativo 2055.
- Il Consiglio federale riassegna la N13 «Collegamento» Bellinzona–Locarno, originariamente attribuita alla priorità 1 dal PFZ, all'Orizzonte realizzativo 2055. Il progetto riguarda una palude protetta di importanza nazionale, il che richiede approfonditi accertamenti supplementari. A seconda dell'avanzamento del progetto, è tuttavia ipotizzabile anche una prioritizzazione del collegamento a scapito dell'altro progetto ticinese Lugano Sud–Mendrisio.
- La tangenziale N6 Berna Est; Wankdorf–Muri consente una riqualificazione urbanistica della zona a est di Berna e, liberando la strada nazionale esistente, crea le condizioni per un ulteriore decongestionamento della rete stradale secondaria. Il progetto deve quindi essere incluso nell'orizzonte realizzativo successivo. Il PFZ l'ha valutato con priorità 5.
- Anche il progetto N13 Reichenau–Rothenbrunnen/Isla Bella nel Cantone dei Grigioni, valutato dal PFZ con priorità 6, deve essere incluso nell'orizzonte realizzativo successivo. I Comuni lungo la N13 risentono del traffico di riversamento. L'inclusione del progetto nel PROSTRA Strade nazionali permette al Consiglio federale di mantenere aperte opzioni di potenziamento a lungo termine.
- Il Consiglio federale declassa la galleria dell'Hirzel sulla N14 dalla priorità 2 all'orizzonte realizzativo successivo. Pur riconoscendo la necessità di intervenire sul transito attraverso Hirzel, il Consiglio federale è piuttosto scettico rispetto a un rafforzamento significativo del collegamento tra la Svizzera centrale e la N3 per ragioni di pianificazione territoriale.
- Per quanto riguarda la galleria Muggenberg sulla N18 nel Cantone di Basilea Campagna, il Consiglio federale conferma l'assegnazione all'orizzonte realizzativo successivo, nonostante il PFZ abbia attribuito al progetto la priorità 6. Il progetto è frutto dello studio di corridoio N18, ampiamente condiviso, e interviene su un tratto a rischio incidente di lunga data.

Figura 9 Progetti di potenziamento del PROSTRA Strade nazionali per orizzonte realizzativo



Orizzonte realizzativo 2045

- 1 Perly – Bernex
- 2 Aarau-Ost – Birrfeld
- 3 Wallisellen – Brüttisellen
- 4 3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof
- 5 Rheintunnel Basel
- 6 Lugano Sud – Mendrisio
- 7 Limmattal – Urdorf-Süd (Westumfahrung Zürich)
- 8 2. Röhre Fäsenstaubtunnel
- 9 Zürcher Oberlandautobahn
- 10 Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anschluss Romanshorn

Orizzonte realizzativo 2055

- 11 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport
- 12 Weyermannshaus – Wankdorf
- 13 Wankdorf – Schönbühl
- 14 Hagnau – Augst
- 15 Collegamento Bellinzona – Locarno
- 16 Umfahrung Netstal
- 17 Zentrumsentlastung Laufen
- 18 Umfahrung Weinfelden
- 19 Umfahrung Wilen (Herisau)

Orizzonte realizzativo «successivi»

- 20 Wankdorf – Muri (Bypass Bern-Ost)
- 21 Reichenau – Rothenbrunnen (Isola Bella)
- 22 Hirzelverbindung
- 23 Contournement de Delémont
- 24 Umfahrung Laufen und Zwingen
- 25 Muggenbergstunnel
- 26 Umfahrung Bivio

2.2.5.4 Stralcio di progetti dal PROSTRA Strade nazionali

In seguito all'approfondita revisione del PROSTRA Strade nazionali e alla luce dei risultati emersi dalla verifica effettuata dal PFZ, i seguenti 31 progetti di potenziamento dovrebbero essere eliminati dal PROSTRA Strade nazionali. Per questi tratti di strade nazionali sono sufficienti soluzioni operative come l'apertura delle corsie di emergenza al traffico e/o il potenziamento mirato del trasporto pubblico, al fine di garantire – almeno in un periodo transitorio – un livello adeguato di funzionalità e affidabilità ed evitare il traffico di riversamento.

Tabella 12 Progetti scartati dal PROSTRA Strade nazionali

SN	Can- tone	Nome progetto / tratto	Costi in mia. di CHF ¹	Motivazione
N1	GE–VD	Le Vengeron–Coppet	0.70	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	GE–VD	Coppet–Nyon	0.33	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	VD	Nyon–Aubonne	0.45	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	VD	Aubonne – Morges-Ouest	0.21	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	VD	Progetto di circonvallazione di Morges	3.66	Sostituito dal sistema di corsia dinamica, troppo grande/costoso
N1	VD	Villars-Ste-Croix–Cossonay	0.13	Ridotta necessità d'intervento dopo l'apertura al traffico delle corsie di emergenza
N1	VD	Cossonay–La Sarraz	0.21	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	VD	La Sarraz–Chavornay	0.27	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	VD	Chavornay–Essert-Pittet	0.12	Necessità di intervento ridotta
N1	BE	Schönbühl–Kirchberg	0.30	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	BE–SO	Kirchberg–Luterbach	0.45	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	AG	Wiggertal–Oftringen	0.10	Necessità di intervento ridotta, ampliamento in superficie
N1	AG–SO	Oftringen – Aarau-West	0.30	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	AG	Aarau-West – Aarau-Ost	0.29	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	AG	Wettingen Est–Dietikon	0.28	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	ZH	Dietikon–Limmattal	0.12	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	ZH	Autostrada della Glattal	2.76	Troppo grande/costoso; difficilmente integrabile nella rete
N1	ZH	Brütisellen–Winterthur-Töss	0.81	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N1	ZH	Winterthur-Töss–Winterthur Est	1.10	Sostituito dal sistema di corsia dinamica; nuove soluzioni del Cantone e della Città ²
N1	SG	San Gallo-Neudorf–Meggenhus	0.14	Necessità di intervento ridotta
N3	AG	Augst–Rheinfelden	0.05	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N3	ZH	Zürich-Süd – Thalwil – Wädenswil	0.50	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N3	ZH	Wädenswil–Richterswil	0.22	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N3	SZ	Schindellegi–Pfäffikon SZ	0.13	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N4	ZH–SH	Ampliamento galleria Cholfirst	0.67	Necessità di intervento ridotta
N6	BE	Muri–Rubigen	0.16	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative

SN	Can-tone	Nome progetto / tratto	Costi in mia. di CHF ¹	Motivazione
N8	OW	Sarnen-Nord – Alpnach – Lopper	0.20	Necessità di intervento ridotta
N9	VD	Villars-Ste-Croix–Vennes	0.60	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N9	VD	Vevey–Montreux	0.22	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N11	ZH	Zurigo Nord–Kloten Sud	0.36	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
N14	LU–ZG	Buchrain–Rütihof	0.28	Sostituito dal sistema di corsia dinamica e da altre misure operative
		Totale rinuncia	16.10	

1 Prezzi ad aprile 2025, IVA esclusa, precisione dei costi +/- 30 per cento.

2 Nel frattempo, il Cantone di Zurigo e la Città di Winterthur si sono opposti all'ampliamento dell'autostrada esistente. La totale riprogettazione del tracciato e l'integrazione urbanistica dell'autostrada previsti comporteranno costi nettamente più elevati.

La rinuncia al «Grand Contournement de Morges» (progetto di circonvallazione di Morges) e all'autostrada della Glattal comporta una modifica del decreto federale concernente rete delle strade nazionali (v. cap. 4.2.3).

2.2.6 Fase di ampliamento 2027

Il Consiglio federale mira a potenziare la rete stradale nazionale svizzera con misure alternative di gestione del traffico o ottimizzazioni operative. In alcuni casi, tuttavia, queste misure non sono sufficienti; gli ampliamenti puntuali delle capacità sono inevitabili per garantire la funzionalità delle strade nazionali. Il Consiglio federale prevede pertanto di includere i progetti N1 Perly–Bernex e N1 Aarau Est–Birrfeld nella Fase di potenziamento 2027.

Il progetto N1 Perly–Bernex comprende l'ampliamento dell'attuale strada nazionale di Ginevra da quattro a sei corsie su un tratto di 3,1 chilometri. Il progetto prevede l'allungamento e l'ampliamento della galleria, lo spostamento dello svincolo Bernex in direzione di Losanna e la realizzazione di ripari fonici a Champs Blancs a sud della galleria di Confignon. Il progetto elimina un notevole problema di congestione e riveste quindi una grande importanza. Gli onerosi lavori di ampliamento delle gallerie interessate e i costi di investimento relativamente elevati incidono negativamente sulla valutazione economica del progetto; secondo gli indicatori di sostenibilità per i progetti infrastrutturali stradali, elaborati nell'ambito della stesura del progetto generale, il rapporto costi-benefici del progetto è pari a 1,02. Anche il rapporto costi-efficacia risulta positivo.

Il buon rapporto costi-efficacia, l'elevata necessità di intervento, l'ubicazione dell'opera sulla circonvallazione di Ginevra e lo stato avanzato del progetto – il Consiglio federale deciderà sul progetto generale presumibilmente ancora nel 2026 – giustificano l'inclusione nella Fase di potenziamento delle strade nazionali 2027. La perizia del PFZ attribuisce al progetto la massima priorità, a condizione che i fondi necessari possano essere messi a disposizione entro il 2045.

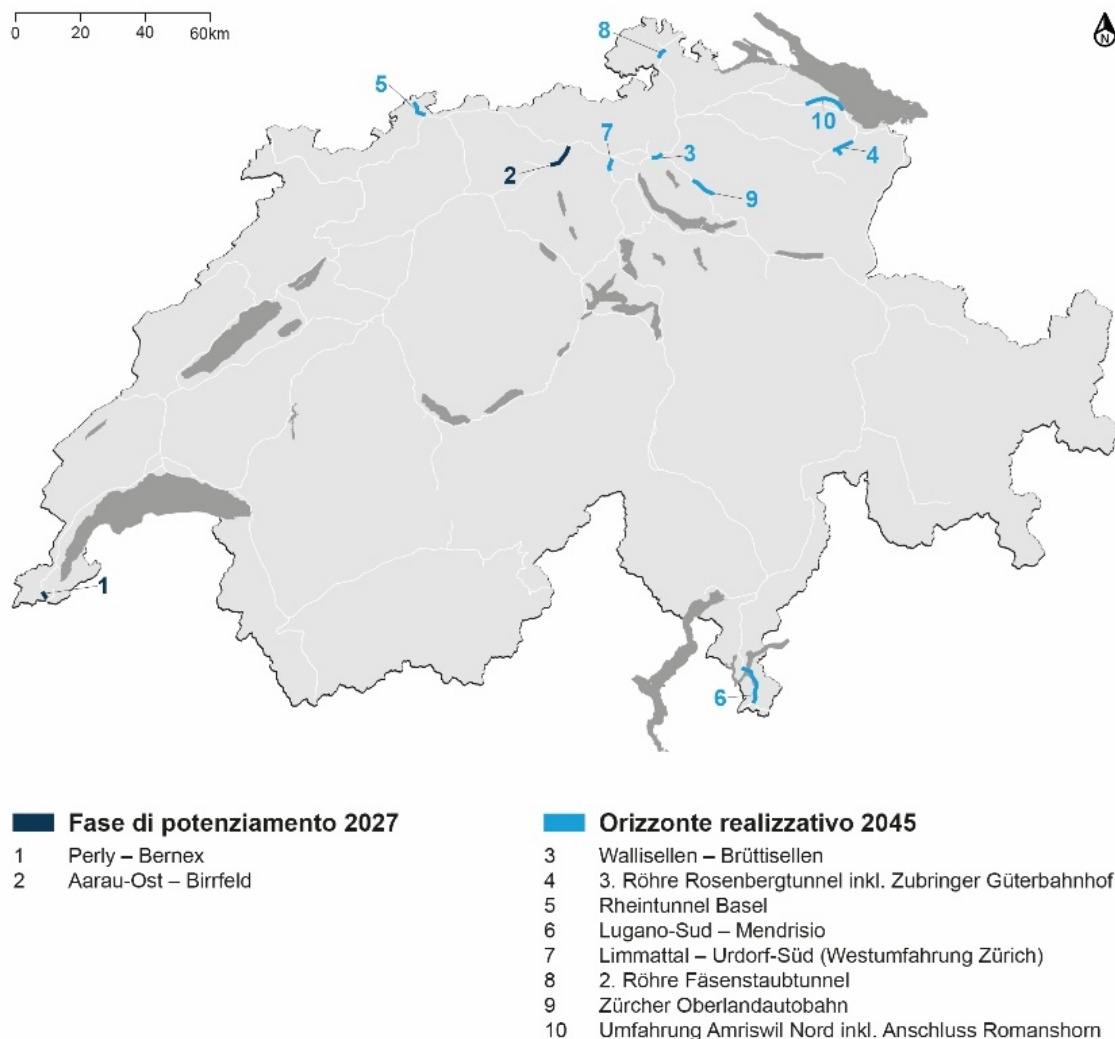
Con il progetto N1 Aarau Est–Birrfeld, la strada nazionale esistente tra lo svincolo di Aarau Est e la diramazione di Birrfeld viene ampliata da quattro a sei corsie su un tratto di 12 chilometri. Il progetto elimina un problema di capacità e migliora la funzionalità e la resilienza della strada nazionale nell’Altipiano centrale. Nonostante l’impatto non trascurabile sul territorio e le maggiori emissioni di inquinanti atmosferici, il progetto presenta un rapporto costi-benefici positivo e un rapporto costi-efficacia positivo.

La valutazione economica positiva, l’ubicazione dell’opera nell’Altipiano centrale e lo stato avanzato del progetto – il Consiglio federale deciderà sul progetto generale presumibilmente ancora nel 2026 – giustificano l’inclusione nella Fase di potenziamento delle strade nazionali 2027. La perizia del PFZ attribuisce al progetto il secondo livello di priorità.

2.2.7 Pianificazione di progetti non ancora approvati

La pianificazione di progetti non ancora approvati rappresenta una condizione indispensabile per la loro realizzazione e, di norma, dura diversi anni. La realizzazione delle opere in tempi adeguati richiede che i fondi necessari siano già stanziati. Per l’ulteriore elaborazione dei progetti di potenziamento della rete delle strade nazionali il Consiglio federale richiede finanziamenti per 200 milioni di franchi. Si tratta di 100 milioni di franchi in meno rispetto a quanto richiesto per il periodo precedente. Per i progetti dotati di piani dettagliati deve essere inoltre possibile acquisire terreni, ove ve ne sia l’opportunità. Una volta ultimati gli interventi, le uscite dovranno essere contabilizzate correttamente per ciascun progetto.

Figura 10 Orizzonte realizzativo 2045 e Fase di potenziamento 2027 del PROSTRA Strade nazionali



2.2.8 Alternative esaminate e scartate

Il Consiglio federale ha esaminato e respinto la seguente alternativa:

- Rinuncia a una Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali: L'articolo 83 Cost. impone al Consiglio federale di preservare la funzionalità delle strade nazionali. Senza ampliamenti strutturali mirati, la funzionalità potrebbe essere compromessa dal continuo aumento della domanda di trasporto e dalle conseguenti congestioni della rete stradale nazionale. La popolazione percepisce il traffico di riversamento come un problema. Una riduzione sostanziale della domanda di trasporto sarebbe possibile solo attraverso un aumento significativo dei prezzi del carburante o l'introduzione di un'ulteriore tariffa di utilizzo, con ripercussioni negative sull'economia nazionale. Inoltre, manca un ampio sostegno politico. Il PFZ ha confermato in modo indipendente la necessità di ulteriori interventi mirati di potenziamento delle strade nazionali. Per il Consiglio federale è quindi logico continuare a sottoporre alla decisione dell'Assemblea federale i progetti prioritari e pronti per la realizzazione.

2.3 Contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Nell'ambito del PTA il progetto comprende:

- i contributi federali per la quinta generazione di programmi (v. cap. 2.3.4);
- i crediti aggiuntivi per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (v. cap. 2.3.5).

Il Consiglio federale fornisce inoltre una panoramica dei programmi d'agglomerato a partire dalla sesta generazione (v. cap. 2.3.6).

2.3.1 Principi e svolgimento del PTA

Con il PTA la Confederazione versa contributi per le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati aventi diritto, con l'obiettivo di rendere i trasporti più efficienti e sostenibili e contribuire a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. Queste misure creano i presupposti per offerte di trasporto flessibili, multimodali e rispettose delle risorse e per uno sviluppo compatto e di qualità degli agglomerati. I progetti sono sostenuti congiuntamente dalla Confederazione, dai Cantoni, dalle Città e dai Comuni e sono coordinati tra loro.

Il sostegno al traffico d'agglomerato è retto dall'articolo 86 Cost., dall'articolo 5 capoverso 1 lettera b LFOSTRA e dagli articoli 17a–17f LUMin. I contributi finanziari sono versati per misure infrastrutturali a favore del traffico stradale motorizzato, del traffico pedonale e ciclistico e del traffico ferroviario, sempre che non siano già finanziate con altri mezzi federali. A determinate condizioni possono essere corrisposti anche per misure attuate nei Paesi confinanti. I provvedimenti nel traffico ferroviario sono finanziati in primo luogo attraverso il FIF; secondo l'articolo 49 capoverso 3 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) sono escluse le tratte che servono solo al collegamento capillare (p. es. tram e metropolitane). I contributi d'esercizio e di manutenzione sono esclusi dal cofinanziamento.

I contributi della Confederazione si basano sull'efficacia globale del programma e ammontano a un importo compreso tra il 30 e il 50 per cento della somma d'investimento (art. 22 OUMin). Per utilizzare in modo efficiente le risorse della Confederazione, ai programmi e alle relative misure viene assegnata una priorità sulla base dei criteri di cui all'articolo 17d LUMin. In questo modo sono cofinanziate misure che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico, che presentano un rapporto costi-benefici buono o molto buono e che sono pronte per essere finanziate e realizzate entro quattro anni. Per queste misure il Consiglio federale chiede l'approvazione di un credito d'impegno.

I crediti d'impegno sono approvati dall'Assemblea federale in scaglioni di quattro anni (art. 7 lett. b LFOSTRA), ciascuno corrispondente a una generazione di programmi d'agglomerato. Il presente progetto riguarda l'approvazione dei crediti d'impegno per la quinta generazione e prevede la messa a disposizione dei fondi a partire dal 2028.

2.3.2 Panoramica delle generazioni precedenti nel quadro del PTA e stato dell'attuazione

Come riportato nella Tabella 13, negli ultimi vent'anni l'Assemblea federale ha stanziato 8,84 miliardi di franchi per misure relative alle infrastrutture di trasporto negli agglomerati. Mentre i progetti urgenti sono stati realizzati, le misure delle prime quattro generazioni sono ancora in fase attuativa. Finora il fabbisogno di mezzi per la realizzazione da parte degli agglomerati è stato effettivamente inferiore a quanto inizialmente richiesto dagli enti responsabili. L'ammontare degli accordi di finanziamento non ancora conclusi è di circa 2,51 miliardi di franchi. Inoltre, alcuni progetti non sono stati realizzati entro i termini previsti per l'attuazione a causa dell'esito negativo di decisioni del Popolo o di altre decisioni politiche e di pianificazione.

Tabella 13 Contributi federali decisi, accordi di finanziamento conclusi e rimborsi in miliardi di franchi (stato al 31.12.2025)

	Mezzi sbloccati ⁶	Mezzi impegnati ⁷	Non realizzabili
Progetti urgenti ¹	2,56	2,53	0,03
PTA prima generazione ²	1,51	1,16	0,04
PTA seconda generazione ³	1,70	0,79	0,09
PTA terza generazione ⁴	1,49	0,83	0,30
PTA quarta generazione ⁵	1,58	0,55	0,01
Totale	8,84	5,86	0,47

¹ FF 2007 7705

² FF 2010 6087

³ FF 2014 6811

⁴ FF 2020 715, incluso credito aggiuntivo per la misura «circonvallazione di Oberburg» (FF 2021 2397)

⁵ FF 2023 2935

⁶ Prezzi aggiornati come da decreto federale.

⁷ Stato al 31 dicembre 2025.

In base agli accordi sulle prestazioni delle prime due generazioni, in assenza di un accordo di finanziamento firmato, il diritto ai fondi federali approvati decade entro il 2027. Con l'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2019³⁰ concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA) sono stati fissati i termini per l'inizio dei lavori a partire dalla terza generazione. Secondo l'articolo 18 OPTA, il termine per la terza generazione scade alla fine del 2025, mentre per la quarta generazione alla fine di marzo 2029. Conformemente all'articolo 18 OPTA, questi termini sono stati prorogati per alcune misure, per un ammontare di 0,36 miliardi di franchi.

2.3.3 Raccomandazioni contenute nel rapporto di perizia del PFZ

Nella sua perizia, il PFZ ha valutato progetti con costi superiori a 50 milioni di franchi. I progetti di quinta generazione presentati sono stati tutti considerati altamente prioritari. Tra questi figurano diverse piattaforme dei trasporti che rappresentano soluzioni a livello regionale importanti per il coordinamento fra insediamenti e trasporti. A singoli progetti che verosimilmente saranno presentati per il cofinanziamento nelle prossime

³⁰ RS 725.116.214

generazioni di programmi, il PFZ attribuisce una priorità bassa oppure suggerisce di ridurre l'entità o cercare alternative. Ciò riguarda in particolare alcuni progetti relativi al tram nella regione di Basilea e il collegamento Giura–Salève nella regione di Ginevra.

Il Consiglio federale intende sostenere nella quinta generazione i seguenti progetti definiti prioritari dal PFZ con un costo di oltre 50 milioni di franchi per misura:

Tabella 14 PTA di quinta generazione (misure con costi superiori a 50 mio. fr.)

Progetto	Categoria	Costi in mio. fr. ¹
Aareland: progetto globale di trasporto Oensingen	TIM	59
Aareland: nuovo piazzale della stazione di Olten	Piattaforma dei trasporti	79
Burgdorf: Burgdorf–Oberburg–Hasle / circonvallazione Hasle	TIM	77
Ginevra: pacchetto di misure St-Genis–Pouilly	TP	27
Ginevra: pacchetto di misure St-Genis–Pouilly	Piattaforma dei trasporti	24
Ginevra: piattaforma dei trasporti Grand-Saconnex / Aéroport	Piattaforma dei trasporti	57
Losanna–Morges: acquisto di autobus elettrici	TP	50
Zurigo: ponte Franca Magnani	Traffico pedonale e ciclistico	80
Uster: sottopassaggio Winterthurerstrasse	TIM	65
Totale	Tutte le categorie	518

¹ Dati degli agglomerati, prezzi ad aprile 2024, IVA e rincaro escl. Alcune stime dei costi differiscono dalle cifre contenute nella perizia del PFZ, poiché sono state aggiornate a seguito della presentazione puntuale di progetti preliminari ai sensi dell'art. 5 OPTA.

Questi progetti, dimostratisi prioritari anche nell'ambito dell'esame federale, presentano un costo totale di circa 518 milioni di franchi. Il relativo contributo federale è di 196 milioni di franchi (prezzi aggiornati ad aprile 2024, IVA e rincaro escl.).

2.3.4 Misure di quinta generazione del PTA

2.3.4.1 Elaborazione da parte degli enti responsabili e presentazione

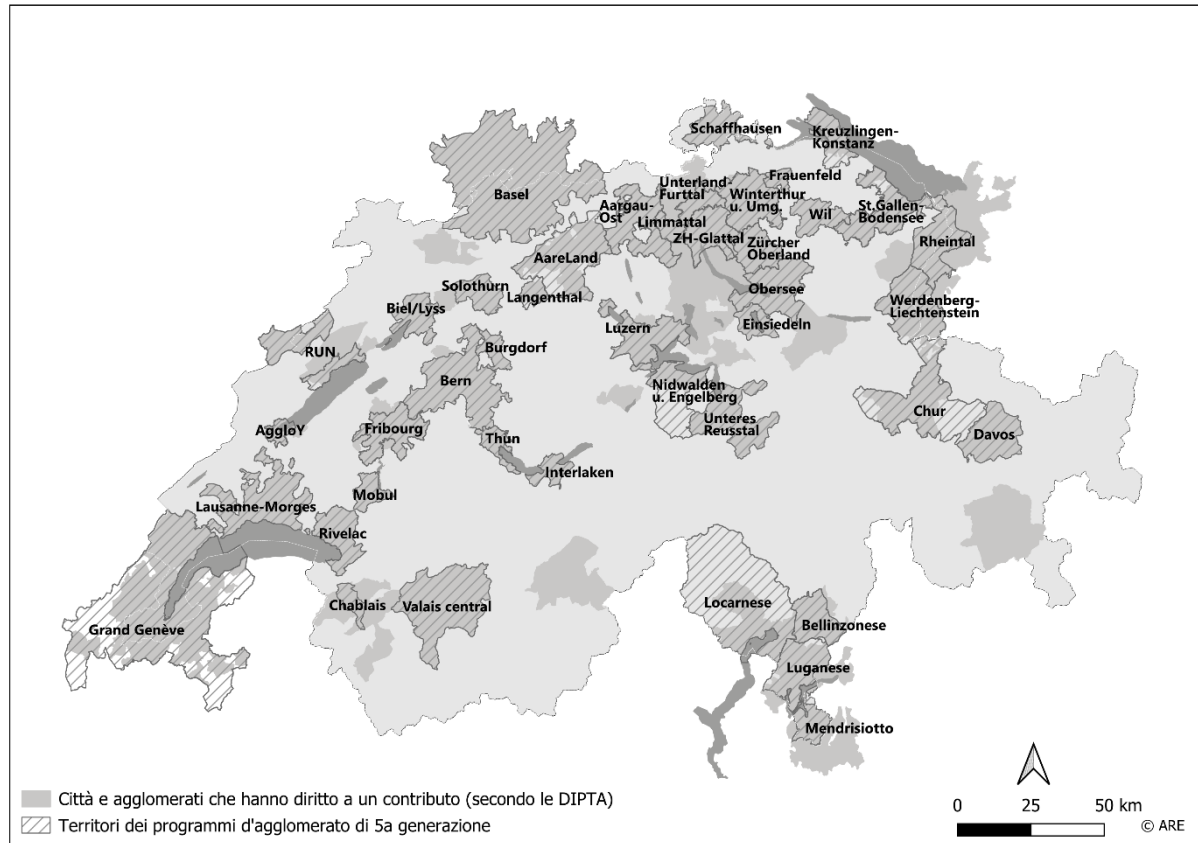
L'elaborazione dei programmi d'agglomerato e la pianificazione delle relative misure per le quali viene chiesto un cofinanziamento sono di competenza degli enti responsabili. La Confederazione ha esaminato i programmi e le relative misure. L'OPTA sancisce i diritti e gli obblighi delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi nell'ambito dell'elaborazione dei loro programmi d'agglomerato nonché le fasi principali dell'esame di tali programmi da parte della Confederazione. Le direttive sul programma Traffico d'agglomerato del 1° febbraio 2023³¹ precisano il metodo per l'esame dei programmi d'agglomerato. L'ordinanza e le direttive sono strettamente correlate tra loro e sostengono gli enti responsabili nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato.

Nei loro programmi d'agglomerato gli enti responsabili forniscono informazioni sull'analisi della situazione e delle tendenze nonché sulla loro visione futura dei trasporti e degli insediamenti. Inoltre illustrano lo stato dell'attuazione delle misure decise delle generazioni precedenti e ne tengono conto nell'elaborazione. Su questa base, presentano

³¹ Direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA), 1° febbraio 2023, ARE.

strategie parziali per i settori dei trasporti e degli insediamenti, tenendo conto del paesaggio, della necessità d'intervento e delle misure necessarie, stabiliscono la necessità d'intervento dal loro punto di vista e danno priorità alle misure che ritengono necessarie.

Figura 11 Programmi d'agglomerato di quinta generazione presentati



Complessivamente sono stati presentati all'ARE per l'esame 42 programmi d'agglomerato di quinta generazione:

2.3.4.2 Esame da parte della Confederazione

I programmi d'agglomerato sono stati esaminati dall'ARE in collaborazione con gli altri uffici federali coinvolti USTRA, UFT e UFAM. Inoltre, a un gruppo di lavoro esterno composto da specialisti di studi di progettazione e consulenza privati è stato affidato un mandato che comprendeva in particolare l'accompagnamento del processo d'esame e la formulazione di un secondo parere. Gli uffici federali coinvolti e gli specialisti esterni hanno valutato i programmi d'agglomerato presentati indipendentemente l'uno dall'altro, in tre fasi distinte. Inoltre, tra la Confederazione e gli enti responsabili si è svolta una sessione di presentazioni e domande.

2.3.4.3 Esame iniziale ed esame dei requisiti di base

In una prima fase la Confederazione verifica la completezza della documentazione secondo l'articolo 11 OPTA. Alcuni enti responsabili hanno dovuto presentare la documentazione mancante.

La Confederazione verifica inoltre se i programmi d'agglomerato presentati soddisfano i requisiti di base, secondo la procedura definita nell'articolo 12 OPTA. Se un programma d'agglomerato non soddisfa i requisiti di base, viene escluso dall'ulteriore esame e non ha diritto a un cofinanziamento. Dei 42 programmi d'agglomerato, quello di Werdenberg–Liechtenstein è stato escluso dall'ulteriore esame della quinta generazione, poiché non soddisfaceva i requisiti di base.

2.3.4.4 Esame delle misure

Il cofinanziamento da parte della Confederazione è orientato in modo coerente alle misure che, in applicazione degli obiettivi di efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano un rapporto costi-benefici buono o molto buono. A tal fine è importante sapere se una misura migliora la qualità dei sistemi di trasporto, sostiene lo sviluppo centripeto degli insediamenti, riduce l'impatto ambientale e il consumo di risorse e aumenta la sicurezza dei trasporti.

A causa dell'elevato numero di misure presentate per il cofinanziamento nella quinta generazione, è necessario stabilire un ordine di priorità. Si è tenuto conto degli obiettivi e delle strategie elaborate dalle città e dagli agglomerati aventi diritto ai contributi e delle interdipendenze delle diverse misure.

La valutazione delle singole misure avviene secondo l'articolo 13 OPTA. In una prima fase la Confederazione verifica se le misure sono cofinanziabili conformemente alle disposizioni di legge. Dopodiché verifica se tali misure sono coerenti, da un lato nell'ambito della quinta generazione, e dall'altro con le generazioni precedenti di programmi d'agglomerato. Infine esamina se le misure sono armonizzate con i piani nazionali e cantonali e con altri piani rilevanti della Svizzera e dei Paesi limitrofi e se apportano un valore aggiunto al coordinamento globale dei trasporti. Sono stati presi in considerazione anche i risultati della perizia del PFZ e la conseguente definizione delle priorità per l'ampliamento delle strade nazionali e della ferrovia. In alcuni casi sono state necessarie modifiche delle priorità e della rilevanza attribuita alle misure previste dai programmi d'agglomerato, di cui gli agglomerati dovranno tener conto nella pianificazione delle misure relative agli insediamenti e ai trasporti nella prossima generazione. Le misure concernenti le infrastrutture di trasporto vengono quindi valutate in termini di rapporto costi-benefici. La Confederazione verifica inoltre se le misure sono pronte per essere realizzate e se il finanziamento è assicurato.

Sulla base di questo esame, la Confederazione assegna le singole misure alle liste A, B o C. Per le misure della lista A il Consiglio federale e l'Assemblea federale chiedono l'approvazione dei crediti d'impegno per il cofinanziamento della quinta generazione. Le misure incluse nella lista B vengono prese in considerazione nella valutazione del programma. Per queste misure gli enti responsabili possono richiedere un cofinanziamento nell'ambito del programma della generazione successiva insieme ad altre misure. A causa della parziale mancanza di necessità d'intervento, del rapporto costi-benefici o del grado di maturità, le misure assegnate dalla Confederazione alla lista C non giustificano un cofinanziamento e pertanto non sono prese in considerazione nella valutazione del programma. In caso di comprovata necessità d'intervento o a seguito di un'ottimizzazione, gli enti responsabili possono presentare nuovamente tali misure,

analogamente alle misure della lista B, per un'eventuale approvazione del cofinanziamento da parte della Confederazione in una generazione successiva.

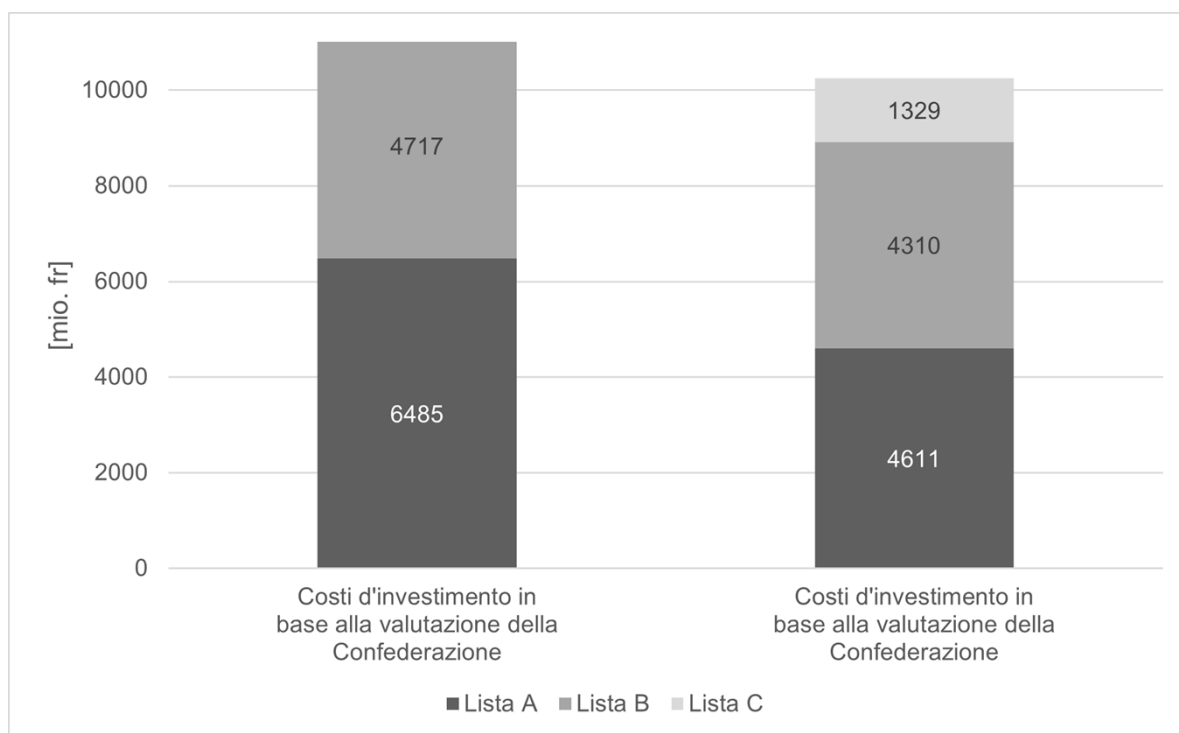
Le misure concernenti gli insediamenti e il paesaggio non sono cofinanziate dalla Confederazione nel quadro del PTA. La Confederazione effettua tuttavia una valutazione sommaria di queste misure al fine di determinare l'efficacia del rispettivo programma d'agglomerato nella sua globalità e di valutare il coordinamento fra trasporti e insediamenti tenendo conto del paesaggio.

Nei settori del traffico pedonale e ciclistico, della gestione del traffico, delle fermate dei tram e degli autobus nonché della riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, secondo l'articolo 21a OUMin le misure con un volume d'investimento fino a 5 milioni di franchi possono essere raggruppate in pacchetti e può esserne richiesto il cofinanziamento mediante contributi federali forfetari. In questo modo si riduce l'onere amministrativo per il conteggio e gli enti responsabili godono di una maggiore flessibilità nella sostituzione delle misure che si rivelano inattuabili in fase di ulteriore concretizzazione. Per quanto riguarda le misure forfetarie, la Confederazione verifica il rispetto di tassi di costo standardizzati e la qualità della concezione di queste misure nel rispettivo programma d'agglomerato. Su un totale di circa 2000 misure per le infrastrutture di trasporto della lista A presentate, quasi la metà è stata raggruppata in questi pacchetti dagli enti responsabili.

I 41 programmi d'agglomerato esaminati comprendono oltre 4100 misure delle liste A e B; di queste, circa 1500 riguardano gli insediamenti e il paesaggio. Complessivamente, i costi d'investimento delle misure per le infrastrutture di trasporto presentate per la quinta generazione sono superiori di 500 milioni di franchi rispetto alla quarta generazione e ammontano a 11,20 miliardi di franchi (prezzi ad aprile 2024, IVA e rincaro escl.).

I costi d'investimento complessivi delle misure proposte dagli enti responsabili per il cofinanziamento ammontano a circa 6,49 miliardi di franchi. Di questi, circa il 70 per cento riguarda misure singole secondo l'articolo 21 OUMin. I costi d'investimento delle misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo l'articolo 21a OUMin ammontano al 30 per cento circa.

Figura 12 Costi d'investimento presentati per i programmi d'agglomerato esaminati e loro classificazione da parte della Confederazione in base all'orizzonte

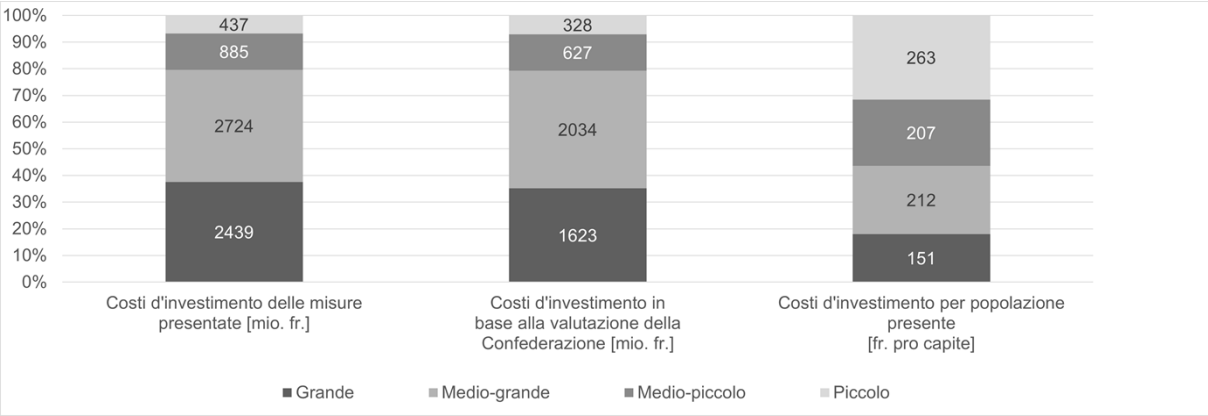


Come mostra la Figura 12, nell'ambito dell'esame da parte della Confederazione vengono assegnate alla lista A misure per un totale di 4,61 miliardi di franchi (comprese le misure di quinta generazione per 518 mio. fr. giudicate prioritarie dal PFZ) e alla lista B misure per 4,31 miliardi di franchi. In linea di principio, tutti gli importi sono indicati IVA e rincaro esclusi (prezzi ad aprile 2024). L'unica eccezione è costituita dagli importi dei costi d'investimento delle misure cofinanziate forfetariamente della lista A, che comprendono anche l'IVA e il rincaro. Secondo l'esame della Confederazione, poco più del 10 per cento delle misure presentate ha un rapporto costi-benefici né buono né molto buono, un grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento insufficiente o una necessità d'intervento non adeguata e quindi è stato assegnato alla lista C. Inoltre, alcune domande comprendevano anche misure non aventi diritto ai contributi, in quanto considerate prestazioni proprie degli enti responsabili. Tali misure, pur venendo prese in considerazione nella valutazione del programma, non sono comprese nei costi d'investimento per un eventuale cofinanziamento da parte della Confederazione.

La Figura 13 mostra che dall'esame della Confederazione non emergono cambiamenti determinanti nel rapporto tra i costi d'investimento tra le città e gli agglomerati grandi, medi e piccoli aventi diritto ai contributi. Quasi il 40 per cento dei costi d'investimento delle misure richieste riguarda i cinque grandi agglomerati di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna e Zurigo. Ciò riflette i problemi di traffico in queste regioni, nonché la complessità e l'urgenza delle misure necessarie per porvi rimedio.

Tuttavia, se si considera il rapporto tra i contributi federali previsti e la popolazione presente, emerge che i grandi agglomerati beneficiano di un cofinanziamento in misura inferiore alla media rispetto agli agglomerati delle altre classi di grandezza. I piccoli agglomerati ricevono il contributo più elevato pro capite (abitanti e 50 % degli occupati).

Figura 13 Quote dei costi d'investimento e contributi della lista A in base alle dimensioni degli agglomerati

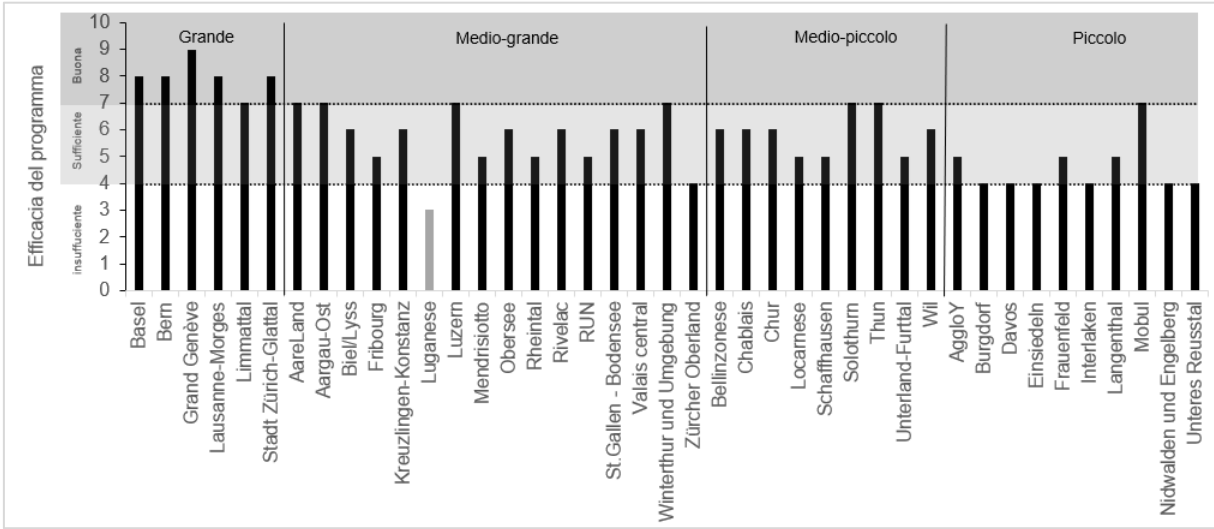


2.3.4.5 Valutazione dell'efficacia del programma

L'efficacia complessiva di un programma d'agglomerato è determinata secondo l'articolo 14 OPTA sulla base delle misure concernenti l'infrastruttura di trasporto prioritarie assegnate dalla Confederazione alle liste A e B nonché delle misure concernenti gli insediamenti e il paesaggio. La procedura per determinare l'efficacia del programma mette a confronto i benefici del programma d'agglomerato e i relativi costi. Per tenere conto della varietà dei programmi d'agglomerato, sia i benefici che i costi vengono valutati tenendo conto delle sfide specifiche e delle dimensioni di una città o di un agglomerato avente diritto ai contributi. Viene inoltre valutato anche lo stato di attuazione delle generazioni precedenti.

Affinché un programma d'agglomerato ottenga una partecipazione della Confederazione, deve conseguire un'efficacia sufficiente in termini di miglioramento del sistema globale dei trasporti, sostegno allo sviluppo centripeto degli insediamenti, miglioramento della sicurezza dei trasporti e riduzione dell'impatto ambientale nonché del consumo di risorse.

Figura 14 Punti che valutano l'efficacia dei programmi d'agglomerato



Dalla Figura 14 si evince che 27 programmi d'agglomerato del PTA di quinta generazione presentano un'efficacia sufficiente (4–6 punti). 13 programmi registrano un'efficacia buona (7–9 punti), mentre nessuno dei programmi d'agglomerato presentati raggiunge un'efficacia ottima (10 punti o più). Il programma Luganese deve rinunciare a un contributo federale a causa dell'efficacia insufficiente.

L'ammontare del cofinanziamento da parte della Confederazione viene stabilito tenendo conto, oltre che dell'efficacia ottenuta, anche dell'ammontare dei costi totali del programma d'agglomerato, che vengono rapportati alle dimensioni della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi. Inoltre, si tiene conto dello stato di attuazione delle misure in materia di trasporti e insediamenti fino a quel momento concordate. La priorità è data ai programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i principali problemi ambientali e di traffico. È importante tenere adeguatamente conto di tutte le regioni del Paese, nonché dei capoluoghi e delle aree urbane di piccole e medie dimensioni.

Sulla base della valutazione del programma, due agglomerati beneficiano di un contributo federale del 45 per cento, nove agglomerati del 40 per cento. La Confederazione versa contributi pari al 35 per cento a 20 agglomerati e al 30 per cento ad altri 9 agglomerati. Queste aliquote valgono per le misure A di quinta generazione, la cui realizzazione è prevista a partire dal 2028.

Calcolando le misure prioritarie della Confederazione nella lista A con la rispettiva percentuale di cofinanziamento, il contributo federale ammonta complessivamente a circa 1682,52 milioni di franchi, importo che comprende i contributi a misure singole per un totale di 1062,07 milioni di franchi (prezzi ad aprile 2024, IVA e rincaro escl.). Ipotizzando un rincaro annuo dell'1 per cento, una durata di realizzazione di 10 anni e un'aliquota IVA dell'8,1 per cento, ciò corrisponde a un importo di circa 1312 milioni di franchi (incl. rincaro e IVA) nonché a contributi per misure con un cofinanziamento forfetario di 620,45 milioni di franchi (incl. rincaro e IVA). La ripartizione dei contributi federali tra singoli agglomerati e città aventi diritto avviene conformemente al corrispondente decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. La panoramica dettagliata delle singole misure è riportata nell'allegato.

2.3.5 Credito aggiuntivo per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona-Brissago)», nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Il decreto federale del 4 dicembre 2023 sui crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato prevede che la galleria stradale Moscia-Acapulco sia riconosciuta come parte integrante del programma d'agglomerato Locarnese e che la progettazione e le misure di accompagnamento siano portate avanti al fine di garantire l'avvio dei lavori entro i tempi previsti. Ai sensi dell'articolo 3 capoverso 3 del suddetto decreto federale, il Consiglio federale è incaricato di sottoporre all'Assemblea federale un messaggio per lo stanziamento di un credito d'impegno a favore del progetto d'agglomerato per la galleria stradale Moscia-Acapulco, se sono soddisfatte le tre condizioni seguenti:

- a. il progetto comprende misure di accompagnamento a breve e medio termine, ossia misure a favore del trasporto pubblico e del traffico lento;

- b. il progetto è in uno stadio molto avanzato e l'assenza di possibilità d'impegno ostacolerebbe l'avvio delle tappe successive;
- c. i mezzi liberati con i decreti federali del 21 settembre 2010, del 16 settembre 2014 e del 25 settembre 2019 che liberano i crediti per il programma Traffico d'agglomerato nonché i mezzi stanziati con il decreto per i crediti d'impegno a partire dal 2024 risultano inutilizzati nella misura dell'importo dei costi di realizzazione del progetto.

Nel frattempo il Cantone Ticino ha potuto dimostrare che la progettazione della galleria stradale Moscia-Acapulco, compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», è a buon punto, il che soddisfa la prima condizione stabilita dal Parlamento per poter beneficiare di un contributo alla misura «Galleria Moscia-Acapulco». Il relativo accordo sulle prestazioni può essere sottoscritto soltanto dopo che la Confederazione avrà approvato l'inserimento della misura come definizione nel piano direttore del Cantone Ticino.

In base alla seconda condizione decisa dal Parlamento di cui all'articolo 3 capoverso 3 lettera c, i mezzi liberati o stanziati nel quadro del PTA di prima, seconda, terza e quarta generazione non devono essere ancora esauriti. Non sono attuabili in via definitiva entro la fine del 2025 misure per un totale di oltre 400 milioni di franchi. Sono quindi disponibili i mezzi corrispondenti al credito aggiuntivo per la galleria stradale Moscia-Acapulco, compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)».

Le condizioni menzionate nel decreto federale del 4 dicembre 2023 per la concessione di un credito aggiuntivo alla galleria stradale Moscia-Acapulco, compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», sono pertanto soddisfatte.

Di conseguenza, con il decreto federale su un credito aggiuntivo il Consiglio federale chiede al Parlamento, nel quadro del PTA, di approvare un contributo federale massimo di 57,63 milioni di franchi (prezzi a ottobre 2020, IVA e rincaro escl.) e un'aliquota del 40 per cento per la misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)».

2.3.6 Prospettive sul PTA dalla sesta generazione

Di regola, ogni quattro anni può essere presentata all'esame della Confederazione una nuova generazione di programmi d'agglomerato (art. 7 lett. b LFOSTRA). Questi dovranno essere coordinati anche in futuro con i progetti di ampliamento ferroviario e stradale. Nell'attuale quinta generazione sono state presentate misure per costi d'investimento pari a circa 4,72 miliardi di franchi nell'Orizzonte B. Si può presumere che la maggior parte di queste misure sarà presentata per il cofinanziamento nella sesta generazione. Entro il 2045 si prevede che altre tre generazioni saranno sottoposte a decisione.

Anche per i progetti definiti prioritari dal PFZ, con costi superiori a 50 milioni di franchi e per i quali non è previsto il cofinanziamento già in questa generazione, sarà richiesto il cofinanziamento in una delle prossime generazioni, a seconda della richiesta degli agglomerati e dei mezzi finanziari disponibili. Per i progetti che il PFZ non considera prioritari, spetterà agli agglomerati proporre soluzioni adeguate; ciò vale anche per il

progetto della metropolitana ginevrina Giura–Salève. Non appena saranno disponibili, il DATEC esaminerà questi progetti nel quadro di una successiva generazione del PTA.

Tabella 15 PTA dalla sesta generazione con priorità 1 (misure con costi superiori a 50 mio. fr.)

Progetto	Costi in mio. fr.¹
Ginevra; tram «la petite ceinture»	500
Ginevra; tram «La Tangentielle» Aéroport–Lancy	400
Ginevra; prolungamento del tram «axe ouest» Lancy–Onex	200
Ginevra; prolungamento del tram ad Annemasse	50
Friburgo; nuovo sistema di traffico d'agglomerato, variante bus	250
Basilea; raccordo Bachgraben–Allschwil	407
Basilea; progetto tram Bachgraben	160
Basilea; tram Grossbasel, parte Leonhardsgraben–Steinengraben–stazione FFS	90
Basilea; tram Wettstein, Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse	82
Basilea; piattaforma TP stazione FFS Ovest	60
Basilea; tram Kleinbasel, Wettsteinplatz–Claragraben–Clarastrasse	25
Basilea; tram Grossbasel, parte Leonhardsgraben–Petersgraben ² –Blumenrein	20
Aareland; ERO+, circonwallazione di Hägendorf/Rickenbach	160
Luganese; agglobus Lugano Centro–Pian Scairolo	57
Locarnese; rete pedonale e ciclabile Brissago/Ronco/Ascona	50
Zurigo; Glattalbahn; Dübendorf Giessen–Dietlikon	350
Zurigo; Tramtangente Nord	325
Zurigo; impianto di ricovero tram Aargauerstrasse	250
Zurigo; Glattalbahn Kloten–Industrie Bassersdorf	222
Zurigo; sottopassaggio pedonale e parcheggio biciclette Zurigo–Altstetten	50
San Gallo; tram tappa Stephanshorn	300

¹ Stima approssimativa dei costi secondo i dati forniti dagli agglomerati nell'indagine di febbraio 2025, IVA e rincaro escl.

² Tram Petersgraben già cofinanziato nell'ambito della 4a generazione.

2.4 Finanziamento federale supplementare per le ferrovie

2.4.1 Situazione iniziale

Dal 1° gennaio 2016 il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità, dei compiti di sistema e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 87a capoverso 2 Cost. e dell'articolo 4 della legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIF; RS 742.140) avviene esclusivamente tramite il FIF. L'attuale pianificazione a lungo termine del FIF (v. cap. 5.1.1.2) evidenzia, dopo l'adeguamento del pacchetto di sgravio 2027 e considerata la cancellazione dei progetti già decisi proposta al Parlamento, la necessità di un finanziamento supplementare di circa 8 miliardi di franchi per l'ampliamento entro il 2045.

Il DATEC ha pertanto esaminato diverse alternative per un ulteriore finanziamento. La maggiore efficacia risulterebbe dalla proroga dell'uno per mille dell'IVA, attualmente limitata al 2030.

2.4.2 Proroga dell'uno per mille dell'IVA

Con l'introduzione del FIF per il finanziamento ordinario dell'infrastruttura ferroviaria, l'aliquota IVA è stata aumentata in modo permanente di 0,1 punti percentuali (art. 87a cpv. 2 lett. b Cost. in combinato disposto con l'art. 130 cpv. 3^{bis} Cost.). Inoltre, secondo l'articolo 196 numero 14 capoverso 4 Cost., il Consiglio federale innalza ora l'aliquota IVA di un ulteriore 0,1 per cento. Questo versamento supplementare è limitato al 2030.

Per colmare la lacuna di finanziamento, il Consiglio federale propone di prorogare a tempo indeterminato l'uno per mille dell'IVA come introito permanente nel FIF, il che garantirebbe entrate supplementari nel fondo pari a circa 8 miliardi di franchi fino al 2045. In tal modo, per l'intero periodo 2026–2045 le entrate attese nel fondo saranno sufficienti a coprire le spese pianificate.

Contrariamente alle entrate, le uscite dipendono dall'avanzamento del progetto. Presumibilmente a partire dal 2030 diversi progetti della Fase di ampliamento 2035 entreranno contemporaneamente nella fase esecutiva: in questa situazione, la realizzazione simultanea di tali progetti non sarebbe realistica dal punto di vista strutturale. Inoltre, nonostante la proroga dell'uno per mille dell'IVA, si registrerebbe una carenza di liquidità nel FIF. Poiché secondo l'articolo 7 capoverso 1 LFIF il fondo non può indebitarsi, se necessario i progetti dovranno essere scaglionati (v. spiegazioni al cap. 5.1.1.2).

Per attuare la proroga dell'uno per mille dell'IVA è necessaria una modifica della Costituzione (art. 130 cpv. 3^{bis} e la contemporanea cancellazione dell'art. 196 n. 14 cpv. 4 e 5 Cost.) che abroghi l'attuale scadenza.

2.4.3 Collegamento tra finanziamento e ampliamento della ferrovia

Senza le risorse supplementari derivanti dalla proroga dell'uno per mille dell'IVA, l'ampliamento proposto dell'infrastruttura ferroviaria non è finanziabile. Se il Parlamento o la votazione popolare respingeranno tale proroga, non solo mancheranno le risorse per le nuove misure proposte con la Fase di ampliamento 2027 (ad es. per la prima tappa della stazione di transito di Lucerna), ma anche per la piena attuazione della nuova Fase di ampliamento 2035. Le relative decisioni di ampliamento della ferrovia devono quindi essere vincolate in linea di principio alla proroga dell'uno per mille dell'IVA. Concretamente ciò significa che:

- la nuova Fase di ampliamento 2027 non entrerà in vigore in caso di rifiuto della proroga dell'uno per mille dell'IVA. Questo vale per esempio per la prima tappa della stazione ferroviaria di transito di Lucerna o per la galleria del Grimsel;
- dalla Fase di ampliamento 2035 modificata, i progetti infrastrutturali che alla fine del 2026 non presentano un progetto di massima concluso saranno vincolati alla proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA. Inoltre, tutti gli elementi di rete strategici con efficacia nazionale verificati dal PFZ, riportati nella tabella 3, dovranno essere collegati alla proroga dell'uno per mille dell'IVA, ad esempio il quarto binario di Zurigo Stadelhofen, la galleria di base dello Zimmerberg II o la linea diretta Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds.

Se la proroga dell'uno per mille dell'IVA sarà respinta, i progetti in questione non verranno attuati. Oltre agli elementi di rete strategici con effetto nazionale secondo la tabella 3, saranno interessati tutti i progetti esaminati dal PFZ sprovvisti di un progetto di massima concluso entro la fine del 2026. In tal caso l'ampliamento dell'infrastruttura dovrebbe essere completamente riprogrammato.

Con questa procedura il Consiglio federale persegue un duplice obiettivo: da un lato garantire risorse finanziarie sufficienti per il cambio di strategia incentrato su grandi progetti strutturalmente efficaci. Dall'altro, escludendo dal collegamento i progetti con un progetto di massima concluso entro la fine del 2026, intende evitare che progetti di ampliamento già in fase avanzata debbano essere successivamente interrotti, quando sono già stati sostenuti costi elevati di pianificazione e progettazione.

2.4.4 Alternative esaminate e scartate

Per quanto riguarda il finanziamento supplementare, è stato esaminato in particolare un aumento dei contributi cantonali. Sono state discusse diverse varianti, da un aumento forfettario a una compensazione retroattiva del rincaro per gli anni 2016–2019 fino a una partecipazione diretta (totale o parziale) dei Cantoni agli impianti pubblici o a misure infrastrutturali nel traffico regionale viaggiatori.

Sulla base della struttura semplice e attuabile a breve termine, è stato analizzato in modo approfondito in particolare un aumento del contributo cantonale forfettario. Poiché nei prossimi anni le uscite cresceranno molto più rapidamente rispetto a prima, la quota relativa di finanziamento dei Cantoni diminuirà. A seconda del metodo di calcolo, sarebbe ipotizzabile un aumento annuo dell'importo forfettario compreso tra 50 e 200 milioni di franchi.

A causa delle forti incertezze sul futuro andamento delle entrate del FIF, in particolare per quanto riguarda l'evoluzione della tassa sul traffico pesante, il Consiglio federale rinuncia attualmente a proporre un aumento dei contributi cantonali come misura aggiuntiva.

Oltre al finanziamento, anche le risorse umane e di pianificazione limitano il volume dei lavori. Con il volume dei progetti di 24 miliardi di franchi proposto dal Consiglio federale – insieme ai progetti già in fase di attuazione e alle spese per il mantenimento della qualità – nei prossimi 20 anni si raggiungerà un volume delle costruzioni di oltre 55 miliardi di franchi. Secondo le stime del PFZ e del settore ferroviario, è stato raggiunto il limite dei possibili ampliamenti. Una variante con un volume di ampliamento ferroviario maggiore non è stata quindi portata avanti.

2.5 Limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031

2.5.1 Contesto e definizioni

Il Consiglio federale propone un limite di spesa quadriennale (2028–2031) per l'esercizio, la manutenzione e il potenziamento delle strade nazionali conformemente alla LFOSTRA. I relativi prelievi sono specificati nella LUMin e nella LFOSTRA.

2.5.1.1 Gestione

Ai sensi dell'articolo 10 LUMin, per esercizio delle strade nazionali si intendono la manutenzione corrente, gli interventi di manutenzione edile esenti da progettazione (manutenzione), la gestione del traffico e la protezione contro i danni.

La manutenzione corrente comprende tutte le misure necessarie per l'agibilità e la sicurezza delle strade nazionali, come i servizi d'assistenza invernale, la manutenzione degli spazi verdi e dell'impiantistica di esercizio e sicurezza, nonché la pulizia delle condotte di evacuazione delle acque, delle aree di sosta e dei luoghi in cui si sono verificati incidenti. La gestione del traffico assicura un traffico sicuro e fluido e comprende la regolazione, la ripartizione e il controllo del traffico, nonché le informazioni sul traffico. La protezione contro i danni comprende tutte le misure e tutti i lavori necessari per la sicurezza del traffico sulle strade nazionali, nonché per la protezione delle persone e dell'ambiente.

Se l'esercizio viene trascurato, la disponibilità operativa e la sicurezza ne risentono direttamente, i danni aumentano e i costi conseguenti crescono. Ecco perché le spese d'esercizio sono sempre prioritarie.

2.5.1.2 Manutenzione

Ai sensi dell'articolo 9 LUMin, per manutenzione si intendono i lavori di rinnovamento e gli interventi di manutenzione edile sottoposti a progettazione di un impianto stradale esistente. Ciò include tutti i lavori necessari alla conservazione delle strade nazionali e delle sue installazioni tecniche (ripristino e manutenzione della rete), compresa la sostituzione degli elementi il cui funzionamento non è più garantito. Una manutenzione insufficiente comporta generalmente un aumento dei danni e dei costi conseguenti, nonché una riduzione della sicurezza stradale. Come le spese d'esercizio, le spese di manutenzione sono prioritarie secondo l'articolo 5 capoverso 2 LFOSTRA.

2.5.1.3 Sistemazione intesa come interventi di adeguamento

Ai sensi dell'articolo 8 capoverso 1 LUMin, per sistemazione si intendono tutte le misure edilizie relative a un impianto stradale in esercizio. L'articolo 5 capoverso 1 lettera a LFOSTRA distingue inoltre tra sistemazione intesa come interventi di adeguamento e potenziamento inteso come interventi di ampliamento della capacità. Conformemente all'articolo 6 LFOSTRA, il limite di spesa per l'esercizio e la manutenzione riguarda unicamente la sistemazione intesa come interventi di adeguamento. Comprende, ad esempio, le misure di protezione dal rumore, di filtraggio delle acque meteoriche stradali, di costruzione di passaggi faunistici, di miglioramento della sicurezza

delle gallerie o di adeguamento degli svincoli. Questa categoria comprende anche la realizzazione di un'architettura di sistema uniforme e standardizzata per l'impiantistica di esercizio e sicurezza, la costruzione di aree di attesa per automezzi pesanti e la terza corsia dinamica.

2.5.2 Obiettivi

La Costituzione federale e le relative leggi federali attribuiscono i seguenti obiettivi all'esercizio, alla manutenzione e al potenziamento delle strade nazionali³². Le strade nazionali devono essere *accessibili*, garantire una *capacità* a lungo termine per il trasporto di viaggiatori e merci e il *loro valore e la loro integrità* devono essere preservati. *La sicurezza* deve essere assicurata, *l'economicità* deve essere garantita da un buon rapporto costo-efficacia e *la compatibilità*, ovvero la minimizzazione degli impatti sull'uomo, sull'ambiente e sulle risorse naturali, deve essere assicurata. Infine, *la biodiversità* deve essere preservata.

2.5.3 Preventivo attuale in base al limite di spesa per le strade nazionali del periodo 2024–2027

Nel messaggio del 22 febbraio 2023 concernente il limite di spesa per le strade nazionali per il periodo 2024–2027, la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali³³, il Consiglio federale ha proposto, conformemente all'articolo 6 LFOSTRA, un limite di spesa pari complessivamente a 8,787 miliardi di franchi (valori nominali, rincaro dello 0,8% per il 2024, dello 0,9% per il 2025 e il 2026, dell'1,0% per il 2027, IVA inclusa) per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali nonché per la loro sistemazione intesa come interventi di adeguamento. Il Consiglio federale ha inoltre ripartito il fabbisogno finanziario come indicato di seguito.

³² Secondo l'articolo 83 Cost., la Confederazione assicura la realizzazione e la *viabilità* di una rete di strade nazionali (cpv. 1). Secondo l'articolo 49 LSN, le strade nazionali e le loro installazioni tecniche sono mantenute ed esercitate secondo criteri *economici* e in maniera da assicurare un traffico sicuro e spedito e mantenere per quanto possibile inalterata la *viabilità*. Conformemente all'articolo 2 LFOSTRA, i mezzi del Fondo servono a soddisfare in modo *razionale e rispettoso dell'ambiente*, in tutte le regioni del Paese, le esigenze di mobilità di una società e un'economia efficienti. Il capoverso 3 precisa i concetti di razionalità e rispetto dell'ambiente. Per l'esercizio, la manutenzione e il potenziamento delle strade nazionali sono particolarmente rilevanti le lettere c e d. Esse impongono in particolare di tenere conto della *capacità di finanziamento a lungo termine* e della situazione finanziaria dell'ente pubblico, nonché della *protezione dell'ambiente*. Cfr. obiettivo 5.D della Concessione «Paesaggio svizzero».

³³ FF 2023 2340

Tabella 16 Fabbisogno finanziario 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento, secondo il messaggio del 22 febbraio 2023 concernente il limite di spesa per le strade nazionali per il periodo 2024–2027, la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, in cifre lorde in milioni di franchi (valore nominale, IVA inclusa)

Limite di spesa	2024	2025	2026	2027	Totale
Gestione	449	453	457	462	1821
Manutenzione	1150	1166	1181	1197	4694
Sistemazione intesa come interventi di adeguamento	557	564	572	579	2272
Totale fabbisogno finanziario 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione	2156	2183	2210	2238	8787

Gli importi effettivamente spesi nel 2024 sono stati dello stesso ordine di grandezza di quelli previsti. Il leggero aumento delle spese per l'esercizio e la manutenzione è stato infatti compensato da una diminuzione delle spese per la sistemazione intesa come interventi di adeguamento.

2.5.4 Fabbisogno finanziario per il periodo 2028–2031

2.5.4.1 Introduzione

Il fabbisogno finanziario indicato di seguito costituisce il limite di spesa proposto per gli anni 2028–2031 e comprende tutte le spese necessarie per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali in tale periodo. Le spese effettive si realizzano entro i limiti prescritti e tenendo conto delle riserve finanziarie del FOISTRA. Il FOISTRA, che finanzia la totalità delle spese in questione, deve disporre di una riserva adeguata e non deve indebitarsi conformemente all'articolo 9 LFOISTRA.

2.5.4.2 Gestione

Il fabbisogno finanziario per l'esercizio della rete stradale nazionale ammonta a 465 milioni di franchi per il 2028 ed aumenterà negli anni successivi a causa del rincaro, stimato allo 0,8 per cento per il 2028 e successivamente all'1 per cento annuo per il resto del periodo. Tali mezzi finanziari sono destinati alla manutenzione corrente (in particolare il servizio d'assistenza invernale, la pulizia, la manutenzione degli spazi verdi, la manutenzione dell'impiantistica di esercizio e sicurezza, i lavori di manutenzione straordinaria minori), agli interventi di manutenzione edile esenti da progettazione, ai servizi di protezione e alla gestione del traffico.

Il fabbisogno finanziario per l'esercizio nel periodo 2028–2031 corrisponde a quello del periodo precedente, rettificato in funzione del rincaro. L'aumento delle esigenze, ad

esempio nei settori della sicurezza delle infrastrutture, della compatibilità e della gestione del traffico, nonché della messa in servizio di nuovi impianti, è compensato grazie a guadagni di efficienza derivanti da economie di scala; tali ottimizzazioni sono realizzate in collaborazione con le unità territoriali. Ulteriori guadagni di efficienza si realizzeranno nel lungo periodo, in particolare in occasione di futuri acquisti aggregati tra le diverse unità territoriali della rete stradale nazionale.

Pertanto, nel complesso, i mezzi finanziari proposti si collocano in continuità con i valori effettivi per il 2024–2027, tenendo conto del rincaro.

Tabella 17 Fabbisogno finanziario 2028–2031 per l'esercizio, in milioni di franchi, IVA inclusa

	2028	2029	2030	2031
Rete senza i tratti NEB	420	425	429	433
Tratti NEB	45	46	46	47
Totale	465	471	475	480

2.5.4.3 Manutenzione

Il fabbisogno finanziario per la manutenzione della rete stradale nazionale riflette l'evoluzione del rincaro sulla base dell'attuale limite di spesa di 1207 milioni di franchi per il 2028. Si tratta infatti di proseguire la manutenzione così come è stata effettuata finora. Secondo il Rapporto sullo stato delle strade nazionali pubblicato dall'USTRA nel 2025 lo stato di manutenzione della rete è giudicato da buono a soddisfacente.

Il forte aumento dei prezzi osservato nel settore del genio civile tra il 2021 e il 2023 non era stato preso in considerazione nel limite di spesa per il periodo 2024–2027, che si basava su un rincaro stimato rivelatosi poi sottovalutato.

Poiché il rincaro non era stato del tutto considerato per le esigenze di manutenzione, a partire dal 2030 saranno stanziati ulteriori 150 milioni di franchi all'anno. La messa in funzione della seconda canna della galleria del San Gottardo, prevista appunto per il 2030, consentirà di avviare i lavori di risanamento della prima canna e renderà effettivamente necessari i mezzi supplementari.

Il fabbisogno finanziario per la manutenzione della rete delle strade nazionali può altresì essere rapportato al valore di sostituzione delle stesse³⁴. Tale valore, che corrisponde alla somma da investire oggi per ricostruire la rete stradale nazionale, ammontava a 146 miliardi di franchi nel 2024. Sulla base dei valori empirici dell'USTRA, la conservazione delle infrastrutture è garantita quando i costi di manutenzione corrispondono allo 0,9 per cento del valore di sostituzione; questo importo corrispondeva quindi a 1,31 miliardi di franchi nel 2024. Le spese proposte per il 2028 e il 2029 sono inferiori a tale

³⁴ Secondo il Rapporto sullo stato delle strade 2024 dell'USTRA

percentuale del valore di sostituzione. Tuttavia, se si tiene conto delle esigenze di manutenzione della prima canna della galleria del San Gottardo, il cui rifacimento inizierà nel 2030, il fabbisogno totale per la manutenzione resterà in linea con la media annua delle spese necessarie a lungo termine.

Per quanto riguarda i tratti NEB, quando sono stati acquisiti nel 2020 si trovavano in uno stato significativamente peggiore rispetto al resto delle strade nazionali. Le criticità più urgenti sono state nel frattempo eliminate e, anche se il loro stato non è ancora allo stesso livello del resto delle strade nazionali, la differenza si sta riducendo. La realizzazione di importanti interventi di manutenzione sui tratti NEB richiede tuttavia tempo e tali progetti, vista la loro entità, tendono spesso a slittare.

Il fabbisogno finanziario per la manutenzione per il periodo 2028–2031 si attesta quindi tra i 1,207 e i 1,393 miliardi di franchi all'anno. Tiene conto del fabbisogno futuro per il rifacimento della prima canna della galleria del San Gottardo e si inserisce in una continuità di spesa sulla base del periodo precedente, tenendo conto del rincaro.

Tabella 18 Fabbisogno finanziario 2028–2031 per la manutenzione, in milioni di franchi, IVA inclusa

	2028	2029	2030	2031
Rete senza i tratti NEB	1108	1119	1280	1291
Tratti NEB	99	100	101	102
Totale	1207	1219	1381	1393

2.5.4.4 Sistemazione intesa come interventi di adeguamento

Le spese previste per la sistemazione intesa come interventi di adeguamento si basano su un'accurata valutazione del fabbisogno. Per farvi fronte, l'USTRA attua diversi sottoprogrammi. Le relative spese riguardano in particolare la terza corsia dinamica, l'impiantistica di esercizio e sicurezza, i passaggi faunistici, le misure di protezione dal rumore e la sistemazione degli svincoli. Tali adeguamenti comprendono anche misure volte a garantire la fluidità del traffico, ridurre gli ingorghi grazie a un uso più efficace dello spazio di circolazione e aumentare la sicurezza.

Per quanto riguarda i tratti NEB, il fabbisogno finanziario per il loro potenziamento è cresciuto fino al 2025, conformemente all'attuazione dei progetti per il loro adeguamento. Tale fabbisogno permane, con spese che seguono l'andamento del rincaro.

Il fabbisogno finanziario si colloca quindi tra 583 e 601 milioni di franchi all'anno per l'intero periodo 2028–2031. Esso riflette la continuità delle spese effettuate secondo il limite precedente, tenendo conto del rincaro e, in parte, dello straordinario aumento dei prezzi registrato tra il 2021 e il 2023, al fine di consentire la prosecuzione dei progetti volti a garantire un traffico scorrevole e sicuro.

Sulla base dei conti annuali disponibili, si ritiene che tali risorse saranno sufficienti.

Tabella 19 Fabbisogno finanziario 2028-2031 per la sistemazione intesa come interventi di adeguamento, in milioni di franchi, IVA inclusa

	2028	2029	2030	2031
Rete senza i tratti NEB	525	530	536	541
Tratti NEB	58	59	60	60
Totale	583	589	596	601

2.5.4.5 Fabbisogno finanziario complessivo per il periodo 2028–2031

Conformemente all'articolo 6 LFOSTRA, il Consiglio federale propone all'Assemblea federale per il periodo 2028–2031 un limite di spesa pari complessivamente a 9,460 miliardi di franchi (valori nominali, IVA inclusa) per l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali nonché per la loro sistemazione intesa come interventi di adeguamento. Il limite di spesa si basa su una stima del rincaro dello 0,8 per cento per il 2028 e successivamente dell'1 per cento annuo per il resto del periodo.

Per i tratti NEB sono previsti complessivamente 823 milioni di franchi, ossia in media oltre 200 milioni di franchi all'anno. Questa somma è nettamente superiore a quella del contributo compensativo dei Cantoni, che ammonta a 60 milioni all'anno.

Tabella 20 Fabbisogno finanziario 2028-2031 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento, in milioni di franchi, IVA inclusa

	2028	2029	2030	2031	Totale
Gestione					
Esercizio della rete senza i tratti NEB	420	425	429	433	1707
Esercizio dei tratti NEB	45	46	46	47	184
Totale intermedio	465	471	475	480	1 891
Manutenzione					
Manutenzione della rete senza i tratti NEB	1108	1119	1280	1291	4798
Manutenzione dei tratti NEB	99	100	101	102	402
Totale intermedio	1207	1219	1381	1393	5200
Sistemazione intesa come interventi di adeguamento					
Sistemazione della rete senza i tratti NEB	525	530	536	541	2132
Sistemazione dei tratti NEB	58	59	60	60	237
Totale intermedio	583	589	596	601	2369
Totale senza i tratti NEB	2053	2074	2245	2265	8637
Totale dei tratti NEB	202	205	207	209	823
Totale del fabbisogno finanziario 2028–2031 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione	2255	2279	2452	2474	9460

2.5.4.6 Confronto del limite di spesa per le strade nazionali tra i periodi 2028–2031 e 2024–2027

Il limite di spesa per le strade nazionali per il periodo 2028–2031 è superiore del 7,7 per cento in termini nominali rispetto a quello del periodo 2024–2027. Questo aumento, necessario per tenere conto del rincaro stimato fino al 2031 e dell'ulteriore fabbisogno connesso al risanamento della prima canna della galleria autostradale del San Gottardo, rientra nella continuità degli investimenti. Le somme investite finora si sono dimostrate necessarie e utili; il limite proposto per il nuovo periodo è quindi necessario per garantire la sicurezza, l'affidabilità e la durabilità delle strade nazionali.

Tabella 21 Differenza tra i limiti di spesa 2024–2027 e 2028–2031, in milioni di franchi, IVA inclusa

	Limite di spesa 2024–2027	Limite di spesa 2028–2031	Variazione nominale in %
Gestione	1821	1891	3,8
Manutenzione	4694	5200	10,8
Sistemazione	2272	2369	4,3
Totale	8787	9460	7,7

2.5.5 Alternative esaminate e respinte

Riduzione del limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e il potenziamento delle strade nazionali

Il limite di spesa proposto per l'esercizio e la manutenzione si basa su valori empirici, mentre quello per il potenziamento si basa sulla stima del fabbisogno effettuata dall'USTRA. Si è tenuto conto dei potenziali di risparmio e degli aumenti di efficienza. Una riduzione del quadro finanziario inciderebbe in primo luogo sui lavori di sistemazione intesa come interventi di adeguamento, il che rallenterebbe l'attuazione delle misure volte a migliorare la compatibilità o la sicurezza stradale e l'adeguamento alle norme ambientali. Riduzioni più consistenti inciderebbero sull'esercizio e sulla manutenzione e avrebbero un impatto negativo a breve termine sulla sicurezza stradale e sulla disponibilità delle strade nazionali, oltre a comportare un deterioramento delle condizioni delle infrastrutture a medio e lungo termine.

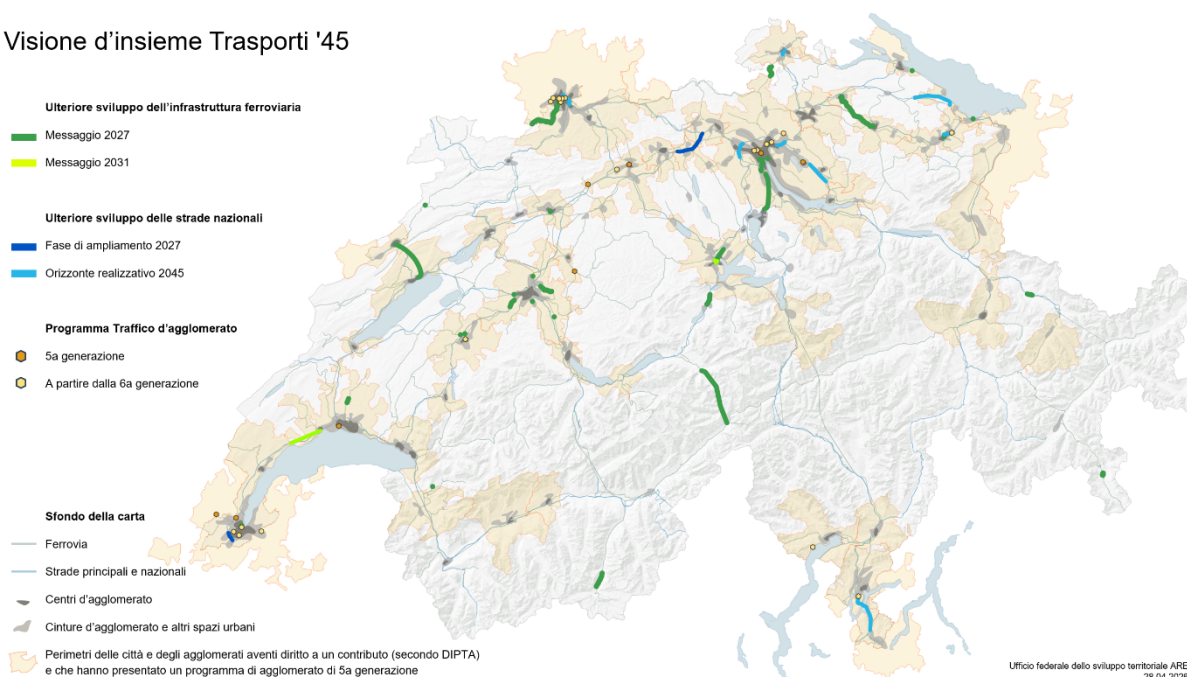
3 Panoramica intermodale degli ampliamenti previsti per area d'intervento

3.1 Coordinamento fra trasporti e insediamenti nel contesto nazionale

Come esposto al numero 1.5, un aspetto centrale del presente progetto è la pianificazione dell'infrastruttura intermodale coordinata con lo sviluppo degli insediamenti. I previsti ampliamenti della rete ferroviaria e delle strade nazionali si integrano in modo razionale e sono armonizzati con le misure per il traffico d'agglomerato, tenendo conto anche delle ripercussioni sullo sviluppo degli insediamenti. I progetti proposti concernenti le strade nazionali, l'infrastruttura ferroviaria e i programmi d'agglomerato promuovono uno sviluppo compatto e di qualità degli agglomerati e contribuiscono a ridurre l'espansione disordinata degli insediamenti. Tengono inoltre conto dei cambiamenti riguardanti lavoro, tempo libero e mobilità e creano i presupposti per offerte di trasporto flessibili, multimodali e rispettose delle risorse. La cartina seguente fornisce una panoramica delle infrastrutture necessarie.

Figura 15 Panoramica intermodale degli ampliamenti previsti

Visione d'insieme Trasporti '45



3.2 Svizzera occidentale e area metropolitana di Berna

La regione del lago di Ginevra presenta un marcato dinamismo economico e una forte pressione sugli insediamenti e sulle infrastrutture di trasporto. L'ampliamento della rete ferroviaria tra Ginevra e Losanna crea le necessarie capacità su rotaia e attenua l'aumento del traffico sulle strade nazionali, rafforzando così i centri lungo l'Arco lemanico. Di conseguenza si potrà rinunciare a un ampliamento delle corsie della strada nazionale tra Ginevra e Losanna. Misure operative come la terza corsia dinamica migliorano il flusso del traffico nelle ore di punta. Il progetto Perly–Bernex consente di eliminare una grave congestione sulla rete stradale attorno alla città di Ginevra. Esso non è in concorrenza con i progetti del trasporto pubblico e, inoltre, rappresenta un'alternativa più conveniente a una circonvallazione est di Ginevra tramite un nuovo attraversamento del lago. Il progetto consente di alleggerire la pressione sugli spazi urbani. L'ampliamento della rete tranviaria di Ginevra e della metropolitana di Losanna contrasta l'aumento del traffico nel nucleo degli agglomerati e crea un margine di manovra per lo sviluppo centripeto degli insediamenti e una valorizzazione dello spazio stradale.

Nell'agglomerato di Berna sono già stati effettuati investimenti centrali nel trasporto pubblico e sono in fase di attuazione importanti infrastrutture (ampliamento del nodo di Berna, ampliamento completo del Lötschberg, asse lungo il versante meridionale del Giura). La galleria multifunzionale del Grimsel colma una lacuna nella rete a scartamento ridotto e crea un collegamento più sicuro e rapido tra le regioni periferiche tutto l'anno, rafforzando in tal modo il turismo. Il collegamento Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds potenzia la rete urbana. Entrambi i progetti creano importanti opportunità di sviluppo. Spetta ai Cantoni e ai Comuni interessati sfruttare adeguatamente il potenziale che ne scaturisce, attraverso uno sviluppo proattivo del territorio e della piazza economica.

3.3 Svizzera nord-occidentale

Basilea è un nodo centrale sull'asse internazionale del Reno, dove strada, ferrovia e navigazione sono particolarmente intrecciate. La regione è caratterizzata da un panorama industriale e innovativo di rilevanza internazionale, che ne determina le interconnessioni a livello di territorio e di traffico. Un rafforzamento della ferrovia e un ulteriore sviluppo della rete sono necessari per garantire un traffico d'agglomerato di alta qualità nell'area metropolitana trinazionale, strettamente collegata alla Francia e alla Germania. I tram e la piattaforma dei trasporti Stazione FFS Ovest di Basilea sono in grado di assorbire solo in parte la domanda sulle brevi e medie distanze. Poiché il nucleo centrale non potrà essere realizzato entro il 2045, entro la prossima fase di ampliamento dovrà essere concretizzata una soluzione a tappe basata su un passante. Per alleggerire la città di Basilea dal traffico di transito sulla strada nazionale e migliorare la qualità abitativa lungo la tangenziale est esistente, a medio termine sarà realizzata la galleria del Reno.

3.4 Area metropolitana di Zurigo

La crescita marcata e dinamica dell'area metropolitana di Zurigo pone requisiti particolari in termini di gestione dello sviluppo degli insediamenti. L'ordine di priorità dei progetti relativi a tram e metropolitane è importante per l'ulteriore densificazione e lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Il quarto binario della stazione di Zurigo Stadelhofen consente di aumentare la capacità del sistema di rete celere regionale in un punto centrale. La ferrovia della Glattal e l'ampliamento Zurigo–Winterthur (galleria di Brütten) creeranno ulteriori capacità di trasporto pubblico e permetteranno di rinunciare al nuovo tratto di strada nazionale a nord di Zurigo (autostrada della Glattal). Inoltre, a sfavore della realizzazione dell'autostrada della Glattal vi sono i costi elevati e le difficoltà di integrazione nella rete stradale nazionale esistente. Sarà invece ampliata la N1 tra Aarau Est e Birrfeld. In linea di principio, l'ampliamento della strada nazionale è in concorrenza con i possibili ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria sullo stesso asse. Per i progetti infrastrutturali ferroviari, come ad esempio il collegamento diretto Zurigo–Aarau, è disponibile solo uno studio concettuale, mentre il progetto di strada nazionale è necessario e già pronto per la realizzazione. A medio termine è necessario uno sviluppo coordinato delle capacità tra strada e ferrovia sull'asse Zurigo–Limmattal–Aarau. Nell'ambito del programma d'agglomerato, con la Limmattalbahn è già stata realizzata una soluzione che alleggerisce efficacemente il traffico stradale. In questi spazi intermedi, situati al di fuori dei centri degli agglomerati, la pressione sugli insediamenti va contrastata con particolare attenzione alla pianificazione del territorio.

3.5 Svizzera centrale

L'ulteriore sviluppo del nodo ferroviario di Lucerna e dell'asse Zurigo–Zugo–Lucerna con la galleria di base dello Zimmerberg II e il bypass per le strade nazionali già approvato costituiscono gli elementi centrali per la gestione a lungo termine del traffico nell'area metropolitana di Lucerna e della Svizzera centrale. Oltre a una maggiore resilienza, questi due grandi progetti infrastrutturali creano nuove possibilità di interconnessione territoriale. A causa della continua crescita, è decisivo uno sviluppo lungimirante e coordinato degli insediamenti da parte dei Cantoni e dei Comuni competenti.

3.6 Lago di Costanza e Alpi orientali

Nell'area metropolitana di San Gallo la N1 costituisce, insieme alla ferrovia, l'efficiente collegamento ovest-est che collega la Svizzera orientale alle altre regioni del Paese nonché ad Austria, Liechtenstein e Germania. La galleria del Rosenberg con il raccordo con la stazione merci serve soprattutto ad alleggerire gli insediamenti dell'agglomerato di San Gallo dal traffico indesiderato dal punto di vista territoriale, a creare spazio per lo sviluppo dei trasporti pubblici e ad assorbire il traffico regionale e di transito sulla strada nazionale. In questo modo si migliora la ridondanza. Anche la circonvallazione di Amriswil Nord con lo svincolo di Romanshorn contribuisce a decongestionare gli insediamenti, a migliorare i collegamenti e a raggruppare i trasporti. L'ampliamento della tratta ferroviaria Küblis–Fideris migliora il collegamento di importanti regioni turistiche come la Prettigovia, Davos e la Bassa Engadina.

3.7 Svizzera meridionale

Diverse misure previste dai programmi d'agglomerato e l'integrazione della rete stradale nazionale tra Bellinzona e Locarno e a sud di Lugano completano il sistema dei trasporti «Città Ticino», che si estende fino alla vicina Italia. Gli ampi progetti ferroviari sanciti nel Piano settoriale dei trasporti e collegati ad AlpTransit non sono stati oggetto di verifica da parte del PFZ. Nel quadro degli ulteriori lavori (obiettivo PROSTRA) bisognerà chiarire come gestire questi progetti originariamente previsti e le superfici necessarie per le tratte di accesso ad AlpTransit.

3.8 Asse Ovest-Est

Il PFZ ha esaminato diversi progetti sull'asse ovest-est, tra cui un secondo doppio binario continuo tra Ginevra e Losanna, due nuove tratte tra Losanna e Berna, una galleria continua tra Aarau e Zurigo e diversi miglioramenti del tracciato tra Winterthur e San Gallo. Nella sua perizia, il PFZ ha concluso che le misure edilizie sono molto costose. Mentre sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist si sarebbero dovuti investire ancora circa 100 milioni di franchi per un minuto di viaggio, tra Winterthur e San Gallo la cifra sarebbe di circa otto volte superiore. Il PFZ raccomanda pertanto di sospendere i progetti, con l'eccezione di Morges–Perroy, al fine di elaborare un piano globale sovraordinato per l'asse ovest-est, intermodale e compatibile con gli insediamenti, da attuare successivamente per tappe. In vista del prossimo messaggio sullo sviluppo globale dei trasporti (messaggio 2031), il DATEC presenterà un piano per l'ulteriore sviluppo a lungo termine dell'asse ovest-est. Il coordinamento sovraordinato tra i due vettori di trasporto strada e ferrovia avverrà nel quadro dell'aggiornamento del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica. Al centro dell'attenzione vi sono il coordinamento con lo sviluppo territoriale e la definizione, per tratte, delle priorità di ampliamento di strade e ferrovia lungo l'intero asse ovest-est da Ginevra a San Gallo. L'obiettivo principale è contribuire in modo sostanziale alla coesione di alcune regioni del Paese attraverso un asse ovest-est, accelerato ed efficiente, coordinato tra i vari vettori di trasporto. A tal fine occorre puntare su velocità concorrenziali della ferrovia lungo l'intero asse ovest-est e considerare anche una maggiore ridondanza nel sistema ferroviario, in modo che sia meno soggetto a guasti.

Questi lavori si basano sul PROSTRA Strade nazionali e sulla Prospettiva FERROVIA 2050, nonché sulla concretizzazione di FERROVIA 2050 a livello territoriale e dei trasporti. L'UFT elabora quest'ultima come base importante per gli ulteriori lavori di pianificazione, traducendo i campi d'azione e gli approcci illustrati nella concretizzazione territoriale in un piano a lungo termine per il traffico merci e a lunga distanza. Sulla base di obiettivi concreti in termini di tempo di percorrenza e qualità dell'offerta, questi piani illustrano come l'asse ovest-est possa essere integrato in una rete nazionale e come possa essere raggiunto l'obiettivo sovraordinato della coesione delle diverse regioni del Paese.

3.9 Precisazione del Piano settoriale dei trasporti

Il progetto si basa sul Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, in cui sono stabiliti i principi per una pianificazione globale dei trasporti armonizzata con il territorio. A integrazione di ciò si intende concretizzare le questioni in sospeso emerse dalla perizia del PFZ, tra cui la strategia intermodale per l'asse ovest-est e la gestione del traffico transfrontaliero. Si tratta di precisazioni e adeguamenti puntuali dei capitoli concettuali del piano settoriale nonché di strategie sovraregionali destinate a completare i capitoli delle aree d'intervento. Questi lavori saranno avviati dopo la consultazione con il coinvolgimento dei Cantoni e di altre cerchie.

4 Commento ai singoli articoli / decreti federali

4.1 Ferrovie

4.1.1 Decreto federale concernente il finanziamento a lungo termine di un'infrastruttura ferroviaria efficiente

Art. 130 cpv. 3^{bis}

Per colmare la lacuna di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e garantirne a lungo termine il finanziamento e l'efficienza, l'uno per mille dell'IVA, attualmente limitato al 2030, dovrà confluire nel FIF come introito a tempo indeterminato. A tal fine il *capoverso 3^{bis}* Cost. è modificato in modo che le aliquote IVA per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria siano aumentate in modo permanente di 0,2 punti percentuali anziché di 0,1 come finora.

Art. 196 n. 14 cpv. 4 e 5

A seguito dell'aumento permanente di 0,2 punti percentuali delle aliquote IVA per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (art. 130 cpv. 3^{bis} Cost.), queste due disposizioni transitorie possono essere abrogate.

4.1.2 Legge federale sulle ferrovie (Lferr) – modifica

Art. 48c cpv. 2^{bis}

Già oggi le fasi di ampliamento e le misure ivi previste si basano sul fabbisogno documentato e su un programma d'offerta. Nonostante le prove del fabbisogno richieste, in passato, al momento della decisione alcune misure decise non presentavano un grado di maturità sufficiente. Di conseguenza i costi non erano sufficientemente precisi, il che ha comportato un notevole aumento del fabbisogno finanziario. Il *capoverso 2^{bis}* è pertanto integrato: la decisione in merito a elementi di rete strategici presuppone la conclusione di un progetto di massima. Al termine del progetto di massima si ottiene una precisione dei costi del +/-20 per cento. In questo modo aumenta la sicurezza dei costi e quindi la congruenza tra ampliamento e finanziamento.

Vengono inoltre decise misure complementari (v. cap. 2.1.7.4) che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi d'offerta decisi nella fase di ampliamento per una regione o una tratta (aumento della capacità, aumento delle prestazioni o simili) e che sono necessarie dal punto di vista tecnico per poter attuare efficacemente l'offerta auspicata con gli elementi di rete strategici.

Al momento della decisione, gli obiettivi strategici d'offerta e i relativi elementi di rete sono chiaramente definiti, mentre le misure complementari necessarie a tal fine non sono ancora sufficientemente note o stabilite in modo definitivo, poiché solitamente si concretizzano soltanto nel corso della pianificazione dell'offerta e della produzione. Non è quindi opportuno che il Parlamento si occupi di ogni singola misura infrastrutturale di piccola e media entità. Per le misure complementari necessarie nell'ambito dell'orizzonte d'offerta, in futuro verranno quindi proposte posizioni collettive da sottoporre a decisione. I mezzi necessari a tal fine devono essere stanziati integralmente dal Parlamento. L'ulteriore concretizzazione dei contenuti delle necessarie misure complementari rimane di competenza dell'UFT e avviene in stretta collaborazione con le imprese ferroviarie e d'intesa con i Cantoni ai sensi dell'articolo 16 OPCF.

Al fine di garantire una maggiore precisione dei costi anche nell'ambito delle misure complementari, è previsto che i crediti stanziati dal Parlamento per le posizioni collettive siano sbloccati dal Consiglio federale soltanto quando il progetto di massima dei rispettivi progetti infrastrutturali è concluso (cfr. commento all'art. 58 cpv. 4 Lferr). Il Consiglio federale può delegare lo sblocco dei crediti al DATEC.

Inoltre, in una fase di ampliamento vengono decisi anche i lavori di pianificazione e progettazione per le fasi di ampliamento successive. In futuro i lavori di pianificazione e progettazione assumeranno sempre maggiore importanza affinché gli elementi di rete strategici possano presentare il grado di maturità necessario per la relativa decisione (progetto di massima concluso) al momento della successiva fase di ampliamento. I crediti stanziati vengono sbloccati dall'UFT.

Art. 58 cpv. 4

Con il credito d'impegno il Parlamento approva i mezzi finanziari necessari per gli elementi di rete strategici. Ponendo come presupposto la conclusione del progetto di massima, questi progetti infrastrutturali presentano una precisione dei costi già elevata. Il Parlamento approva inoltre i mezzi finanziari necessari per altre misure sovraordinate non ancora definibili in via definitiva al momento della decisione (segnatamente le misure complementari, cfr. commento all'art. 48c cpv. 2^{bis} Lferr). Per una maggiore sicurezza dei costi anche nell'ambito dell'attuazione di queste misure, i mezzi effettivamente necessari per i progetti infrastrutturali concretizzati nella fase di progettazione vengono sbloccati solamente quando è disponibile un progetto di massima concluso. In linea di principio, i crediti stanziati dal Parlamento sono sbloccati dal Consiglio federale. A causa del gran numero di progetti infrastrutturali e della loro ampia gamma in termini di entità e costi, il Consiglio federale deve avere la possibilità di delegare in parte lo sblocco dei crediti al DATEC.

Art. 8^{bis} Legge sul transito alpino (LTAIp)

Questa disposizione è abrogata integralmente. Il piano settoriale in essa contenuto è stato nel frattempo sostituito dal Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria (SIS). Il SIS persegue l'obiettivo di coordinare l'auspicato sviluppo a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria con lo sviluppo territoriale previsto, garantendo così sicurezza di pianificazione per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni. La codificazione a livello di legge (lett. a-c) dei progetti da definire impedisce l'adeguamento progressivo del SIS all'attuale pianificazione ferroviaria. Inoltre, il capoverso 2, includendo una fattispecie già integrata nelle norme della Lferr concernenti l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (cap. 5a e 6), risulta superato.

4.1.3 Fasi di ampliamento

4.1.3.1 Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 1 cpv. 2 lett. e ed h

Queste due misure saranno riformulate in seguito ad adeguamenti contenutistici dovuti alla ripresa di progetti già decisi (v. cap. 2.1.8).

4.1.3.2 Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 1 cpv. 2

Considerato il maggiore fabbisogno finanziario illustrato e il conseguente ordine di priorità, il decreto federale deve essere sottoposto a una revisione radicale. Numerose misure già decise devono essere abrogate o perlomeno collegate alla proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA. Il capoverso 2 contiene pertanto solamente le misure il cui proseguimento non è subordinato al previsto finanziamento federale aggiuntivo (v. cap. 2.4.3). Le uniche eccezioni sono l'ampliamento della stazione di Briga (n. 6), a causa della sua dipendenza contrattuale dall'Italia, e le prime misure per l'eliminazione delle ripercussioni negative dell'orario 2025 nella Svizzera occidentale (lett. k).

Art. 1 cpv. 2^{bis}

Nel nuovo *capoverso 2^{bis}* sono elencate le misure che dipendono direttamente dal finanziamento federale aggiuntivo (v. cap. 2.4.3): oltre alle misure per l'aumento delle prestazioni e il potenziamento delle capacità, sono compresi in particolare anche impianti d'esercizio quali gli impianti per il pubblico delle FFS di Olten e Basilea e i binari di ricevimento di Cadenazzo (lett. c). L'entrata in vigore di questo capoverso e l'attuazione di questi progetti sono subordinate all'accettazione della proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA.

4.1.3.3 Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 1

Il *capoverso 2* stabilisce le misure comprese nella fase di ampliamento 2027. Gli elementi di rete strategici, che per l'inclusione nella fase di ampliamento presuppongono un progetto di massima concluso, sono elencati come progetti infrastrutturali concreti alla *lettera a*. I fondi stanziati per questi progetti non devono quindi essere sbloccati separatamente dal Consiglio federale.

Alla *lettera b* è riportata la misura di ampliamento nella regione di Basilea (n. 1). Si tratta di un importante elemento di rete, strettamente correlato alle misure della fase di ampliamento 2035 attuate nello stesso perimetro e comprendente gran parte del mantenimento della qualità. Tuttavia, al momento non è ancora disponibile un progetto di massima per una misura infrastrutturale concreta; ciononostante, il Consiglio federale intende portare avanti l'ampliamento nella regione. I progetti infrastrutturali concretamente necessari a tal fine devono essere ulteriormente elaborati e concretizzati. I fondi che il Parlamento stanZIA per l'ampliamento nella regione di Basilea devono essere sbloccati dal Consiglio federale, sblocco che può avvenire in presenza di un progetto di massima concluso.

Inoltre, alla *lettera b* sono elencate come posizione collettiva le misure complementari per i rispettivi orizzonti d'offerta (n. 2 e 3). Anche i mezzi che il Parlamento stanZIA complessivamente a tal fine saranno sbloccati dal Consiglio federale una volta concluso il progetto di massima dei rispettivi progetti infrastrutturali. Lo stesso vale per l'ampliamento degli impianti d'esercizio, ad esempio della stazione di Enge (n. 4).

Ai *numeri 5-9* sono elencate ulteriori misure attraverso le quali si intende in particolare portare avanti la strategia ERTMS dell'UFT (n. 5). Sono inoltre previsti contributi della Confederazione per misure transfrontaliere, come ad esempio un possibile collegamento diretto Svizzera-Londra o binari di ricevimento del gateway Basilea Nord (n. 6) e ora anche per gli impianti di trasporto a fune con funzione di collegamento (n. 7). Vanno inoltre avviati i lavori per le prossime fasi di ampliamento, affinché in particolare gli elementi di rete strategici possano disporre del necessario progetto di massima al momento del loro inserimento in una futura fase di ampliamento (n. 8). Infine, sono previste le risorse necessarie per un controllo efficace dei costi e delle scadenze di attuazione del programma (n. 9).

Art. 2

Considerata l'entità delle singole fasi di ampliamento, anche questo decreto federale sottostà a referendum facoltativo, il che conferisce ai grandi progetti nel settore dei trasporti pubblici una comprovata legittimazione democratica.

Le decisioni relative all'ampliamento della rete ferroviaria e al finanziamento devono essere collegate giuridicamente, in modo da rendere trasparente il prezzo dell'ulteriore ampliamento della rete ferroviaria e l'offerta aggiuntiva che può essere realizzata solo mantenendo l'uno per mille dell'IVA. Ne consegue che il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria non entrerà in vigore qualora il Popolo e i Cantoni respingano la proroga dell'uno per mille dell'IVA (v. cap. 2.4.3).

4.1.4 Crediti d'impegno

4.1.4.1 *Decreto federale concernente il secondo adeguamento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria*

L'articolo 1 autorizza l'aumento da 6765 a 6950 milioni di franchi del credito d'impegno approvato per la FA 2025.

Tenendo conto della riduzione dovuta all'annullamento dei progetti (v. cap. 2.1.8.1), il credito d'impegno per la FA 2025 è aumentato di 185 milioni di franchi per poter finanziare le misure ancora necessarie.

Il credito d'impegno è a tempo indeterminato, vincolato alla FA 2025 decisa e all'elenco delle misure ivi contenute e sarà mantenuto fino al termine della realizzazione. Il credito d'impegno si basa sul livello dei prezzi di ottobre 2008 (indice di rincaro delle opere ferroviarie 2008 II).

4.1.4.2 *Decreto federale concernente il secondo adeguamento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria*

L'articolo 1 propone un aumento complessivo del credito d'impegno approvato per la FA 2035 da 16 070 a 17 700 milioni di franchi. Nonostante si tenga conto della riduzione dovuta all'annullamento dei progetti (v. cap. 2.1.8.1), il credito d'impegno per la FA 2035 è aumentato di 1630 milioni di franchi per poter finanziare le misure ancora necessarie.

L'aumento del credito presuppone tuttavia che entri in vigore la proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA. Poiché la modifica del decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria proposta nel presente progetto subordina una parte delle misure proposte alla proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA, anche i mezzi finanziari previsti a tal fine sono soggetti all'entrata in vigore del capoverso 2^{bis} di questo decreto (v. cap. 4.1.3.2). Se la proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA non entrerà in vigore e quindi non saranno attuate le misure di cui al capoverso 2^{bis} del decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria, contrariamente alla proposta del Consiglio federale il credito previsto per la FA 2035 non verrebbe aumentato, bensì ridotto di conseguenza a 9660 milioni di franchi. Per illustrare questa situazione in modo trasparente, il credito d'impegno è suddiviso in due capoversi.

Ne consegue che l'articolo 1 capoverso 2 entrerà in vigore solamente se il Popolo e i Cantoni accetteranno la proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA (art 3 cpv. 2) e unicamente in questo caso l'aumento richiesto del credito sarà integralmente raggiunto.

Il credito d'impegno è a tempo indeterminato, è vincolato alla FA 2035 decisa e all'elenco delle misure in essa contenute e sarà mantenuto fino al termine della realizzazione. Il credito d'impegno si basa sul livello dei prezzi a fine 2014 (indice di rincaro delle opere ferroviarie 2014 II).

4.1.4.3 Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 1

Il credito d'impegno di 8090 milioni di franchi è a tempo indeterminato e suddiviso in singole posizioni di credito, strutturate secondo il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria, e sarà mantenuto fino al termine della realizzazione. Poiché anche la fase di ampliamento 2027 è legata alla proroga a tempo indeterminato dell'uno per mille dell'IVA (v. cap. 4.1.3.3), in caso di respingimento di questa anche il credito d'impegno qui proposto decadrebbe. Il credito d'impegno si basa sul livello dei prezzi a giugno 2025 (indice di rincaro delle opere ferroviarie 2025 I).

Art. 2

Il Consiglio federale deve mantenere la competenza per la gestione del credito d'impegno e può in particolare effettuare spostamenti di lieve entità tra le singole posizioni di credito. Inoltre, il Consiglio federale ha la possibilità di aumentare il credito d'impegno per l'ammontare del rincaro e dell'IVA. In base alle conoscenze attuali, IVA e rincaro inclusi, la fase di ampliamento 2027 costerà circa 9200 milioni di franchi. Questa stima si basa sulle seguenti ipotesi: prezzi 2025, rimborso della riduzione forfettaria dell'imposta precedente per l'1 per cento dei costi, rincaro 1 per cento annuo, conclusione dei progetti nel 2046.

Art. 3

Il presente articolo stabilisce, ai sensi dell'articolo 58 capoverso 4 Lferr (v. cap. 4.1.2) proposto nel presente progetto, per quali misure la decisione in merito alla realizzazione spetti al Consiglio federale. Quest'ultimo, non appena concluso il progetto di massima dei rispettivi progetti infrastrutturali, dovrà sbloccare i mezzi stanziati dall'Assemblea federale e necessari per le misure. Le misure di competenza del Consiglio federale comprendono in particolare tutte le misure complementari (v. cap. 2.1.9) e la misura nella regione di Basilea. Il Consiglio federale può delegare lo sblocco al DATEC, il che consente la necessaria flessibilità nella pianificazione continua dell'infrastruttura ferroviaria e un processo decisionale mirato, economico e conforme ai diversi livelli a seconda del tipo e dell'entità dei progetti infrastrutturali pianificati.

4.2 Strade nazionali

4.2.1 Decreto federale concernente la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali

I progetti N1 Perly–Bernex e N1 Aarau Est–Birrfeld dell’Orizzonte realizzativo 2045 hanno raggiunto lo stato di progettazione necessario (v. cap. 2.2.6). La realizzazione dei progetti di ampliamento richiesti comporta investimenti stimati in circa 1601 milioni di franchi (stato dei costi aprile 2025, IVA esclusa).

Il PFZ raccomanda l’attuazione di entrambi i progetti. Il progetto nel Cantone di Argovia riguarda un tratto centrale della rete stradale nazionale svizzera tra i grandi agglomerati di Berna, Basilea e Zurigo. Il progetto di potenziamento nella Svizzera occidentale elimina un significativo problema di capacità nella regione di Ginevra e contribuisce alla resilienza della rete sull’asse ovest-est e nel secondo maggiore agglomerato della Svizzera.

4.2.2 Decreto federale che stanZIA un credito d’impegno per la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati

Art. 1 a

Per la Fase di potenziamento 2027 (v. cap. 2.2.6) il Consiglio federale chiede al Parlamento un credito d’impegno di 1601 milioni di franchi lordi (costi al 2025, IVA e rincaro esclusi).

Il credito d’impegno è composto dalle seguenti voci:

Tabella 22 Importo del credito d’impegno in milioni di franchi (prezzi ad aprile 2025, IVA esclusa)

Terri- torio	SN	Progetto	Importo
UT	N1	Perly–Bernex	1028
AG	N1	Aarau Est–Birrfeld	573
Totale			1601

Art. 1 b e c

Il Consiglio federale chiede inoltre al Parlamento un credito d’impegno di 200 milioni di franchi per la pianificazione di progetti non ancora approvati e di 57 milioni di franchi per l’investimento preliminare nelle strade nazionali in relazione alla galleria ferroviaria di Brütten.

Tabella 23 Importo del credito d'impegno in milioni di franchi (prezzi ad aprile 2025, IVA esclusa)

	Importo
Progettazione e acquisizione di terreni (v. cap. 2.2.7)	
Pianificazione dei progetti di tutti gli orizzonti realizzativi (inclusa acquisizione terreni)	200
Galleria di Brütten come investimento preliminare per un'autostrada della Glattal	
Posa tracciato ferroviario	57
Totale	257

Il progetto ferroviario approvato per la costruzione della galleria di Brütten comprende, come investimento preliminare per la futura autostrada della Glattal, la posa della linea ferroviaria nella zona di Dietlikon. Il precedente decreto federale che stanziava un credito d'impegno per questo investimento preliminare, come parte della Fase di potenziamento 2023, non è entrato in vigore a causa del referendum. I costi aggiuntivi legati all'infrastruttura stradale sorgono indipendentemente dalla prevista cancellazione dell'autostrada della Glattal e devono essere imputati al FOSTRA. A tal fine è necessario un decreto federale di 57 milioni di franchi.

Qualora il fondo non disponga delle risorse necessarie, secondo l'articolo 5 capoverso 2 LFOSTRA occorre innanzitutto garantire la copertura della spesa per esercizio e manutenzione delle strade nazionali.

Art. 2

La disposizione autorizza il Consiglio federale ad incrementare il credito d'impegno in ragione del rincaro comprovato e dell'IVA. In base alle conoscenze attuali, IVA e rincaro inclusi, la Fase di potenziamento 2027 costerà circa 2011 milioni di franchi. Questa stima si basa sulle seguenti ipotesi: IVA all'8,1%, inflazione dell'1% all'anno, completamento dei due progetti nel 2047. La precisione della stima dei costi è pari a +/-30%.

Art. 3

Il credito d'impegno è calcolato separatamente in base agli impegni di cui all'articolo 1 capoverso 2 lettere a–b del decreto federale del ... sulla Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e all'articolo 1 lettere b e c del presente decreto.

Art. 4

Il credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali (art. 1 lett. a) entrerà in vigore solo con l'entrata in vigore del decreto relativo alla Fase di potenziamento 2027.

Per gli altri crediti (art. 1 lett. b e c) non legati ai progetti della Fase di potenziamento 2027, non sussiste alcuna riserva per l'entrata in vigore. Entreranno quindi in vigore anche qualora venisse indetto un referendum contro il decreto federale concernente la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali.

4.2.3 Decreto concernente la rete stradale

Nel decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete stradale nazionale (decreto concernente la rete stradale) il Parlamento stabilisce i collegamenti viari di rilevanza generale per la Svizzera. Sulla base dell'approfondita verifica dei progetti del PROSTRA Strade nazionali effettuata dall'USTRA e in accordo con le conclusioni tratte dal PFZ, il Consiglio federale propone di escludere i seguenti tratti dalla rete stradale nazionale.

Tabella 24 Modifica del decreto concernente la rete stradale

Cantone	Tratti			
	Nell'attuale decreto concernente la rete stradale		Adeguamento	
Vaud	Aubonne/Morges (Ovest)–Villars-Ste-Croix	Cl. 1	Aubonne /Morges (Ovest)–Villars-Ste-Croix	Cl. 4
Zurigo	Seebach/Zurigo Nord–Brüttislen/Effretikon	Cl. 1	Seebach/Zurigo Nord–Brüttislen/Effretikon	Cl. 4

Tra il 2010 e il 2013 sono stati effettuati studi preliminari per la circonvallazione di Morges. Dagli approfondimenti è emerso che nessuna delle varianti rappresenta una soluzione soddisfacente per tutti. Inoltre, il progetto causa costi molto elevati, pari a circa 3660 milioni di franchi. I lavori svolti finora sull'autostrada della Glattal di Zurigo dimostrano che il nuovo tratto autostradale è ormai difficilmente integrabile nella rete stradale nazionale esistente, già di per sé molto complessa. Inoltre, con costi stimati di circa 3930 milioni di franchi, il progetto non sarà finanziabile nel prossimo futuro.

Sia a Morges che nella Glattal i previsti problemi autostradali possono essere risolti adeguatamente tramite misure operative e il previsto potenziamento delle capacità della rete ferroviaria e del traffico d'agglomerato (v. cap. 3.4). A seguito della rinuncia definitiva ai due progetti, i collegamenti dovranno essere esclusi dal decreto federale concernente la rete stradale nazionale.

4.2.4 Decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031

Art. 1

Al fine di garantire l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali, per il periodo 2028–2031 viene proposto un limite di spesa di 9460 milioni di franchi.

Art. 2

Il calcolo del limite di spesa si fonda su un andamento del rincaro a partire dal 2028 conforme alle previsioni di dicembre 2025 relative all'indice svizzero dei prezzi al consumo. L'andamento del rincaro per il 2026 e il 2027 corrisponde a quello riportato nel

messaggio concernente il limite di spesa per le strade nazionali per il periodo 2024–2027, la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali.

Art. 3

Conformemente all'articolo 163 capoverso 2 Cost., il decreto in questione non sottostà a referendum.

4.3 Programma Traffico d'agglomerato

4.3.1 Decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Il decreto federale autorizza i crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi destinati a misure nel quadro del PTA; inoltre determina quali città e agglomerati hanno diritto a un cofinanziamento con l'aliquota di contribuzione e il contributo massimo della Confederazione per gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto nel quadro del PTA di quinta generazione. Il Consiglio federale è autorizzato ad aumentare i crediti d'impegno per l'ammontare dell'IVA e del rincaro.

I costi totali, inclusi IVA e rincaro, ammonteranno presumibilmente a 1312 milioni di franchi.

Per le misure finanziate in via forfetaria secondo l'articolo 21a OUMin, il Parlamento approva un importo massimo forfetario sotto forma di credito d'impegno, comprendente l'IVA e il rincaro.

I programmi d'agglomerato cofinanziati dalla Confederazione, le rispettive aliquote di contribuzione e il contributo massimo per ogni programma destinato alle misure di cui all'articolo 21 OUMin (prezzi ad aprile 2024, IVA e rincaro escl.) e alle misure di cui all'articolo 21a OUMin (contributo massimo) sono stabiliti nell'allegato del decreto federale.

L'aliquota di contribuzione si applica anche alle singole misure e ai pacchetti di misure. Il contributo massimo fissato per ogni misura non può essere superato (v. liste A nell'allegato). Eventuali costi aggiuntivi sono a carico degli enti responsabili dei programmi d'agglomerato.

In quanto decreto federale semplice, il decreto di finanziamento non sottostà a referendum (art. 163 cpv. 2 Cost. nonché art. 141 cpv. 1 lett. c e viceversa e art. 163 cpv. 2 Cost. e art. 25 cpv. 2 della legge del 13 dic. 2002³⁵ sul Parlamento).

4.3.2 Decreto federale su un credito aggiuntivo per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riquifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Per la «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura di accompagnamento «Riquifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», sarà concesso un credito aggiuntivo di

³⁵ RS 171.10

57,63 milioni di franchi ai sensi dell'articolo 7 lettera b della legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA).

Si tratta di una partecipazione della Confederazione ai costi computabili secondo l'articolo 21 dell'ordinanza del 7 novembre 2007³⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale. L'aliquota di contribuzione per il programma d'agglomerato di quarta generazione Locarnese viene applicata come finora. Il contributo corrisponde al 40 per cento dei costi dichiarati dal Cantone Ticino pari a 144,08 milioni di franchi (prezzi a ottobre 2020, IVA e rincarato escl.).

Il Consiglio federale può aumentare il credito aggiuntivo del rincarato comprovato e dell'IVA. I costi totali, inclusi IVA e rincarato, ammontano presumibilmente a 78 milioni di franchi.

Ai sensi dell'articolo 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002³⁷ sul Parlamento, la decisione di finanziamento è un decreto federale che non sottostà a referendum.

4.4 Gestione del rincarato e ipotesi di rincarato

4.4.1 Gestione del rincarato

In linea di principio i decreti federali proposti concernenti i crediti d'impegno non comprendono l'IVA e il rincarato. Nei corrispondenti decreti federali, il Consiglio federale ottiene la competenza di aumentare il credito d'impegno del rincarato comprovato e dell'IVA. L'unica eccezione è costituita dalle misure del PTA finanziate in modo forfetario secondo l'articolo 21a OUMin, per le quali il Parlamento ha approvato un importo massimo forfetario, sotto forma di credito d'impegno, comprendente l'IVA e il rincarato.

A differenza del limite di spesa, che viene stabilito per una durata fissa di quattro anni, la realizzazione dei progetti si estende su un orizzonte temporale più lungo. Le incertezze sul rincarato previsto aumentano, poiché il rincarato accumulato dipende in misura determinante dal periodo in cui si svolge la fase di costruzione di un progetto. Il periodo esatto dei lavori dipende tuttavia dal rilascio dell'approvazione dei piani. A causa della possibilità di presentare ricorso contro le decisioni di approvazione dei piani, è difficile prevedere con esattezza l'inizio dei lavori. Per questo motivo la procedura già adottata in passato di presentare decreti federali senza rincarato né IVA si è dimostrata efficace. I costi previsti, comprensivi dell'IVA e del rincarato, sono indicati nel presente rapporto esplicativo nei rispettivi decreti federali di cui nel presente capitolo.

4.4.2 Ipotesi di rincarato

Il limite di spesa per le strade nazionali 2028–2031 (v. cap. **Error! Reference source not found.**) si basa su un'ipotesi di rincarato. Tale importo è indicato nel decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031 (art. 2).

³⁶ RS 725.116.21

³⁷ RS 171.10

L'ipotesi di rincaro si fonda sul valore dell'indice nazionale dei prezzi al consumo di dicembre 2025, dove il valore di 106,9 punti si riferisce alla serie di indici «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti a preventivo annuali vengono adeguati di volta in volta in base alle attuali ipotesi di rincaro. I crediti d'impegno richiesti nei restanti decreti federali non contengono ipotesi sul rincaro futuro.

Per la ferrovia, il futuro rincaro dei crediti d'impegno viene calcolato sulla base dell'indice di rincaro della costruzione ferroviaria, mentre per le strade nazionali viene calcolato sulla base dell'indice di rincaro per l'eliminazione dei problemi di capacità delle strade nazionali, potenziamento e grandi opere. Per i contributi nel quadro del PTA, invece, il calcolo viene effettuato sulla base dell'indice dei prezzi della costruzione per grande regione o dell'indice di rincaro della costruzione ferroviaria.

5 Ripercussioni

5.1 Ripercussioni per la Confederazione

5.1.1 Ripercussioni finanziarie

5.1.1.1 Introduzione, previsioni e ipotesi

Le spese per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento delle strade nazionali nonché le misure nel quadro del PTA sono finanziate dal FOSTRA, quelle per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria dal FIF. Entrambi i fondi sono alimentati prevalentemente da fonti di finanziamento a destinazione vincolata. L'obiettivo del Consiglio federale è allineare il più possibile i mezzi disponibili per gli ampliamenti alle decisioni relative ai progetti. Ciò implica che sia i conferimenti nei fondi sia i prelievi dagli stessi devono essere previsti su un arco di tempo superiore a 20 anni fino a oltre il 2045. Inoltre, per tenere conto dell'IVA e del rincaro serve una base unitaria e coerente. Per poter fare delle previsioni occorrono diverse ipotesi sull'andamento futuro sia dal punto di vista delle entrate che delle uscite. Nel caso del FOSTRA, le ipotesi sul fronte delle entrate riguardano ad esempio l'evoluzione dell'imposta sugli oli minerali e l'entrata in vigore della tassa sui veicoli elettrici, mentre su quello delle uscite lo sfruttamento delle risorse attraverso i programmi d'agglomerato e l'avanzamento dei progetti di ampliamento già in corso. Nel caso del FIF, le ipotesi riguardano ad esempio l'andamento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) sul fronte delle entrate e l'avanzamento dei grandi progetti su quello delle uscite. Sono state formulate inoltre ipotesi sull'andamento dell'IVA e del rincaro. Vanno considerati anche i costi conseguenti agli ampliamenti per il mantenimento della qualità e l'esercizio. La necessità di manutenzione aumenta nel momento in cui sono realizzati nuovi impianti, oltre che a causa del moltiplicarsi di opere architettoniche come gallerie, ponti e coperture, dell'aumento del traffico e del conseguente maggiore carico sulle infrastrutture. Per quanto riguarda le ferrovie, con l'ampliamento aumenta anche il fabbisogno di fondi per le offerte ordinate.

Il DATEC (UFT e USTRA) controlla annualmente i prelievi effettivi dal FIF e dal FOSTRA in modo che i fondi non si indebitino e sia garantita la liquidità necessaria. La

pianificazione finanziaria avviene mediante la definizione annuale dei programmi di costruzione e tramite la decisione annuale del Parlamento sui prelievi dai fondi e sui relativi conferimenti. Nella gestione dei prelievi, quelli per l'esercizio e il mantenimento della qualità hanno la priorità rispetto a quelli per i progetti di ampliamento. Se emerge che i fondi disponibili non sono sufficienti, i costi del progetto devono essere ridotti, se possibile, o posticipati, in modo che la liquidità del fondo sia sempre sufficiente.

5.1.1.2 Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Il FIF è alimentato ogni anno attraverso fondi federali generali, IVA e imposta sugli oli minerali, tassa sul traffico pesante, contributi cantonali e imposta federale diretta. Complessivamente ogni anno confluiscono nel fondo circa 6 miliardi di franchi. In base all'articolo 4 LFIF, il fondo finanzia l'esercizio e il mantenimento della qualità con circa 4 miliardi di franchi all'anno nonché l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Attualmente il fondo deve ancora rimborsare i debiti derivanti dall'anticipo FTP di quasi 4 miliardi di franchi e non può contrarre nuovi debiti. A lungo termine, i conferimenti e i prelievi devono pertanto risultare in equilibrio.

L'attuale pianificazione a lungo termine del FIF si basa sulle seguenti ipotesi: per la maggior parte dei conferimenti si è ipotizzato un aumento tendenziale a un tasso di crescita del 2,5–3 per cento³⁸ annuo. Per contro, tenuto conto dei cambiamenti di destinazione, si è ipotizzato che i conferimenti della tassa sul traffico pesante tenderanno a ristagnare o diminuire a seguito della decarbonizzazione. Considerando queste ipotesi circa le entrate, l'anticipo FTP sarà presumibilmente rimborsato entro la fine del 2032. Per quanto riguarda le uscite, si è ipotizzato che le spese per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria aumenteranno a un tasso di crescita del 2–3 per cento all'anno. In questo modo si tiene conto della crescente domanda di mantenimento della qualità, attualmente in fase di verifica da parte dell'UFT. Senza la proroga dell'uno per mille dell'IVA, una volta detratte le spese di esercizio e di manutenzione, entro il 2045 non sarebbero più disponibili fondi per un ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, non tutti i progetti già decisi potrebbero essere realizzati.

In base alle ipotesi formulate, con la proroga dell'uno per mille dell'IVA per l'intero periodo 2027–2045 sono disponibili risorse sufficienti per finanziare i progetti legati a tale proroga, compresi quelli della Fase di ampliamento 2027, e per poter adottare ulteriori decisioni presumibilmente nel 2031.

Liquidità del FIF

Secondo l'attuale pianificazione a lungo termine del FIF, per i progetti proposti nella presente procedura di consultazione sono disponibili 24 miliardi di franchi fino al 2045. Inoltre, in questo periodo dovranno essere realizzati anche i progetti già decisi in precedenza e non verificati per un importo di circa 12 miliardi di franchi. Il volume totale dei progetti ammonta quindi a circa 36 miliardi di franchi. Con la proroga dell'uno per

³⁸ Previsioni SECO, stato 19.3.2026.

mille dell'IVA, complessivamente sono disponibili fondi sufficienti per il finanziamento. Ogni anno dovrebbero essere realizzati investimenti medi in nuovi progetti pari a 2 miliardi di franchi, una cifra quasi raddoppiata rispetto a oggi e che richiede un aumento delle risorse costruttive.

L'analisi della liquidità basata sull'andamento annuo del patrimonio del fondo va distinta dall'ottica del finanziamento per l'intero periodo dal momento del decreto sino alla messa in esercizio dei progetti. Dal punto di vista della liquidità si delinea presumibilmente a partire dal 2030 un accumulo di grandi progetti di costruzione che entreranno contemporaneamente nella fase di realizzazione. La pianificazione si basa sulle indicazioni dei gestori dell'infrastruttura³⁹. Nel FIF, qualora venissero rispettate le attuali pianificazioni dei gestori dell'infrastruttura e indipendentemente dalla proroga dell'uno per mille dell'IVA richiesta, a partire dal decennio 2030 potrebbe verificarsi una carenza di liquidità, che potrebbe implicare la necessità di definire priorità temporali e di rimandare alcuni progetti. Tuttavia, negli ultimi anni i ritardi pluriennali nei grandi progetti sono diventati la regola. Ciò è dovuto, ad esempio, alle procedure di opposizione e ricorso, alle complesse trattative e procedure di espropriazione, alla carenza di risorse tra i partecipanti alla procedura o anche ai ricorsi contro l'assegnazione di lavori di costruzione. Non è quindi possibile prevedere con esattezza quando un progetto approvato dall'Assemblea federale sarà effettivamente realizzato. Di conseguenza, è difficile fare previsioni sulla situazione della liquidità. Posticipando l'approvazione di un grande progetto sull'asse temporale, la situazione della liquidità nel periodo in questione migliora. Se invece diversi grandi progetti entrano contemporaneamente nella fase di realizzazione, si può verificare una carenza di liquidità nel FIF, che potrebbe causare ritardi nella realizzazione di alcuni progetti.

Al fine di migliorare la situazione della liquidità, sono attualmente in corso anche i lavori per l'attuazione della mozione CTT-S 25.3953 Garantire l'alimentazione e la liquidità del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. La mozione chiede al Consiglio federale di esaminare, oltre alla proroga dell'uno per mille dell'IVA, altre opzioni d'intervento per migliorare la liquidità del FIF. La mozione menziona, tra l'altro, la rinuncia alla riserva minima di 300 milioni di franchi nel FIF, la flessibilizzazione del rimborso del debito FTP e l'adeguamento dei versamenti della tassa sul traffico pesante.

Parallelamente sono in fase d'esame altre misure, in particolare il prefinanziamento di progetti da parte dei Cantoni.

5.1.1.3 Finanziamento delle strade nazionali e del PTA

In base all'articolo 5 della legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA; RS 725.13) il finanziamento delle strade nazionali e del PTA è garantito attraverso i prelievi previsti dal FOSTRA. La principale fonte dei conferimenti nel FOSTRA è costituita dal supplemento fiscale sugli oli minerali; altri mezzi provengono da tasse a destinazione vincolata riscosse sul traffico motorizzato, quali la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali e l'imposta sugli autoveicoli. In

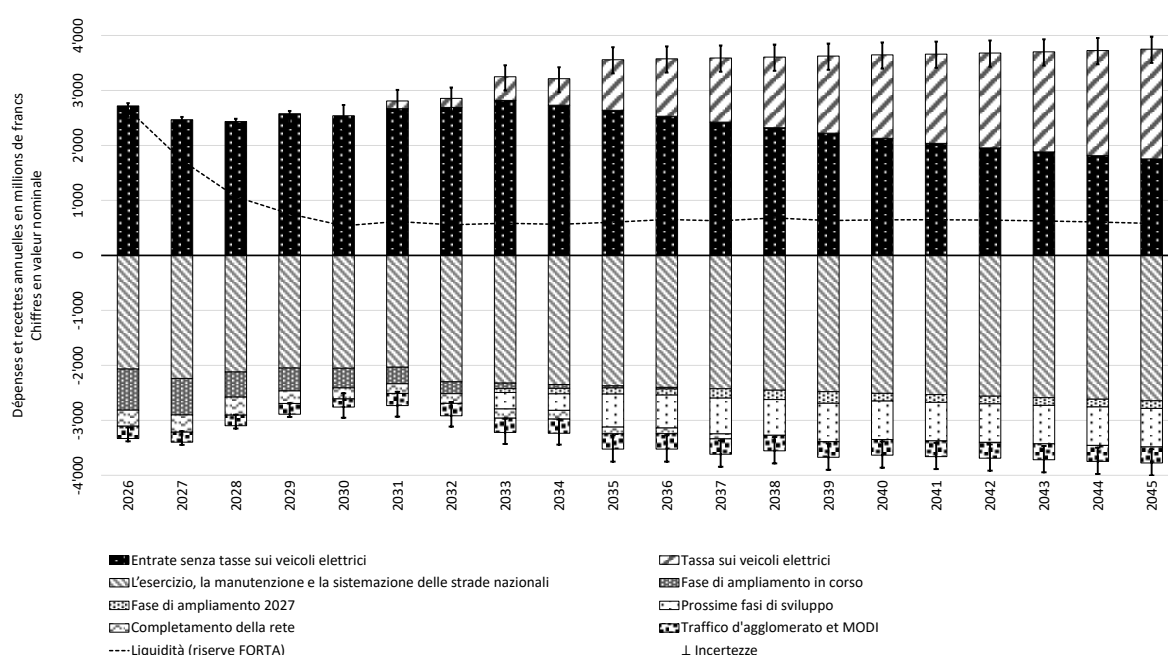
³⁹ UFT (2026), Rapporto sullo stato 2025, consultabile all'indirizzo www.bav.admin.ch > Modi di trasporto > Ferrovia > Programmi di ampliamento > Rapporti degli ultimi tre anni > Rapporto sullo stato dei lavori 2025 - Programmi di ampliamento ferroviari

futuro si prevede di destinare al FOSTRA ulteriori fondi provenienti dalla futura tassa sui veicoli elettrici.

Le previsioni sulla liquidità del FOSTRA si basano su diverse ipotesi: per quanto riguarda le entrate, si è ipotizzato, tra le altre cose, che la tassa sui veicoli elettrici sia introdotta gradualmente a partire dal 2031 e versata nel FOSTRA analogamente alle imposte sugli oli minerali, che il supplemento fiscale sugli oli minerali non subisca alcun aumento e che l'imposta sugli oli minerali sia versata nel FOSTRA nella misura del 10 per cento, mentre l'imposta sugli autoveicoli e la tassa sulle strade nazionali nella misura del 100 per cento. Inoltre, si presuppone che a partire dal 2033 i fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali utilizzati per il rimborso dell'anticipo FIF ai sensi dell'articolo 196 numero 3 capoverso 2 Cost. confluiscano interamente nel FOSTRA. In seguito alle decisioni del Consiglio federale in relazione all'abolizione dell'esenzione delle auto elettriche dall'imposta automobilistica, il 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali non viene versato nel FOSTRA fino almeno al 2028. Per modificare questa situazione sarebbe necessaria una nuova decisione da parte del Consiglio federale, da adottare in funzione dei mezzi necessari per l'ampliamento delle strade nazionali e della situazione finanziaria del bilancio generale della Confederazione. Per quanto riguarda le spese, si è ipotizzato, tra l'altro, di finanziare l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali, di fissare delle priorità in caso di adeguamenti quali la ristrutturazione e la nuova costruzione di raccordi stradali, di mantenere all'incirca allo stesso livello il fabbisogno annuo dei programmi Traffico d'agglomerato, di non effettuare ulteriori prelievi dal FOSTRA non ancora decisi e di prevedere un rincaro medio dell'1 per cento annuo.

La Figura 16 mostra la simulazione dell'andamento del fondo tra il 2026 e il 2045, confermando che i progetti già approvati e quelli proposti nella Fase di ampliamento 2027 possono essere finanziati, IVA e rincaro compresi. Possono essere finanziati anche i contributi federali previsti per il PTA. Inoltre vi è un margine finanziario per ulteriori fasi di ampliamento con progetti nell'Orizzonte realizzativo 2045.

Figura 16 Simulazione FOSTRA 2026–2045



La pianificazione a lungo termine comporta numerose incertezze, ad esempio per quanto riguarda l'andamento delle entrate provenienti dall'imposta sugli oli minerali o dalla tassa sui veicoli elettrici. Nella pianificazione finanziaria e di budget i prelievi dal FOSTRA vengono costantemente adeguati all'attuale liquidità del fondo.

5.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il progetto non comporta un fabbisogno supplementare di personale per la Confederazione. La competenza per l'attuazione dei progetti spetta alla Confederazione per le strade nazionali, mentre per la ferrovia e per il traffico d'agglomerato agli enti responsabili. Il supporto contenutistico e finanziario a questi lavori avviene attingendo alle risorse esistenti dell'ARE, dell'USTRA e dell'UFT. L'amministrazione del FOSTRA spetta all'USTRA e quella del FIF all'UFT.

5.1.3 Ripercussioni sulla situazione di rischio della Confederazione

Il progetto ha effetti positivi sulla situazione di rischio della Confederazione: concentrando su tutti e tre i settori e aggiornando le pianificazioni dei progetti di ampliamento della ferrovia e delle strade nazionali, si riducono i rischi. I rischi legati a opzioni di gestione strategica insufficienti e indicazioni imprecise dei costi nei progetti di ampliamento ferroviario vengono ridotti perché la maturità del progetto è maggiore in caso di decisione da parte del Parlamento.

5.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le Città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Cantoni, Comuni, Città, agglomerati, spazi rurali e regioni di montagna beneficiano in larga misura di una rete ferroviaria disponibile, efficiente, sicura e sostenibile, delle strade nazionali e dei progetti di trasporto di Città e agglomerati. La raggiungibilità dei

centri e delle regioni deve essere mantenuta e migliorata, il che ne garantisce l'attrattiva. Le regioni di montagna beneficiano in particolare dell'eliminazione dell'interruzione tra le reti a scartamento metrico a nord e a sud delle Alpi con il nuovo collegamento ferroviario tra Innertkirchen e Oberwald, dei progetti di ampliamento in Prettigovia e sui passi del Bernina e del Brünig nonché degli accessi a Zermatt e Leysin.

Le strade nazionali alleggeriscono le reti stradali nelle Città e nei Comuni, contribuendo così in modo sostanziale all'aumento della qualità abitativa e di vita negli insediamenti interessati. Le circonvallazioni decongestionano i centri e creano spazi liberi per il traffico pedonale e ciclistico. Possono insorgere oneri finanziari supplementari per Cantoni e Comuni qualora la realizzazione di progetti per le strade nazionali renda necessari adeguamenti costruttivi nelle aree di passaggio tra le strade nazionali e le reti stradali secondarie. Lo stesso accade se nell'ambito dei progetti di ampliamento vengono sostituite o smantellate strade nazionali esistenti o se una regione impone a un progetto requisiti che vanno al di là degli standard previsti per la costruzione di strade nazionali e riguardanti prevalentemente un interesse regionale.

Miglioramenti delle infrastrutture su determinate linee ferroviarie consentono di mettere a disposizione offerte supplementari nel traffico regionale. Se vengono ordinate offerte di trasporto corrispondenti, aumentano le indennità a carico dei Cantoni e dei Comuni (come pure della Confederazione). Diversi progetti di ampliamento ferroviario cancellati a causa della ridefinizione delle priorità per motivi finanziari ostacolano o ritardano gli sviluppi pianificati da Cantoni, regioni e Comuni in materia di pianificazione del territorio. In particolare, le nuove stazioni ferroviarie non realizzate negli agglomerati e l'impossibilità di intensificare l'offerta nel traffico regionale ostacolano i progetti di sviluppo auspicati e, in singoli casi, possono comportare l'impossibilità di valorizzare le prestazioni preliminari di pianificazione e costruzione di Cantoni e Comuni.

I contributi della Confederazione ai costi d'investimento delle infrastrutture di trasporto nel quadro del PTA sono di grande importanza per Cantoni, Comuni, Città e agglomerati, poiché i principali problemi di traffico sono presenti negli agglomerati, che spesso da soli non sarebbero in grado di finanziare gli investimenti necessari. Con il decreto federale concernente i crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato viene concesso agli agglomerati un cofinanziamento sostanziale per le misure con un rapporto costi-benefici da buono a molto buono.

5.3 Ripercussioni sull'economia

L'elevata qualità delle infrastrutture di trasporto svizzere riveste una grande importanza per l'economia nazionale, è un fattore centrale nella concorrenza internazionale ed è essenziale per la prosperità del Paese. La piazza economica svizzera dipende fortemente da un'infrastruttura di trasporto ben funzionante e affidabile (strada e ferrovia). Un'infrastruttura ferroviaria moderna ed efficiente e una rete stradale ben sviluppata consentono un'offerta di mobilità interessante e intelligente per il trasporto rapido, affidabile, sicuro ed efficiente di persone e merci. I progetti infrastrutturali per i quali il Consiglio federale richiede fondi contribuiscono in modo sostanziale a far sì che l'infra-

struttura ferroviaria, le strade nazionali e l'infrastruttura del traffico d'agglomerato possano svolgere anche in futuro il loro importante ruolo. La pianificazione coordinata di strade e ferrovia consente di risolvere i problemi di traffico da una prospettiva globale, attraverso un'interazione intelligente di tutti i vettori di trasporto e in sintonia con lo sviluppo insediativo degli agglomerati.

5.4 Ripercussioni sulla società

La popolazione svizzera, in particolare nelle città e negli agglomerati, subisce chiaramente gli effetti del traffico, come emissioni foniche e atmosferiche, incidenti e code. La qualità di vita e la salute delle persone, in particolare di quelle che abitano in prossimità della ferrovia o della strada, ne risentono. A ciò si aggiungono costi annui nell'ordine di miliardi dovuti al tempo perso a causa delle strade congestionate e al minore comfort dei trasporti pubblici⁴⁰. Investimenti mirati nelle infrastrutture di trasporto servono a raggruppare i trasporti, ridurre le code ed evitare il traffico di riversamento, contribuendo a ridurre efficacemente le congestioni.

La Fase di ampliamento 2027 rafforza il legame tra le regioni geografiche e linguistiche, promuovendo così la coesione sociale della Svizzera. Un'infrastruttura moderna e multimodale consente di scegliere liberamente il mezzo di trasporto. Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto sono anche investimenti nel futuro: contribuiscono alla solidarietà tra le generazioni, evitando che problemi e costi siano rimandati nel futuro. Gli investimenti attuali gettano le basi affinché anche le generazioni future possano beneficiare di un sistema di trasporti efficiente e affidabile.

5.5 Ripercussioni sul territorio e sull'ambiente

Le infrastrutture di trasporto occupano spazio, incidono sul paesaggio e sugli habitat e generano rumore. Prima della realizzazione, tutti i progetti vengono quindi sottoposti alle procedure ordinarie in materia ambientale e di pianificazione territoriale. In particolare, devono essere rispettate le disposizioni di legge contro l'inquinamento fonico e in materia di protezione dell'aria, delle acque, della natura e del paesaggio. Molti dei progetti proposti devono inoltre essere sottoposti a un esame dell'impatto sull'ambiente (cfr. ordinanza del 19 ottobre 1988⁴¹ concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente). In questo contesto si verifica se un progetto di costruzione è conforme alle prescrizioni vigenti in materia di protezione ambientale. I progetti sono pianificati in modo da essere conformi a tali prescrizioni. La valutazione finale avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani. I diretti interessati e le organizzazioni ambientaliste (diritto di ricorso delle associazioni) hanno inoltre il diritto di presentare opposizioni o reclami contro i progetti.

I potenziamenti delle capacità, l'intensificazione dell'orario e un'offerta di trasporto complessivamente migliore aumentano l'accessibilità di numerosi spazi. In questo modo i luoghi sono più interconnessi, si rafforzano i collegamenti e si valorizzano le zone periferiche. Questo può portare all'aumento della lunghezza dei percorsi e alla nascita di

⁴⁰ ARE (2022), Costi dovuti alla congestione dell'infrastruttura di trasporto 2019, consultabile all'indirizzo www.are.admin.ch > Media & Pubblicazioni > Pubblicazioni > Mobilità > Costi dovuti alla congestione dell'infrastruttura di trasporto – Studio di base.

⁴¹ RS 814.011

nuovi potenziali di sviluppo territoriale. La maggiore raggiungibilità può generare una pressione indesiderata sugli insediamenti, che va contrastata con misure di pianificazione adeguate.

Le infrastrutture di trasporto devono essere pianificate in modo da sostenere l'auspicato sviluppo territoriale a livello sovraregionale e nazionale. Il coordinamento degli aspetti d'incidenza territoriale avviene nel quadro del Piano settoriale dei trasporti (PST), che coordina le attività d'incidenza territoriale della Confederazione nel settore dei trasporti e garantisce una pianificazione dei diversi vettori di trasporto armonizzata con gli obiettivi di uno sviluppo territoriale sostenibile. I progetti in questione sono contenuti nel Piano settoriale dei trasporti e sono in linea con gli obiettivi di sviluppo generali della Confederazione.

La rinuncia a numerosi progetti pianificati o già approvati fa sì che il territorio e l'ambiente non siano toccati più del necessario dal punto di vista della politica dei trasporti.

L'approccio globale del progetto promuove l'impiego ottimizzato di diversi mezzi di trasporto. In ambito ferroviario o stradale si rinuncia parzialmente alla costruzione. Nell'area metropolitana di Zurigo, ad esempio, dando priorità all'ampliamento della rete ferroviaria, si può rinunciare al nuovo tratto autostradale a nord della città, l'autostrada della Glattal. L'ampliamento della rete ferroviaria sull'asse Ginevra–Losanna consentirà di attenuare l'aumento del traffico sulle strade nazionali e di predisporre le necessarie capacità su rotaia. I progetti di potenziamento della capacità su questo tratto vengono stralciati dal Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali, preservando il territorio e l'ambiente.

5.6 Consumo di risorse

La costruzione di infrastrutture di trasporto implica il consumo di risorse, in particolare calcestruzzo e acciaio. Il calcestruzzo è composto da risorse preziose quali acqua, cemento, sabbia e ghiaia. Il ciclo dei materiali non è ancora completamente chiuso e il consumo di risorse è inevitabile. Tuttavia, la Confederazione adotta misure per ridurlo.

Nell'ambito della gara pubblica per i progetti di costruzione, i gestori dell'infrastruttura definiscono i requisiti relativi ai materiali da costruzione. Laddove siano idonei e ciò risulti proporzionato, sono previsti materiali da costruzione riciclati, che tuttavia non sono adatti a tutte le opere e a tutti i componenti. In ogni caso le esperienze acquisite in questo ambito vengono costantemente valutate; nei prossimi anni si prevedono ulteriori progressi nell'ambito della ricerca in questi settori, anche grazie al sostegno della Confederazione, ad esempio in materia di strade.

5.7 Ripercussioni sulla digitalizzazione

L'attuazione della strategia ERTMS⁴² dell'UFT costituisce l'elemento chiave per la digitalizzazione delle ferrovie svizzere, il cui fulcro è il sistema di segnalazione in cabina

⁴² [https://www.bav.admin.ch/it/interoperabilita#European-Rail-Traffic-Management-System-\(ERTMS\)](https://www.bav.admin.ch/it/interoperabilita#European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS))

di guida. Le risorse stanziare nell'ambito del presente progetto consentono di aumentare l'efficienza della rete svizzera a scartamento normale interoperabile e di evitare investimenti in tecnologie non sostenibili come la segnalazione ottica. Inoltre, in questo modo è possibile ridurre la complessità del sistema ferroviario e i relativi costi.

Nel quadro del programma «Architettura di sistema della Svizzera», l'USTRA lavora già da tempo all'armonizzazione e alla standardizzazione a livello nazionale degli impianti di esercizio e di sicurezza delle strade nazionali. L'attuazione del programma consente di scalare l'acquisto degli impianti, crea le basi per una manutenzione più conveniente e aumenta la flessibilità per l'esercizio e la manutenzione degli impianti.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per queste decisioni finanziarie deriva dall'articolo 167 Cost.

Ferrovia: il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria si basa sull'articolo 48c Lferr. I tre decreti federali che stanziavano un credito d'impegno per le fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria si fondano sull'articolo 58 Lferr.

Strade: il decreto federale sulla Fase di ampliamento 2027 delle strade nazionali si basa sull'articolo 11b LSN. Il decreto federale che stanziava un credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati poggia sull'articolo 7 lettera a LFOSTRA. Il decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031 si basa sull'articolo 6 LFOSTRA. Il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali si fonda sugli articoli 1 capoverso 1, 8a capoverso 3 e 11 capoverso 1.

PTA: il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato si basa sull'articolo 7 lettera b LFOSTRA.

6.2 Forma dell'atto

I tre decreti federali concernenti le fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria conformemente alla Lferr non hanno carattere normativo. Essi sottostanno a referendum facoltativo secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettera c Cost. in combinato disposto con l'articolo 48c capoverso 1 Lferr.

La modifica della legge sulle ferrovie sottostà a referendum facoltativo.

I tre decreti federali concernenti i crediti d'impegno per le fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria sono decreti federali semplici e non sottostanno a referendum (art. 163 cpv. 2 Cost. e art. 29 cpv. 1 LParl).

Il decreto federale concernente il finanziamento a lungo termine di un'infrastruttura ferroviaria efficiente, che prevede una modifica dell'articolo 196 numero 14 capoverso 4 Cost., sottostà a referendum obbligatorio.

Il decreto federale sulla Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali secondo l'articolo 11b LSN non ha carattere normativo; ai sensi dello stesso articolo, esso sottostà a referendum facoltativo.

Il decreto federale che stanziava un credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati e il decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031 sono decreti finanziari che non contengono norme di diritto (decreti federali semplici) e quindi ai sensi dell'articolo 163 capoverso 2 Cost. non sottostanno a referendum. È parimenti considerato decreto federale semplice ai sensi di detta disposizione il decreto concernente la modifica del decreto concernente la rete.

Conformemente all'articolo 141 capoverso 1 lettera c e viceversa, all'articolo 163 capoverso 2 Cost. e all'articolo 25 capoverso 2 della legge sul Parlamento, il decreto federale concernente i crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato è un decreto federale semplice e non sottostà a referendum.

6.3 Subordinazione al freno alle spese

Il freno alle spese disciplina la spesa pubblica della Confederazione: a partire da una determinata soglia l'Assemblea federale delibera a maggioranza qualificata. Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie che implicano nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Con la presente fase di ampliamento, questi importi vengono superati e pertanto i seguenti decreti federali sottostanno al freno alle spese:

- decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2027 dell'infrastruttura ferroviaria
- decreto federale concernente il secondo adeguamento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria;
- decreto federale concernente il secondo adeguamento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria;
- decreto federale che stanziava un credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2027 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati;
- decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2028–2031;

- decreto federale concernente i crediti d'impegno a partire dal 2028 per i contributi a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato;
- decreto federale su un credito aggiuntivo per un contributo destinato alla misura «Galleria Moscia-Acapulco», compresa la misura «Riqualifica della litoranea (tratto Ascona–Brissago)», nel quadro del programma Traffico d'agglomerato.

6.4 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale

L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è un compito nazionale fortemente interconnesso a livello intercantonale e internazionale. La pianificazione delle infrastrutture richiede uno sviluppo della rete efficace e coerente. Mediante strumenti di finanziamento a destinazione vincolata e mirati a livello nazionale si garantisce inoltre che anche i principali beneficiari – il trasporto di viaggiatori e merci in tutto il Paese – contribuiscano al finanziamento, salvaguardando così il principio dell'equivalenza fiscale.

L'ampliamento delle strade nazionali è un compito tipicamente sovracantonale con un'elevata utilità a livello nazionale. Solo una pianificazione centralizzata può garantire la costante efficienza e sicurezza della rete, mentre i compiti di esecuzione continuano a essere svolti in collaborazione con i Cantoni. Il finanziamento mediante tasse nazionali legate all'utilizzazione corrisponde al principio dell'equivalenza fiscale, poiché anche il traffico a lunga distanza, in quanto principale beneficiario, contribuisce al finanziamento dell'infrastruttura.

Nel *PTA* i Cantoni, le Città e i Comuni hanno competenza in materia di pianificazione e attuazione operativa, mentre la Confederazione svolge un ruolo di coordinamento e cofinanziamento. Grazie al cofinanziamento scaglionato, la Confederazione e i Cantoni sostengono i costi in base ai rispettivi benefici, il che corrisponde al principio dell'equivalenza fiscale.

6.5 Conformità alla legge sui sussidi

I decreti federali del presente progetto sono conformi alla legge del 5 ottobre 1990⁴³ sui sussidi. Gli articoli 81a e 83 Cost. attribuiscono alla Confederazione un compito permanente. Il presente progetto non crea nuove fattispecie di sussidio; il finanziamento avviene nel quadro degli strumenti esistenti e delle basi legali. Per le strade nazionali il progetto comprende esclusivamente compiti che rientrano nel settore proprio della Confederazione e non prevede sussidi. Nel quadro del *PTA* sono previste indennità ai Cantoni o ai loro enti territoriali di diritto pubblico, versate nel quadro di accordi sulle prestazioni conclusi tra la Confederazione e gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. Gli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria continuano a essere interamente sovvenzionati. Secondo l'articolo 58a Lferr, la Confederazione, mediante il FIF, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure. Tali risorse sono impiegate nel quadro degli strumenti esistenti, segnatamente delle fasi di ampliamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria. Eventuali contributi versati ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria si basano sulle forme di finanziamento previste dalla legge e sui relativi accordi. Tali accordi precisano le

⁴³ RS 616.1

disposizioni in materia di sussidi per il rispettivo rapporto di finanziamento. L'UFT e i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ne garantiscono congiuntamente l'attuazione e il controllo nell'ambito delle rispettive competenze.

Indici

Indice delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (RS 101)
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FA 2025	Fase di ampliamento 2025
FA 2035	Fase di ampliamento 2035
FFS	Ferrovie federali svizzere SA
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
FTP	Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici
IVA	Imposta sul valore aggiunto
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.101)
LFIF	Legge federale del 21 giugno 2013 concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (RS 742.140)
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS 725.13)
LSIF	Legge federale del 20 marzo 2009 sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (RS 742.140.2)
LSN	Legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali (RS 725.11)
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (RS 725.116.2)
NFTA	Nuova Ferrovia transalpina
NIBA	Indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria
OCPF	Ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (RS 742.120)
OPTA	Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2019 concernente il programma Traffico d'agglomerato (RS 725.116.214)
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (RS 725.116.21)
PROSTRA/PROS-SIF	Programmi di sviluppo strategico
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
TIM	Trasporto individuale motorizzato

TP	Trasporti pubblici
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

Glossario

Accordo sulle prestazioni	Accordo tra la Confederazione e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria in cui le prestazioni da fornire nonché le indennità e gli aiuti finanziari previsti a tal fine sono stabiliti in modo vincolante con un anticipo di quattro anni. Anche per quanto riguarda il PTA, le misure e i pacchetti di misure da attuare, il calendario, il contributo federale e altri aspetti sono disciplinati in un accordo sulle prestazioni tra la Confederazione e i Cantoni.
Agglomerato	L'agglomerato comprende un Comune nucleo (raramente più di uno) e i Comuni d'agglomerato a esso formalmente e funzionalmente collegati (Comuni periferici). L'UST ha stabilito criteri statistici e ridefinisce gli agglomerati dopo ogni censimento (relazione tra insediamenti, elevata densità combinata demografica e occupazionale, sviluppo demografico superiore alla media, bassa quota agricola, spostamenti di pendolari nella zona nucleo).
Area d'intervento	Area di coordinamento sovraregionale in cui vi è la volontà di affrontare insieme le sfide territoriali. Un'area d'intervento comprende settori parziali correlati che sono interdipendenti dal punto di vista funzionale e/o che presentano situazioni di partenza e sfide analoghe. Le aree d'intervento non coincidono con i confini comunali, cantonali o nazionali e inoltre possono sovrapporsi. Ogni area d'intervento comprende sia zone urbane che rurali.
Aumento delle prestazioni	Gli aumenti delle prestazioni comprendono misure volte ad aumentare l'efficienza degli impianti esistenti, in ambito ferroviario in particolare per quanto riguarda l'intensificazione della successione dei treni, la separazione dei flussi di traffico come pure le coppie di scambi e le intersezioni. Per le strade nazionali si tratta di misure d'esercizio e di gestione del traffico, ma anche di adeguamenti degli svincoli.
Centro dell'agglomerato	Comprende, oltre al Comune nucleo, i Comuni che presentano tra le altre cose un marcato pendolarismo con lo stesso e un numero elevato di posti di lavoro.
Corridoio	Area di pianificazione di una tratta.
Corridoio di quattro metri	Il trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico merci attraverso le Alpi è uno degli obiettivi principali della politica svizzera dei trasporti. Una misura importante per raggiungere questo obiettivo è stata la realizzazione di un corridoio di quattro metri sull'asse nord-sud attraverso il San Gottardo. In questo modo è possibile trasportare su rotaia da Basilea a Chiasso e Luino e viceversa semirimorchi con un'altezza agli angoli di 4 metri e una larghezza di 2,60 metri.

Costi conseguenti	Costi di esercizio e costi di mantenimento della qualità risultanti dalla messa in servizio e dall'attivazione di investimenti.
Credito d'impegno	Per assumere impegni finanziari che vanno oltre l'anno di preventivo in corso occorre richiedere un credito d'impegno. Questo vale in particolare per progetti di costruzione e acquisti di immobili, per programmi di sviluppo e di acquisizione, per l'assegnazione di sussidi pagabili soltanto in esercizi futuri e per l'assunzione di fidejussioni e di altre garanzie.
Elemento di rete strategico	Progetto infrastrutturale di importanza strategica per la rete. Tuttavia, può essere attuato solamente con ulteriori misure complementari (investimenti successivi). In base all'esperienza occorre prevedere maggiori investimenti successivi pari a circa il 40 per cento dei costi totali degli elementi di rete strategici. Occorre verificare in che misura questo valore possa essere ridotto attraverso la digitalizzazione e ulteriori ottimizzazioni.
Gestore dell'infrastruttura	Impresa o ramo di un'impresa ferroviaria responsabile della costruzione e dell'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria. La costruzione e l'esercizio delle strade nazionali sono di competenza della Confederazione, i progetti negli agglomerati dei Cantoni o dei Comuni.
Impianti per il pubblico	Impianti necessari all'accesso dei viaggiatori ai treni disciplinati dall'articolo 62 capoverso 3 Lferr; vi rientrano i marciapiedi e le pensiline, gli arredi, gli accessi, i sottopassaggi ecc.
Infrastruttura ferroviaria	Secondo l'articolo 62 capoverso 1 Lferr, comprende tutte le costruzioni, tutti gli impianti e tutte le installazioni che devono essere utilizzati in comune nell'ambito dell'accesso alla rete, in particolare: a. la via di corsa; b. gli impianti di alimentazione elettrica, segnatamente le sottostazioni e i raddrizzatori; c. gli impianti di sicurezza; d. gli impianti per il pubblico; e. gli impianti di carico pubblici; f. le stazioni di smistamento, compresi i locomotori di smistamento; g. gli edifici di servizio e i locali necessari per la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura secondo le lettere a–f. Inoltre, in virtù dell'articolo 62 capoverso 2 Lferr possono fare parte dell'infrastruttura altre costruzioni, impianti e installazioni.
Limite di spesa	Importo massimo del credito a preventivo, stabilito per un periodo di diversi anni, che necessita dell'approvazione del Parlamento. In relazione all'accordo sulle prestazioni tra la Confederazione e i gestori dell'infrastruttura, indica il quadro finanziario stabilito per il finanziamento dell'infrastruttura per un periodo di quattro anni.

Mantenimento della qualità	Termine generico che indica la manutenzione e il rinnovo.
Manutenzione	Misure quali sorveglianza, manutenzione e riparazione, che garantiscono l'ulteriore utilizzo degli impianti esistenti.
Misura complementare	Misura tecnica necessaria per il raggiungimento di un obiettivo d'offerta, compreso un esercizio ferroviario praticabile e la garanzia del flusso di persone nelle stazioni. Si ricava dalle pianificazioni dell'orario nell'Orizzonte realizzativo a medio termine e completa gli elementi di rete decisi, in modo che questi ultimi possano essere utilizzati in modo ottimale. Esempi di misure complementari: impianto di ricovero, scambio, punto d'incrocio, binario di regresso, prolungamento del marciapiede, binario di sorpasso traffico merci.
Misura di ampliamento	Misura di riequipaggiamento e/o completamento di impianti esistenti o costruzione di nuovi impianti che mira ad aumentare la capacità di utilizzo di un impianto.
Orizzonte di pianificazione a lungo termine	Affinché gli elementi di rete strategici possano essere scelti correttamente, sulla base della Prospettiva FERROVIA 2050 viene elaborato un modello PROSSIF per l'Orizzonte di pianificazione a lungo termine (> 2050). Questo modello illustra la struttura auspicata per il futuro dell'offerta ferroviaria: quantità di traffico, tempi di percorrenza e strutture dei nodi nel traffico merci e a lunga distanza.
Orizzonte realizzativo a medio termine	Nell'orizzonte a medio termine è previsto un programma d'offerta praticabile e realizzabile dal punto di vista tecnico (10–15 anni nel futuro; attualmente nel 2035 e prospettiva 2040). Il fabbisogno finanziario complessivo per le misure tecniche necessarie sarà stabilito nel prossimo messaggio (attuale Fase di ampliamento 2027). A causa dei lunghi tempi di pianificazione e realizzazione dei progetti ferroviari, nell'arco di 10–15 anni non è possibile realizzare nuovi grandi elementi di rete strategici. La base per le pianificazioni è costituita dalle infrastrutture già decise nelle precedenti fasi di ampliamento e negli accordi sulle prestazioni in ambito ferroviario, che entreranno in esercizio entro l'orizzonte realizzativo (attualmente il 2035).
Orizzonte realizzativo strategico	In linea con lo sviluppo dell'offerta previsto a lungo termine (Prospettiva FERROVIA 2050, obiettivo PROSSIF) vengono definiti gli obiettivi strategici d'offerta e proposti gli elementi di rete strategici necessari per la realizzazione (ca. 20–25 anni nel futuro, attualmente nel 2045). In questo orizzonte non sono ancora definite e decise tutte le infrastrutture tecnicamente necessarie per un'offerta concreta, ma nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) vengono stanziare risorse finanziarie adeguate affinché la loro realizzazione sia possibile dopo una successiva pianificazione del programma d'offerta. L'esatta attuazione degli obiettivi

strategici definiti in materia di offerta viene approfondita nelle pianificazioni degli orizzonti realizzativi a medio termine nei messaggi successivi ed è strutturata in diverse fasi.

Potenziamento delle capacità	Il potenziamento delle capacità comprende misure per aumentare la capacità dell'offerta ferroviaria.
Programma d'offerta	Il programma d'offerta descrive l'offerta per il trasporto ferroviario di viaggiatori e merci. Le misure infrastrutturali necessarie a tal fine costituiscono la rispettiva fase di ampliamento della ferrovia.
Sistematizzazione	In ambito ferroviario, sistematizzazione significa che i treni di ogni genere circolano regolarmente (ad es. ogni ora o mezz'ora) e con la stessa politica delle fermate.
Tempo di percorrenza	Tempo necessario per il collegamento diretto tra A e B.
Tempo di viaggio	Tempo necessario ai viaggiatori per il collegamento tra A e B (per i trasporti pubblici incl. tempi di fermata e di cambio).
Traffico regionale	Traffico all'interno di una regione (senza il traffico esclusivamente locale) e traffico con regioni vicine (anche estere) per il quale sono versate indennità. Avendo una funzione di collegamento, le linee del traffico regionale devono rimanere in esercizio tutto l'anno. Il traffico regionale si svolge su rotaia, strada (autobus) e, in singoli casi, battelli o funivie.
Tratta di accesso	Tratta che serve principalmente al servizio di traffico affluente.

Allegato: Elenco delle misure del programma Traffico d'agglomerato di quinta generazione

Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (contributo massimo) di tutte le liste di priorità B costituiscono un'ipotesi basata sull'esame dei programmi d'agglomerato di quinta generazione. Né l'aliquota di contribuzione né il contributo federale sono garantiti. Fatto salvo un futuro cofinanziamento del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione, le misure nel quadro dei programmi d'agglomerato di sesta generazione o delle generazioni successive possono essere nuovamente presentate per l'esame.

A1-1 Trasporti pubblici

Tabella A1-1

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	2,42	40	0,97
	Reiden, Neubau Buswendeplatz Kurhaus Richenthal	0,95	40	0,38
Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Elektrifizierung Busdepot RVBW Segelhof	5,21	45	2,34
	RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen	1,95	45	0,88
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,36	30	2,21
Basel	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	0,22	35	0,08
	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	3,27	35	1,14
	BL: Elektrifizierung Buslinien	7,03	35	2,46
	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	0,72	35	0,25
	"BVB: ÖV-Programm 2025-2028 (Buselektrifizierung inkl, Lade- und Depotinfrastruktur)"	9,44	35	3,30
Bellinzonese	Corsia preferenziale su Via San Gottardo	0,07	35	0,02
	Corsia preferenziale TP Via Lepori	0,07	35	0,02
	Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo	0,20	35	0,07
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Scuola elementare	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Roccio/Via Taiada	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via alle Cascine/Via Gesero	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Gesero/Via al Ronco	0,02	35	0,01
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	10,16	35	3,56
Bern	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, Bernmobil	20,07	45	9,03
	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS	5,76	45	2,59
	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal	4,98	45	2,24
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen Dorf Wünnewil	0,20	45	0,09
Biel/Lyss	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss	29,67	30	8,90
	Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	0,50	30	0,15

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Burgdorf	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf	9,05	30	2,72
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	4,82	35	1,69
Chur	Buserschliessung Tardis, Landquart	2,03	35	0,71
	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	7,85	35	2,75
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont A	1,60	30	0,48
	Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A)	1,18	30	0,35
Frauenfeld	Gachnang - neue Bushaltestelle Kefikon	0,12	35	0,04
	Gachnang - neue Bushaltestelle Greuterhof	0,13	35	0,05
	Hüttwilen - Bauliche Anpassung Kreuzung Frauenfelderstrasse / Kalchrainstrasse	0,50	35	0,18
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques	7,82	35	2,74
	Infrastructure pour la décarbonation du réseau TP urbain	8,81	35	3,08
Grand Genève	Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève	23,52	40	9,41
	Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève	13,27	40	5,31
	Electrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	28,70	40	11,48
	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France	26,65	40	10,66
	Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	2,54	40	1,02
	Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo	32,02	40	12,81
Kreuzlingen-Konstanz	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil	0,35	30	0,11
Langenthal	Elektrifizierung Ortsbuslinien Gartenagglo	2,07	40	0,83
	Thunstetten, Neubau Bushaltestelle Schorenmatte	0,20	40	0,08
Lausanne-Morges	MBC, Bornes de recharge en ligne pour bus électriques	3,56	40	1,42
	BHNS, Lausanne, place du Tunnel - Bellevaux, rue de la Borde	9,89	40	3,96
	Lutry, Réaménagement multimodal des routes cantonales RC780 et RC777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains	32,64	40	13,06
	tl 21 - Prolongement Le Mont	7,22	40	2,89
	BHNS entre Prilly, Galicien et Ecublens, Vallaire	9,35	40	3,74

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Prolongement ligne tl 16 entre Lausanne, Provence Nord et Prilly, Piscine	2,37	40	0,95
	tl, Installations de supervision et de recharge aux dépôts pour bus électriques	18,30	40	7,32
	tl, Implantation 23 mâts de charge pour bus électriques	15,33	40	6,13
	m2, Doublement de la voie du métro m2 sous la gare CFF à Lausanne	34,98	40	13,99
	MBC, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	11,83	40	4,73
	tl, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	50,35	40	20,14
	tl, Acquisition de 4 trolleybus articulés à batterie, lignes tl 3 et tl 6	3,40	40	1,36
	MBC, Bornes de recharge pour bus électriques au dépôt de Denges	2,77	40	1,11
	Tolochenaz, Nouveau terminus Les Saux	1,29	40	0,52
	Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	2,00	40	0,80
Limmattal	Limmattal – Beschaffung Batterie-Busse	2,50	40	1,00
Locarnese	Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,12	35	0,04
	Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,20	35	0,07
	Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico	0,38	35	0,13
	Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane	9,00	35	3,15
Luzern	Schenkon, Bushaltestelle und Bushub LUKS Sursee	2,00	40	0,80
	Luzern, Bushaltestelle und Buswende Ibach	1,00	40	0,40
	Ausbau Depots Weinbergli (1, Etappe), Root, Ruswil, Dierikon, Rothenburg, Malters, Kriens (1, Etappe), Depot Rickenbach	19,12	40	7,65
	Ersatz der Dieselbusse durch Depotlader-Batteriebusse im Ortsverkehr; Beschaffung von 48 Depotlader-Batteriebussen	18,98	40	7,59
	Kriens, Erweiterung der Durchfahrts-Höhe Gabeldingenstrasse (unter Sonnenbergbahn) für Elektrobusse	0,33	40	0,13
Mendrisiotto	Nuove fermate TP su gomma (Chiasso cimitero-Bissone-Brusino Arsizio-Ligornetto-Rancate)	1,20	35	0,42
	Riqualifica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Superiore, Posta)	2,15	35	0,75
	Velocizzazione attraverso riqualifica via Bellavista (Breggia - Morbio Inf.)	3,50	35	1,23
	Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano-Genestrerio)	3,00	35	1,05
	Interventi per inversione bus terminale (Capolago)	0,35	35	0,12
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	4,55	35	1,59

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Mobul	Mobul (sauf Broc et le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain	2,48	35	0,87
	Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet	0,60	35	0,21
Obersee	eBusse, Kanton ZH	0,50	35	0,18
	eBusse, Kanton SG	1,30	35	0,46
Rivelac	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 1	2,97	30	0,89
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 1	9,20	30	2,76
	Aménagement des infrastructures TP en lien nouvelle desserte Châtel-St-Denis	1,19	30	0,36
RUN	Prolongation de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus	0,54	35	0,19
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	1,76	35	0,62
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,61	40	0,64
St.Gallen Bodensee	- Elektrifizierung Ortsbus Gossau / Herisau	9,02	35	3,16
	St.Gallen, Busspur Martinsbruggstrasse (Favrestrasse - Schön- bülstrasse (stadtauswärts))	1,10	35	0,39
Stadt Zürich-	Zürich – Tramwendescheife Hermetschloo	9,00	40	3,60
Glattal	Zürich – Beschaffung Batterie-Busse und Batterie-Trolleybusse	20,60	40	8,24
	Bassersdorf / Volketswil – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	5,81	40	2,32
	Zürich / Adliswil – Verlängerung Trolleybuslinie 72 nach Adliswil	3,00	40	1,20
	Glattal – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	9,06	40	3,62
Thun	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun	7,62	40	3,05
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried	0,40	35	0,14
Unterland-Furttal	Regensdorf – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,21	30	0,06
	Regensdorf – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	0,34	30	0,10
Wil	Elektrifizierung Buslinien: 729 (Wil-Rickenbach-Uzwil) / 731 (Wil-Rickenbach-Kirchberg)	1,34	35	0,47
Winterthur	Winterthur - Nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Rollmaterial	13,24	35	4,63
und Umgebung	Winterthur - Depotneubau: Erweiterung Depotkapazitäten (Depot Auwiesen)	40,00	35	14,00

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Bus- liniennetz Prio A	2,40	35	0,84
	Winterthur - Ladeinfrastruktur für Batteriebus (best, und neues Depot)	4,52	35	1,58
	Winterthur - Neues Bustrassee bei Kronastrasse (Fortsetzung Leonie-Moser-Brücke, Querung Grüze)	8,00	35	2,80
	Illnau-Effretikon - Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,43	35	0,15
	Illnau-Effretikon - Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Orts- verkehr	0,55	35	0,19
Zürcher Oberland	VZO - Ladeinfrastruktur für eBusse in den Depots Rüti ZH, Grü- ningen und Wetzikon	8,80	35	3,08
	VZO – Beschaffung eBusse	5,05	35	1,77
TOTAL		729.86		278,03

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfetario secondo l'articolo 21a OUMin – priorità A
Settore fermate dei tram e degli autobus

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
Aargau-Ost	Paket BUS A-Liste	0,42	45	0,19
Basel	Paket BUS A-Liste	4,40	35	1,54
Bellinzonese	Pacchetto BUS Lista A	0,71	35	0,25
Bern	Paket BUS A-Liste	8,89	45	4,00
Chur	Paket BUS A-Liste	0,97	35	0,34
Fribourg	Paquet BUS Liste A	6,97	35	2,44
Limmattal	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
Mobul	Paquet BUS Liste A	0,80	35	0,28
Obersee	Paket BUS A-Liste	2,51	35	0,88
Rivelac	Paquet BUS Liste A	0,30	30	0,09
Solothurn	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
St,Gallen Bodensee	- Paket BUS A-Liste	1,31	35	0,46
Unteres Reusstal	Paket BUS A-Liste	2,86	35	1,00
Unterland- Furttal	Paket BUS A-Liste	0,33	30	0,10
Valais cen- tral	Paquet BUS Liste A	4,06	35	1,42
Winterthur und Umge- bung	Paket BUS A-Liste	3,69	35	1,29
TOTAL		40.88		15,34

Elenco delle misure – priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)	9,75	40	3,90
	Oftringen, ÖV-Drehscheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse)	4,48	40	1,79
	Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof	0,25	40	0,10
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,26	30	2,18
Basel	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	9,92	35	3,47
	BS: Tramprojekt Klybeck	59,52	35	20,83
	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	158,73	35	55,56
	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	1,51	35	0,53
Bellinzone	Nuova fermata TP: Carasso	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Ex Birreria	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Sasso Corbaro	0,15	35	0,05
	Adattamenti stradali per la linea 5 di collina	0,25	35	0,09
	Punto di attestamento linea 5	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: comparto IRB/Liceo	0,15	35	0,05
	Nuovo collegamento viario	2,15	35	0,75
	Nuova fermata TP: via ai Lischèe	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: OBI	0,15	35	0,05
	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione	0,60	35	0,21
Bern	Urtenen-Schönbühl, Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38 Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse	1,99	45	0,90
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen mit Personenunterständen und Veloabstellplätzen	0,50	45	0,23
	Paket BUS B-Liste	11,44	45	5,15
Biel/Lyss	Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel	26,87	30	8,06
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	3,98	30	1,19
	Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1,49	30	0,45
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2	2,99	30	0,90
Chablais	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	13,67	35	4,78
	Axe fort TP Aigle - Raffinerie - Corbier (ARC)	3,12	35	1,09
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,61	35	0,56
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont B	1,20	30	0,36

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Frauenfeld	Matzingen - neue Bushaltestelle Büel	0,12	35	0,04
	Matzingen - neue Bushaltestelle Bahnhof Matzingen	0,12	35	0,04
Grand Genève	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex	12,49	40	5,00
Kreuzlingen-Konstanz	Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage	5,55	30	1,67
	Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen	0,79	30	0,24
Lausanne-Morges	BHNS, Lausanne, av, d'Echallens, Montétan - Chauderon	17,80	40	7,12
	Ligne de bus tangentielle tl 30 entre Prilly, Galicien - Epalinges, Croisettes	4,70	40	1,88
	BHNS PP10, étape 1 entre Crissier, Bré et Lentillières	31,06	40	12,42
Luzern	Ausbau Depots Weinbergli (2, Etappe), Kriens (2, Etappe)	1,09	40	0,44
	Ersatz der Dieselsebusse durch Depotlader-Batteriebusse; Beschaffung von 28 Depotlader-Batteriebussen	10,56	40	4,22
Mendrisiotto	Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)	0,25	35	0,09
	Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)	2,95	35	1,03
	Velocizzazione attraverso riqualifica via dal Pulisin (Breggia)	1,50	35	0,53
	Nuovo capolinea Arogno (Arogno)	0,50	35	0,18
Mobul	Paquet BUS Liste B	0,40	35	0,14
Nidwalden und Engelberg	Stans - Bahnhofplatz Ost	2,32	35	0,81
Rivelac	Aménagement des infrastructures TP dans la zone d'activité de Villeneuve	1,48	30	0,44
	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 2	0,79	30	0,24
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 2	3,47	30	1,04
	Aménagement de stations de charge aux terminus des lignes régionales	1,68	30	0,50
	Aménagement des infrastructures TP en lien avec la ligne des Hauts de Blonay	0,99	30	0,30
	Paquet BUS Liste B	0,99	30	0,30
RUN	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y,c, route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,57	35	1,95
	Amélioration de la ligne 303 à La Chaux-de-Fonds: suppression de la boucle à la patinoire	2,29	35	0,80

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la des- serte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du- Locle, secteur Tourbillon - Alisiers	3,21	35	1,12
	Réorganisation du réseau de transports publics urbains de la Ville de La Chaux-de-Fonds : amélioration des lignes 303 et 311	0,74	35	0,26
	Amélioration de la desserte de la ligne 312 "Joux-Perret"	0,40	35	0,14
	Aménagement d'un nouveau arrêt de bus à la Gouille	0,30	35	0,11
Schaffhau- sen	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Flurlingen an Schaffhau- sen	1,29	35	0,45
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,68	40	0,67
Stadt Zürich- Glattal	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Kloten In- dustrie - Bassersdorf Bahnhof	222,00	40	88,80
	Wallisellen - Busbevorzugung Weststrasse	6,00	40	2,40
	Zürich – Neubau Busgarage Zürich-Nord, Teil Ladeinfrastruktur	12,20	40	4,88
	Zürich – Tramtangente Nord (Affoltern - Stettbach)	325,00	40	130,00
Unteres Reusstal	Paket BUS B-Liste	0,60	35	0,21
Valais cen- tral	Nendaz : Place de rebroussement à Fey	0,30	35	0,11
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Bus- liniennetz Prio	2,40	35	0,84
	Winterthur - Buswendeanlage Steig	4,00	35	1,40
	Winterthur - Buswendeanlage Technorama und Haltestelle Albert-Einstein-Strasse	7,00	35	2,45
TOTAL		1021,01		388,73

A1-2 Trasporto individuale motorizzato

Tabella A1-4

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Oensingen, GVP inkl, kant, FlaMas	59,17	40	23,67
	Aarau, BGK Tellstrasse	10,20	40	4,08
	Härkingen, BGK Fulenbacherstrasse – Boningerstrasse – Us- serdorf	6,17	40	2,47
Aargau-Ost	Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse	5,29	45	2,38
	Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen- Bremgarten	7,97	45	3,59
AggloY	Axe Principal d'Agglomération, tronçon Ouest	14,09	30	4,23
Basel	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Bromba- cherstrasse	9,69	35	3,39
Bern	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	4,08	45	1,84
	Stadt Bern, Weissensteinstrasse, Pestalozzi-, Brunnmatt- strasse (Gleisersatz)	9,03	45	4,06
Biel/Lyss	Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Schleusenweg	2,99	30	0,90
	Lyss, Parkleitsystem	1,99	30	0,60
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle - Umfahrung Hasle	77,41	30	23,22
Chablais	Requalification de la route d'Outre-Vièze à Monthey	5,66	35	1,98
Chur	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	3,92	35	1,37
	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	2,12	35	0,74
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	0,98	35	0,34
	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Landquart	0,96	35	0,34
	Industriestrasse inkl, Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,67	35	2,33
	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	1,30	35	0,46
Davos	Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret	3,72	30	1,12
Einsiedeln	Umklassierung Grotzenmühle-/ Allmeindstrasse	2,08	30	0,62
	BGK Hauptstrasse	1,89	30	0,57
Frauenfeld	Frauenfeld - Sicherung der verkehrlichen Anbindung Siedlungs- gebiet "neues Werkhofareal"	2,33	35	0,82
Fribourg	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	17,46	35	6,11
	Aménagement de la TransAgglo et requalification de la route de la Glâne: secteur Bluefactory	2,47	35	0,86
	Requalification du centre de la traversée du village de Neyruz	4,34	35	1,52

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Requalification Sortie sud de Düdingen : carrefour Tschiemer et Jetschwilstrasse	2,55	35	0,89
	Requalification de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 2	5,99	35	2,10
Grand Genève	Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)	5,87	40	2,35
	Requalification de la route Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	7,22	40	2,89
	Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)	8,67	40	3,47
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV): première étape	12,24	40	4,90
	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	6,73	40	2,69
	Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne	6,99	40	2,80
	Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	14,41	40	5,76
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen	1,83	30	0,55
	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz	1,73	30	0,52
Lausanne-Morges	RC1 - Venoge-Morges / Tronçon 4, Etape 1, Temple - Blancherie à Morges	5,04	40	2,02
	Morges, Requalification place Dufour et av, Paderewski (RC77)	5,69	40	2,28
	Lausanne, Aménagement av, d'Ouchy (sud), place de la Navigation, rue du Liseron en faveur des modes actifs	2,40	40	0,96
	Lausanne, Aménagement des rues sous-gare (William-Fraisie, Grancy, rues attenantes) en accès à la gare CFF	7,22	40	2,89
	Lausanne, Réaménagement av, de la Gare, av, Ruchonnet et ch, de Mornex	7,05	40	2,82
	Romanel-sur-Lausanne, Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC448	4,35	40	1,74
	Lausanne, Romanel-sur-Lausanne, Aménagement d'une route de desserte de la zone d'activités de Vernand, secteur Ouest	2,90	40	1,16
Limmattal	Oberengstringen – BGK Zentrum	2,09	40	0,84
	Spreitenbach – Aufwertung Zentrumsstrasse-Bahnhofstrasse (inkl, Knoten)	3,06	40	1,22
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	3,83	35	1,34

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Luzern	K 17 : Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung We- semlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem	3,57	40	1,43
	K 17: Luzern, Löwenplatz – Einm, K 2, Zürichstrasse, Alpen- strasse, Löwenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4,59	40	1,84
	K 65/65c: Buchrain, Knoten K 65/65c	20,31	40	8,12
	K 14 / K 48: Schenkön, Zollhus bis Einmündung Krumbacher- strasse , Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den ÖV und den FVV, Verkehrssteuerung	5,03	40	2,01
	K 14: Schenkön, Schwyzermatt, Optimierung Leistungsfähig- keit, Massnahmen für den ÖV in Koordination mit Erschliessung Kantonsspitalstandort Schwyzermatt	3,96	40	1,58
	K 16: Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Em- men Dorf – Kreisel Waltwil	12,62	40	5,05
	Kriens, Umgestaltung SüdAllee Nord, Arsenalstrasse	7,74	40	3,10
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribschenstrasse	16,83	40	6,73
	K 15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmün- dung Hasenmoosstrasse	7,50	40	3,00
Mobul	Riaz : Réaménagement Valtraloc	9,37	35	3,28
Nidwalden und Engel- berg	Ennetbürgen - Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	4,92	35	1,72
Obersee	Aufwertung Wilen-, Wollerausstrasse zu neuem Zubringer Frei- enbach	12,19	35	4,27
	Bahnquerung Benknerstrasse, Reichenburg	3,47	35	1,21
	BGK Breitenhofstrasse, Rüti	4,08	35	1,43
	BGK (Begegnungszone) Bandwiesstrasse, Rüti	3,11	35	1,09
	Ortskernaufwertung (Dorfplatz), Wollerau	5,46	35	1,91
Rheintal	BGK Churerstrasse	4,08	35	1,43
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Feldwiesen- strasse	5,46	35	1,91
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Bahnhof- strasse	1,88	35	0,66
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kriessern- strasse	3,79	35	1,33
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kesselbach- strasse	1,24	35	0,43
	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	37,04	35	12,96
Rivelac	Réaménagement de l'axe Italie - Simplon - Vevey	6,02	30	1,81
	Réaménagement RC780, traversée de Montreux (boulevard ur- bain)	10,88	30	3,26

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Réaménagement RC743, rte Rio Gredon - St-Légier	5,54	30	1,66
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et réaménagement des carrefours en faveur des TP et de la mobilité douce	3,55	35	1,24
	Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare de Boudry (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	1,71	35	0,60
Schaffhausen	Aufwertung Rheinufer Ost, Etappe 1 (Erschliessungsstrasse)	13,84	35	4,84
	Anschluss Merishausen an H4 mit verbesserter Veloführung nach Schaffhausen	6,79	35	2,38
Solothurn	Gerlafingen, BGK Biberist- / Bahnhof- / Haupt- / Wilerstrasse	4,62	40	1,85
St.Gallen	- St.Gallen, BGK St,Leonhard-Strasse / Oberer Graben	3,90	35	1,37
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Hofwiesenstrasse - Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz	8,93	40	3,57
	Zürich – Uraniastrasse	12,50	40	5,00
	Kloten – BGK Schaffhauserstrasse (Ortszentrum, inkl, Knoten Wilder Mann)	4,64	40	1,86
	Adliswil - BGK Sihltalstrasse Sood mit Velobahn	5,50	40	2,20
	Adliswil – Soodring / Sood- / Sihltalstrasse	4,58	40	1,83
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse Teil West (inkl, Memphis-Knoten)	9,00	40	3,60
	Greifensee / Uster - BGK Stationsstrasse und Greifensee-strasse	5,80	40	2,32
	Dübendorf / Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	16,00	40	6,40
	Adliswil – Unterführung Sood	9,50	40	3,80
Thun	Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	0,85	40	0,34
	Thun, BGK Siegenthalergut	10,15	40	4,06
Unteres Reusstal	Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B	3,80	35	1,33
	Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossggiessen	8,90	35	3,12
Unterland- Furttal	Bülach – BGK Schaffhauserstrasse (Abschnitt Glashüttenstrasse – Unterweg)	2,75	30	0,83
	Niederglatt – BGK Kaiserstuhl-und Zürcherstrasse	5,20	30	1,56
	Regensdorf – BGK Wehntalerstrasse, 2, Teil	41,75	30	12,53
Valais cen- tral	Sion : Pont multimodal de la Drague	15,32	35	5,36
	Sion : Requalification T9 Sion Ouest	12,51	35	4,38

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC60 et RC61)	6,73	35	2,36
	Ayent : Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC58)	7,43	35	2,60
Wil	Uzwil: BGK Gupfenstrasse (Teil Gemeindestrasse)	4,44	35	1,55
	Jonschwil: BGK Wilerstrasse Schwarzenbach	9,18	35	3,21
	Sirnach: BGK Zentrum (Winterthurerstrasse)	3,32	35	1,16
	Münchwil: Unfallschwerpunkt Q20	1,49	35	0,52
	Wil: Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	4,71	35	1,65
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Neuwiesen III, klimaangepasste Strassenraumge- staltung	15,00	35	5,25
	Winterthur - Aufwertung Grüzefeldstrasse	2,00	35	0,70
	Winterthur - Aufwertung Schaffhauser-/ Lindstrasse	10,20	35	3,57
	Winterthur - Aufwertung Neuwiesen- / Schaffhauserstrasse	5,10	35	1,79
	Winterthur - Neugestaltung Strassenräume Sulzerareal	11,22	35	3,93
Zürcher Oberland	Uster - Unterführung Winterthurerstrasse	64,92	35	22,72
	Uster – Flankierende Massnahmen Unterführung Winterthurer- strasse	3,06	35	1,07
TOTAL		943,41		341,47

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfetario secondo l'articolo 21a OUMin – priorità A
Settore Gestione del traffico

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
AareLand	Paket VM A-Liste	2,70	40	1,08
Aargau-Ost	Paket VM A-Liste	0,11	45	0,05
AggloY	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Biel/Lyss	Paket VM A-Liste	5,37	30	1,61
Kreuzlingen- Konstanz	Paket VM A-Liste	3,17	30	0,95
Lausanne- Morges	Paquet GT Liste A	1,43	40	0,57
Luzern	Paket VM A-Liste	7,50	40	3,00
Mobul	Paquet GT Liste A	1,60	35	0,56
Nidwalden und Engel- berg	Paket VM A-Liste	0,31	35	0,11
Rivelac	Paquet GT Liste A	1,03	30	0,31
RUN	Paquet GT Liste A	1,89	35	0,66
Solothurn	Paket VM A-Liste	0,55	40	0,22
Thun	Paket VM A-Liste	9,43	40	3,77
Unterland- Furttal	Paket VM A-Liste	2,00	30	0,60
Valais cen- tral	Paquet GT Liste A	1,03	35	0,36
Winterthur und Umge- bung	Paket VM A-Liste	5,31	35	1,86
TOTAL		45,06		16,20

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfetario secondo l'articolo 21a OUMin – priorità A
Settore Riquilifica e sicurezza delle infrastrutture stradali

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
AareLand	Paket BGK A-Liste	18,83	40	7,53
Aargau-Ost	Paket BGK A-Liste	46,16	45	20,77
AggloY	Paquet VSR Liste A	6,87	30	2,06
Basel	Paket BGK A-Liste	45,11	35	15,79
Bellinzonese	Pacchetto RSS Lista A	3,71	35	1,30
Bern	Paket BGK A-Liste	29,98	45	13,49
Biel/Lyss	Paket BGK A-Liste	18,27	30	5,48
Burgdorf	Paket BGK A-Liste	7,60	30	2,28
Chablais	Paquet VSR Liste A	18,66	35	6,53
Chur	Paket BGK A-Liste	9,14	35	3,20
Davos	Paket BGK A-Liste	7,40	30	2,22
Einsiedeln	Paket BGK A-Liste	3,53	30	1,06
Frauenfeld	Paket BGK A-Liste	1,57	35	0,55
Fribourg	Paquet VSR Liste A	13,54	35	4,74
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	41,73	40	16,69
Interlaken	Paket BGK A-Liste	6,97	30	2,09
Kreuzlingen- Konstanz	Paket BGK A-Liste	16,50	30	4,95
Langenthal	Paket BGK A-Liste	4,63	40	1,85
Lausanne- Morges	Paquet VSR Liste A	23,93	40	9,57
Limmattal	Paket BGK A-Liste	17,68	40	7,07
Locarnese	Pacchetto RSS Lista A	18,54	35	6,49
Luzern	Paket BGK A-Liste	59,15	40	23,66
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista A	3,26	35	1,14
Mobul	Paquet VSR Liste A	22,17	35	7,76
Nidwalden und Engel- berg	Paket BGK A-Liste	1,23	35	0,43
Obersee	Paket BGK A-Liste	29,91	35	10,47
Rheintal	Paket BGK A-Liste	21,03	35	7,36
Rivelac	Paquet VSR Liste A	24,60	30	7,38
RUN	Paquet VSR Liste A	28,29	35	9,90
Schaffhau- sen	Paket BGK A-Liste	14,51	35	5,08

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
Solothurn	Paket BGK A-Liste	3,50	40	1,40
St,Gallen	- Paket BGK A-Liste	45,49	35	15,92
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Paket BGK A-Liste	15,70	40	6,28
Unterland- Furttal	Paket BGK A-Liste	16,90	30	5,07
Valais cen- tral	Paquet VSR Liste A	31,43	35	11,00
Wil	Paket BGK A-Liste	1,51	35	0,53
Winterthur und Umge- bung	Paket BGK A-Liste	15,06	35	5,27
Zürcher Oberland	Paket BGK A-Liste	18,23	35	6,38
TOTAL		712,32		260,74

Elenco delle misure – priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Suhr, VERAS Teil Süd	30,94	40	12,38
	Oftringen, Kernzone Umsetzung BGK K104	13,93	40	5,57
	Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr)	10,00	40	4,00
	Aarau, Mühlemattstrasse	8,00	40	3,20
	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Ge-samtverkehrssystem	9,20	40	3,68
	Paket BGK B-Liste	7,90	40	3,16
Aargau-Ost	Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerk-strasse	7,73	45	3,48
	Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden	1,99	45	0,90
	Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen	4,88	45	2,20
	Paket BGK B-Liste	13,59	45	6,12
AggloY	Modération rue des Prés-du-Lac	2,68	30	0,80
	Modération du centre des Tuileries	1,45	30	0,44
	Requalification de la rue de la Plaine et goulet du casino	3,56	30	1,07
Basel	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinallee	10,46	35	3,66
	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA)	406,95	35	142,43
	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	18,09	35	6,33
	CeA : Réaménagement des carrefours RD105-RD201 et RD105-fret EAP	4,82	35	1,69
	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15,07	35	5,27
	"BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Ab-schnitt Zentrum"	7,84	35	2,74
	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteiner-strasse	10,97	35	3,84
	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St, Jakobs-Strasse	7,24	35	2,53
	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	28,56	35	10,00
	Paket VM B-Liste	4,02	35	1,41
Bellinzone	Paket BGK B-Liste	7,41	35	2,59
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellin-zona - Viale Olgiati, Giubiasco, Interventi infrastrutturali	9,18	35	3,21
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona - Via Zorzi (strada Cantonale) Interventi infrastrutturali	5,36	35	1,88
	Pacchetto RSS Lista B	2,70	35	0,95
Bern	Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung	0,99	45	0,45

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Lory- platz	4,85	45	2,18
	Paket VM B-Liste	2,49	45	1,12
	Paket BGK B-Liste	12,44	45	5,60
Biel/Lyss	Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	4,59	30	1,38
	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl, General-Guisan- Platz	2,30	30	0,69
	Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse	3,32	30	1,00
	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer	5,10	30	1,53
	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neu- marktstrasse	4,34	30	1,30
	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	3,83	30	1,15
	Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	5,97	30	1,79
	Paket BGK B-Liste	17,62	30	5,29
Burgdorf	Paket BGK B-Liste	4,58	30	1,37
Chablais	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire - Chemin d'Arbignon (Le Verger)	2,60	35	0,91
	Paquet VSR Liste B	10,27	35	3,59
Chur	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	2,45	35	0,86
	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	7,14	35	2,50
	Paket BGK B-Liste	8,09	35	2,83
Einsiedeln	Paket BGK B-Liste	6,00	30	1,80
Frauenfeld	Frauenfeld - Aufwertung Zürcherstrasse zwischen Kreisel Tal- bach und Messenriet	6,00	35	2,10
	Paket VM B-Liste	0,08	35	0,03
	Paket BGK B-Liste	0,55	35	0,19
Fribourg	Réaménagement centralité du Schönberg	1,53	35	0,54
	Paquet GT Liste B	1,49	35	0,52
	Paquet VSR Liste B	33,52	35	11,73
Grand Genève	Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex	6,38	40	2,55
	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cher- pines) et du carrefour avec le chemin des Mattines	9,18	40	3,67
	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fon- taine et la douane de Moillesullaz	12,75	40	5,10
Kreuzlingen-	Paket VM B-Liste	1,88	30	0,56
Konstanz	Paket BGK B-Liste	14,48	30	4,34

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Lausanne-Morges	Lausanne, Requalification de l'av, de Tivoli, des carrefours Montelly et Chauderon Sud	13,06	40	5,22
	Lausanne, Prilly, Requalification av, du Chablais, tronçon Gali-cien - Provence	6,06	40	2,42
	Ecublens, Echandens, Bussigny, Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens, aménagement modes actifs et transports publics (RC79 et RC76), giratoires de Poimboeuf et du Reculan (RC151)	4,18	40	1,67
Limmattal	Schlieren – BGK Goldschlägistrasse inkl, Velobahn und Velohauptverbindung	4,08	40	1,63
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,86	35	1,70
Luzern	K 2: Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Verkehrsmanagement, Förderung ÖV und FVV	5,10	40	2,04
	K 4 / 13: Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm, Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	4,08	40	1,63
	K 2: Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse	5,16	40	2,06
	K 17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (inkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.)	8,26	40	3,30
	K 31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Verkehrsmanagement, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil	5,47	40	2,19
	Küssnacht, Neue Zentrumsgestaltung (NZK)	7,14	40	2,86
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse	5,36	40	2,14
	K 65a: Inwil, Ortsdurchfahrt	5,61	40	2,24
	Kriens, Umgestaltung Südallee Süd, Kuonimatt	3,83	40	1,53
	K 17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid, Busbevorzugung	9,45	40	3,78
	Paket VM B-Liste	20,28	40	8,11
	Paket BGK B-Liste	10,60	40	4,24
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista B	7,61	35	2,66
Mobul	Paquet GT Liste B	2,07	35	0,72
	Paquet VSR Liste B	9,81	35	3,43
Obersee	FlaMa Zubringer Freienbach (Halten)	5,48	35	1,92
	Strassenraumgestaltung Alte Jonastrasse, Rapperswil-Jona	6,63	35	2,32
	Paket BGK B-Liste	15,06	35	5,27
Rheintal	Paket BGK B-Liste	1,04	35	0,36
Rivelac	Réaménagement de l'axe Nestlé - Vevey	7,42	30	2,23

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
RUN	Réaménagement RC780, secteur Chillon - Veytaux	8,93	30	2,68
	Paquet GT Liste B	2,78	30	0,83
	Paquet VSR Liste B	23,72	30	7,12
	Restructuration et valorisation de la Place Numa-Droz	4,34	35	1,52
	Requalification de la place Alexis-Marie Piaget	4,83	35	1,69
	Requalification du Quai Louis Perrier et Max-Petitpierre : réduction à 1 voie TIM par direction, élargissement et sécurisation de la bande cyclable, élargissement de la voie verte piétons - cycles au bord du lac	9,67	35	3,38
	Réaménagement et limitation des TIM entre la place de l'Hôtel-de-Ville et les rues du Docteur-Coullery / Casino	6,56	35	2,30
	Réaménagement urbain Marin-Village et piste cyclable entre les sites scolaires de Marin et Saint-Blaise	3,57	35	1,25
	Requalification de l'avenue de la Gare à Morteau et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue	6,23	35	2,18
	Requalification des voiries existantes pour créer un boulevard urbain sud favorable au TP et MD	4,61	35	1,61
Schaffhausen	Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evoles et de la rue de la Promenade-Noire	4,95	35	1,73
	Paquet VSR Liste B	17,63	35	6,17
	Aufhebung Bahnübergang und Entflechtung MIV/FVV Stein am Rhein	26,52	35	9,28
Solothurn	Paket BGK B-Liste	16,69	35	5,84
	Biberist/Solothurn, Neukonzeption Lackenhof – Rampe Bürenstrasse	31,87	40	12,75
	Kriegstetten, BGK Zentrum (Hauptstrasse, Gerlafingenstrasse)	1,79	40	0,72
	Paket VM B-Liste	1,00	40	0,40
St.Gallen Bodensee	Paket BGK B-Liste	4,33	40	1,73
	- St.Gallen, Stadtraum Platztor inkl, Personenunterführung	1,15	35	0,40
	Herisau, Neugestaltung Platz – Obstmarkt	3,84	35	1,34
	Paket VM B-Liste	4,59	35	1,61
Stadt Zürich-Glattal	Paket BGK B-Liste	13,76	35	4,82
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse und Velobahn	9,69	40	3,88
	Dübendorf - Bahnhof Nord, Velobahn und Umgestaltung Strassenraum	2,04	40	0,82
	Kloten – BGK Dorf- / Bassersdorferstrasse	6,12	40	2,45

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Dietlikon - BGK Bahnhof-/Bassersdorferstrasse (inkl, Radweg ausserorts)	7,14	40	2,86
	Opfikon - BGK Schaffhauserstrasse, Teil Süd	6,12	40	2,45
	Bassersdorf / Nürensdorf - BGK Winterthurerstrasse / Alte Winterthurerstrasse	6,12	40	2,45
	Paket VM B-Liste	13,30	40	5,32
	Paket BGK B-Liste	22,50	40	9,00
Thun	Thun, BGK Innenstadt, 1, Etappe	3,67	40	1,47
	Thun, BGK Innenstadt, 2, Etappe	10,20	40	4,08
	Paket VM B-Liste	4,75	40	1,90
Unteres Reusstal	Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	6,97	35	2,44
	Paket BGK B-Liste	3,68	35	1,29
Unterland-Furttal	Regensdorf – BGK Watt	10,22	30	3,07
	Regensdorf – Dosierungsstelle Höggerstrasse und Velomassnahme	9,01	30	2,70
	Bülach – LSA Knoten Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse	6,00	30	1,80
	Paket VM B-Liste	8,20	30	2,46
	Paket BGK B-Liste	3,10	30	0,93
Valais central	Nendaz : Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	1,35	35	0,47
	Sion : Requalification RCR07 av, de la Gare à Sion	6,67	35	2,33
	Paquet VSR Liste B	19,26	35	6,74
Will	Wil: BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	5,61	35	1,96
	Paket BGK B-Liste	5,45	35	1,91
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Umgestaltung Wülflinger-/Neftenbachstrasse und Wülflinger-/Wässerwiesen-/Salomon-Hirzel-Strasse	7,65	35	2,68
	Winterthur - Neugestaltung Strassenraum Lindenplatz	9,18	35	3,21
	Illnau-Effretikon - Verkehrskonzept Eselriet	3,00	35	1,05
	Paket BGK B-Liste	0,86	35	0,30
Zürcher Oberland	Uster – Umgestaltung Berchtold-/Zürichstrasse	4,74	35	1,66
	Uster - Umgestaltung Winterthurerstrasse	3,14	35	1,10
	VDS: Bahnhofplatz Nord	0,61	35	0,21
	Uster - Fertigstellung Veloverbindung Uster - Riedikon	1,65	35	0,58
Totale		1440,39		518,79

A1-3 Traffico pedonale e ciclistico

Tabella A1-8

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Ab- schnitt West Aarauerstrasse	7,96	40	3,18
	Kantonale Velohauptroute H2,04: Korridor Olten-Trimbach	3,84	40	1,54
	Egerkingen, Gleisquerung FVV	5,75	40	2,30
	Olten, Stadtteilverbindung Winkel für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bifang und Innenstadt	9,45	40	3,78
	Olten, Trimbachbrücke	3,15	40	1,26
Aargau-Ost	Dintikon/Villmergen, FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387	10,25	45	4,61
AggloY	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4,50	30	1,35
	Franchissement de la route Ste Croix	1,48	30	0,44
Basel	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau / Norimatt	7,03	35	2,46
Bellinzonese	Percorso ciclopedonale, Osogna - Claro	5,75	35	2,01
	Marciapiedi ciclopedonali sul ponte di Via G, Lepori	5,75	35	2,01
	Passerella pedonale a Cadenazzo, stazione FFS	10,00	35	3,50
Bern	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr	5,97	45	2,69
	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende In- dustriestrasse)	7,11	45	3,20
Burgdorf	Radweg Oberburg - Hasle	6,97	30	2,09
Chablais	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	9,61	35	3,36
	Traversée de la route cantonale 790-B-P pour les vélos	0,29	35	0,10
Chur	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	5,89	35	2,06
	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	2,27	35	0,79
	Teil Felsenaustrasse-Dalpweg			
Einsiedeln	FVV-Verbindung Ruostel - Euthal, Einsiedeln	8,15	30	2,45
Fribourg	Vélostation Ancienne Gare	7,62	35	2,67
	Franchissement MD : Tour-Henri - Rue du Criblet	7,00	35	2,45
	Liaison cyclable Matran - Villars-sur-Glâne	10,59	35	3,71
Grand Genève	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	9,47	40	3,79
	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	4,78	40	1,91

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal	23,33	40	9,33
	Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Bio-lay - Mies	6,83	40	2,73
	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	17,18	40	6,87
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération	21,77	40	8,71
	Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb	10,05	40	4,02
	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard	8,49	40	3,40
	Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	9,66	40	3,86
Langenthal	Roggwil - St, Urban: Neubau Radweg	0,80	40	0,32
Lausanne-Morges	Lausanne, Nouveau passage sous-voie m1 Bourdonnette - Vidy La Romaine	14,84	40	5,94
	Pully, Lutry, Franchissement Leisis - Landar	12,86	40	5,14
Limmattal	Schlieren – Velobahn, Abschnitt Altstetten - Schlieren	17,01	40	6,80
Luzern	K 13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Abschnitt Gemeindegrenze Neuenkirch – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	6,19	40	2,48
	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage	5,75	40	2,30
	K 48: Eich/Schenkon, Gemeindegrenze Eich – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	6,03	40	2,41
	K 18: Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage	8,88	40	3,55
	K 47: Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage	6,00	40	2,40
	Emmen, Velohauptverbindung und Veloabstellanlage Schützenmatt	4,02	40	1,61
	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fussverbindung Fluhmühle Reussinsel	6,03	40	2,41
Mobul	Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne	0,35	35	0,12

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Nidwalden und Engel- berg	Ennetmoos - Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl, Weiler St, Jakob	4,46	35	1,56
Rivelac	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Pissot - Villeneuve	5,44	30	1,63
	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Po-terlaz - Villeneuve	5,34	30	1,60
	Aménagement d'un cheminement piéton le long des rives du Lac - La Tour-de-Peilz	5,93	30	1,78
	Aménagement d'une liaison MD sécurisée RC 742 et 743, Hauteville - St-Légier	4,95	30	1,49
	Création d'un ascenseur urbain entre l'av, Alpes et la Grand-Rue - Montreux	0,89	30	0,27
	Aménagement d'une liaison MD entre Châtel-St-Denis et Palézieux, étape 1	4,95	30	1,49
	Réalisation d'un franchissement MD de la Veveyse à Châtel-St-Denis	2,97	30	0,89
Schaffhausen	Rheinufersteg Freier Platz-Salzstadel	5,03	35	1,76
Solothurn	Velovorrangroute V 3 Solothurn - Biberist - Gerlafingen – Recherswil	24,38	40	9,75
	Derendingen/Zuchwil, Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme	5,87	40	2,35
St,Gallen	- Herisau, Knoten Schwänli	7,93	35	2,78
Bodensee	Rorschach, Unterführung Scholastikastrasse	6,27	35	2,19
	Goldach, Velosteg unter A1-Viadukt	7,32	35	2,56
	St,Gallen, Passerelle Kantonspital - Museumsquartier	7,14	35	2,50
	St,Gallen, Velovorzugsroute St,Leonhard-Brücke	12,39	35	4,34
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Franca-Magnani-Brücke (Verbindung Stadtkreise 4 und 5 / Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	80,00	40	32,00
	Zürich – Personenunterführung Mühlebachstrasse	17,85	40	7,14
	Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, 2, Etappe	15,00	40	6,00
	Glattal - Fil Bleu Glattuferweg 3, Etappe	24,45	40	9,78
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fussverkehr, Polysteig	9,80	40	3,92
Thun	Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse	5,47	40	2,19
	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1, Etappe (Bahnhof - Gewerbebestrasse)	4,58	40	1,83
Valais tral	central : Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)	6,62	35	2,32

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Sion : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare	21,04	35	7,36
Wil	Wil: Fuss- und Veloverbindung WILWEST mit Gleisunterquerung	7,79	35	2,73
	Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt Gde-Grenze Wil-Sirnach - 1, Etappe	2,30	35	0,81
Winterthur	Winterthur - Anpassungen Ohrbühlstrasse	3,30	35	1,16
und Umge-	Winterthur - Veloverbindung Auenrainstutz	3,20	35	1,12
bung	Winterthur - Anpassungen Hofackerstrasse	1,65	35	0,58
Zürcher	Uster – Unterführung Wermatswilerstrasse	14,00	35	4,90
Oberland	Wetzikon – Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof Kempten	6,15	35	2,15
	Uster – Umsetzung VB Raum Uster Ost	8,00	35	2,80
	Mönchaltorf - Radweglückenschliessung Mönchaltorf - Gossau	5,20	35	1,82
TOTAL		694,36		263,66

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfetario secondo l'articolo 21a OUMin – priorità A
Settore Traffico pedonale e ciclistico

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
AareLand	Paket LV A-Liste	24,65	40	9,86
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	19,00	45	8,55
AggloY	Paquet MD Liste A	2,53	30	0,76
Basel	Paket LV A-Liste	48,51	35	16,98
Bellinzonese	Pacchetto TL Lista A	18,37	35	6,43
Bern	Paket LV A-Liste	76,56	45	34,45
Biel/Lyss	Paket LV A-Liste	19,73	30	5,92
Burgdorf	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Chablais	Paquet MD Liste A	18,31	35	6,41
Chur	Paket LV A-Liste	36,57	35	12,80
Davos	Paket LV A-Liste	2,10	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV A-Liste	4,83	30	1,45
Frauenfeld	Paket LV A-Liste	14,97	35	5,24
Fribourg	Paquet MD Liste A	16,74	35	5,86
Grand Genève	Paquet MD Liste A	54,35	40	21,74
Interlaken	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Kreuzlingen- Konstanz	Paket LV A-Liste	12,20	30	3,66
Langenthal	Paket LV A-Liste	10,40	40	4,16
Lausanne- Morges	Paquet MD Liste A	53,88	40	21,55
Limmattal	Paket LV A-Liste	31,33	40	12,53
Locarnese	Pacchetto TL Lista A	13,43	35	4,70
Luzern	Paket LV A-Liste	48,20	40	19,28
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista A	20,97	35	7,34
Mobul	Paquet MD Liste A	11,17	35	3,91
Nidwalden und Engel- berg	Paket LV A-Liste	3,83	35	1,34
Obersee	Paket LV A-Liste	39,40	35	13,79
Rheintal	Paket LV A-Liste	20,06	35	7,02
Rivelac	Paquet MD Liste A	22,77	30	6,83
RUN	Paquet MD Liste A	35,54	35	12,44
Schaffhau- sen	Paket LV A-Liste	8,77	35	3,07

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA incl., importi massimi
Solothurn	Paket LV A-Liste	4,45	40	1,78
St,Gallen	- Paket LV A-Liste	72,43	35	25,35
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Paket LV A-Liste	14,65	40	5,86
Thun	Paket LV A-Liste	19,85	40	7,94
Unterland- Furttal	Paket LV A-Liste	10,77	30	3,23
Valais cen- tral	Paquet MD Liste A	23,46	35	8,21
Wil	Paket LV A-Liste	13,23	35	4,63
Winterthur und Umge- bung	Paket LV A-Liste	14,66	35	5,13
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	16,86	35	5,90
TOTAL		884,33		328,17

Elenco delle misure – priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Aarau, Fuss-/Velobrücke Aarenaue-Telli	13,85	40	5,54
	Aarau, Aareufer Süd-Ost	7,15	40	2,86
	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Ab- schnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West	6,47	40	2,59
	Kantonale Velohauptroute H2,05: Korridor Olten – Winznau – Schönenwerd, Abschnitt Schachenstrasse	5,67	40	2,27
	Kantonale Velohauptroute H2,06: Korridor Stüsslingen/Lostorf - Winznau, Umgestaltung Zentrum Winznau	1,29	40	0,52
	Paket LV B-Liste	9,20	40	3,68
	Paket LV B-Liste	30,51	45	13,73
AggloY	MD Route de la Grève	4,42	30	1,33
Basel	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	7,84	35	2,74
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	20,10	35	7,04
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	8,04	35	2,81
	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempnenstrasse – Persilwegli	10,05	35	3,52
	BL: Velotunnel Angenstein	2,01	35	0,70
	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	1,74	35	0,61
	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	5,38	35	1,88
	Rheinfelden DE: Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	12,06	35	4,22
	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	5,02	35	1,76
	Paket LV B-Liste	10,05	35	3,52
	Pacchetto TL Lista B	11,29	35	3,95
Bern	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	4,48	45	2,02
	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Etappe Riedbach	6,97	45	3,14
	Radweg Gürbetal	6,72	45	3,02
	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	11,44	45	5,15
	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke	5,97	45	2,69

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Radweg Konolfingen - Zäziwil	6,72	45	3,02
	Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)	5,47	45	2,46
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Er- satzstandort Bollwerk	19,90	45	8,95
	Paket LV B-Liste	43,82	45	19,72
Biel/Lyss	Veloweg Biel Beaumont - Evillard	8,46	30	2,54
	Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passe- relle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	9,45	30	2,84
	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	7,96	30	2,39
	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	6,57	30	1,97
	Paket LV B-Liste	19,72	30	5,92
Burgdorf	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	4,98	30	1,49
	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequar- tier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	1,00	30	0,30
	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquar- tier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	1,19	30	0,36
	Paket LV B-Liste	11,45	30	3,44
Chablais	Paquet MD Liste B	1,47	35	0,51
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur -Teil Haldensteinerstrasse	2,82	35	0,99
	Paket LV B-Liste	17,49	35	6,12
Davos	Paket LV B-Liste	2,09	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV B-Liste	3,01	30	0,90
Frauenfeld	Paket LV B-Liste	5,55	35	1,94
Fribourg	Paquet MD Liste B	17,73	35	6,21
Grand Genève	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Ge- nolier : étape 1 Nyon-Duillier	21,28	40	8,51
	Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens	12,49	40	5,00
	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savon- nerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	13,47	40	5,39
	Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées	6,83	40	2,73
	Paquet MD Liste B	14,53	40	5,81
Interlaken	Neubau Radweg Leissigen-Därligen-Interlaken West	34,83	30	10,45
	Paket LV B-Liste	1,40	30	0,42
	Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein	7,93	30	2,38

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Kreuzlingen- Konstanz	Neue Velostation Bahnhof Hafen	0,79	30	0,24
	Paket LV B-Liste	17,01	30	5,10
Lausanne- Morges	Bussigny, Voie verte au Nord des voies CFF	3,17	40	1,27
	Crissier, Franchissement mobilité active sur RC82, Oassis - En Chise	6,21	40	2,48
	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables Bussigny-Aclens	32,15	40	12,86
	Paquet MD Liste B	2,71	40	1,08
Limmattal	Paket LV B-Liste	14,40	40	5,76
Locarnese	Asse di collegamento e transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	6,19	35	2,17
	Pacchetto TL Lista B	7,80	35	2,73
Luzern	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse	7,07	40	2,83
	K 48: Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	15,48	40	6,19
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 1, Etappe	10,09	40	4,04
	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden – Seeacherweg	0,56	40	0,22
	K 65a: Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	10,32	40	4,13
	K 10: Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Velo- und Fussweg	10,07	40	4,03
	Sursee, Velovorzugsroute Süd, 2, Etappe	10,09	40	4,04
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 2, Etappe	5,04	40	2,02
	Paket LV B-Liste	19,46	40	7,78
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista B	1,35	35	0,47
Mobul	Paquet MD Liste B	5,04	35	1,76
Nidwalden	Buochs/Beckenried - Velohauptroute Buochserstrasse	17,67	35	6,18
und Engel- berg	Stans / Ennetbürgen - Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	5,67	35	1,98
	Stansstad - Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	1,40	35	0,49
	Paket LV B-Liste	2,86	35	1,00
Obersee	FVV-Verbindung Tuggen Ost – Grytau, Tuggen	5,91	35	2,07
	Paket LV B-Liste	29,32	35	10,26
Rheintal	Paket LV B-Liste	5,39	35	1,89
Rivelac	Paquet MD Liste B	16,99	30	5,10
RUN	Prolongement du chemin des Rencontres entre la gare du Locle et les Brenets	3,41	35	1,19

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Paquet MD Liste B	12,33	35	4,32
Schaffhausen	Paket LV B-Liste	5,28	35	1,85
Solothurn	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Aarmatt	6,00	40	2,40
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Schulhausstrasse - Dorfzentrum bis Brücke A5	4,00	40	1,60
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Ost – Derendingen	8,00	40	3,20
	Paket LV B-Liste	3,89	40	1,56
St.Gallen	- Herisau, Schwänli - Mooshalden	9,91	35	3,47
Bodensee	St.Gallen, Riethüsli - Teufen: Im Grund	5,65	35	1,98
	Teufen, Riethüsli - Teufen: Brücke Wattbach	5,65	35	1,98
	Paket LV B-Liste	29,24	35	10,23
Stadt Zürich	Zürich – Quartierverbindung Seebach	20,00	40	8,00
Glattal	Dübendorf – Gleisquerung Säntisstrasse	8,40	40	3,36
	Wallisellen / Dübendorf - Velobahn, Autobahn (Wallisellen) bis Überlandstrasse (Dübendorf)	15,00	40	6,00
	Bassersdorf / Kloten - Velohauptverbindung Kloten-Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,50	40	3,80
	Kloten / Opfikon - Velobahn Flughafen bis Glattpark	28,00	40	11,20
	Paket LV B-Liste	13,50	40	5,40
Thun	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2, Etappe (Selve – Schwäbis, inkl, Brücke über Aare)	4,98	40	1,99
	Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3, Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl, Brückenschlag Allmendstrasse)	4,58	40	1,83
	Paket LV B-Liste	5,09	40	2,04
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	9,21	35	3,22
Unterland-Furttal	Bülach – Neubau Personenunterführung Ettersbühl	25,02	30	7,51
	Bülach / Bachenbülach / Winkel – Velohauptverbindung Bülach - Bachenbülach – Kloten	9,91	30	2,97
	Niederhasli – Aus-bau Fusswegnetz “Parkweg” und “Weg meiner Lieblingsorte”	1,80	30	0,54
	Paket LV B-Liste	4,90	30	1,47
Valais central	Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le télépherique de Vercorin	0,30	35	0,11
	Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	4,48	35	1,57
	Paquet MD Liste B	6,27	35	2,19

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Wil	Eschlikon/Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt B Eschlikon	6,63	35	2,32
	Sirnach - 2, Etappe			
	Paket LV B-Liste	5,69	35	1,99
Winterthur	Elsau/Elgg - Velohauptverbindung Elsau-Elgg	7,20	35	2,52
und Umge- bung	Winterthur - Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Süd	36,80	35	12,88
	Winterthur - Städtische Veloroute Hegi, Abschnitt HB-Grüze	6,00	35	2,10
	Winterthur - Velo- und Fussverkehrsunterführung im Link	10,00	35	3,50
	Winterthur - Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord	14,30	35	5,01
	Illnau-Effretikon - Lückenschliessung Radweg Örmis, Bisikon	2,50	35	0,88
	bis Illnau			
	Paket LV B-Liste	29,28	35	10,25
Zürcher	VDS: Veloparkhaus Ost	11,00	35	3,85
Oberland	VDS: Unterführung Bahnhof-/Brunnenstrasse	6,00	35	2,10
	Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost	10,00	35	3,50
	Uster – Unterführung Gschwaderstrasse	14,00	35	4,90
	Paket LV B-Liste	8,00	35	2,80
TOTAL		1241,47		457,47

A1-4 Piattaforme dei trasporti

Tabella A1-11

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
AareLand	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 Nord-seite	4,18	40	1,67
	Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten	78,95	40	31,58
Aargau-Ost	Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg	45,87	45	20,64
	Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen	3,78	45	1,70
	Wohlen, Verkehrsdrehscheibe Wohlen 3, Etappe – Aufwertung Bahnhofplatz	3,63	45	1,63
AggloY	Réaménagement de l'interface de transport public de la gare d'Yverdon-les-Bains	12,33	30	3,70
Basel	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	6,28	35	2,20
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1, BA	3,37	35	1,18
	Murg: Erstellung P&R inkl, Umfeldverbesserung am Bahnhof	1,16	35	0,41
	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	1,78	35	0,62
	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	3,01	35	1,05
	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	2,05	35	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	3,98	45	1,79
Chablais	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	7,13	35	2,50
	Plateforme multimodale à la halte AOMC de Clos-Donroux	0,88	35	0,31
	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	4,39	35	1,54
Einsiedeln	Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Einsiedeln	9,56	30	2,87
Grand Genève	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	0,39	40	0,16
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	56,51	40	22,60
	Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin	23,82	40	9,53
Kreuzlingen-Konstanz	Umsetzung Mobilpunkte	0,10	30	0,03
Lausanne-Morges	Echallens, Passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles	18,89	40	7,56
	Echallens, Aménagement interface gare	7,52	40	3,01
	Saint-Prex, Aménagement interface gare CFF	3,86	40	1,54

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, liaison pié- tonne souterraine entre métro m3, LEB, tramway et quartier du Flon	7,61	40	3,04
Limmattal	Dietikon – Erneuerung Bushof und Bahnhofplatz	20,02	40	8,01
Obersee	Weiterentwicklung VDS Blumenau, Rapperswil-Jona	9,81	35	3,43
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de Chailly	1,52	30	0,46
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Fon- tanivent	0,28	30	0,08
	Réaménagement de l'interface multimodale de la place de la Paix	0,57	30	0,17
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Blo- nay, étape 1	0,99	30	0,30
	Aménagement d'une nouvelle interface multimodale à la halte du Château d'Hauteville - St-Légier	0,89	30	0,27
RUN	Création d'une interface bus-train à la gare du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de dévelop- pement économique cantonal et amélioration de l'accessibilité MD	0,98	35	0,34
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,75	35	0,26
	Agrandissement de la gare des bus au Locle et déplacement des taxis	0,68	35	0,24
St,Gallen Bodensee	- Egnach, Bahnhofplatz	1,39	35	0,49
Stadt Zürich-	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Küsnacht	8,00	40	3,20
Glattal	Meilen – Verkehrsdrehscheibe und Bushof beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen	15,32	40	6,13
	Uetikon am See – Ausbau Bahnhof Uetikon am See	4,42	40	1,77
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Nord	1,70	40	0,68
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Süd, Teil Vorplatz	5,30	40	2,12
Unterland-	Bülach – Neubau Bushof Mitte	17,39	30	5,22
Furttal	Niederhasli – Neubau Busbahnhof	1,20	30	0,36
Valais cen- tral	Sion : Interface sud de la gare de Sion	5,00	35	1,75
	Sierre : Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire	1,48	35	0,52
Wil	Wil: Bahnhof Wil Bahnhofplatz, Platzgestaltung (Modul 1)	40,48	35	14,17
	Kombinierte Mobilität - Bahnhof Lütisburg	0,16	35	0,06
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Ausbau Bahnhofplatz Töss	2,50	35	0,88

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Zürcher Oberland	VDS: Bushof Uster	10,00	35	3,50
TOTAL		461,86		177,99

Elenco delle misure – priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Aargau-Ost	Baden (Turgi), Verkehrsdrehscheibe Turgi	7,46	45	3,36
Basel	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	4,02	35	1,41
	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	21,10	35	7,39
	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	20,05	35	7,02
	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Ve- lounterführung	17,33	35	6,07
	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	26,93	35	9,43
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2, BA	5,53	35	1,94
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3, BA	1,76	35	0,62
	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	1,51	35	0,53
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	5,97	45	2,69
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Per- ron West	5,87	45	2,64
Biel/Lyss	Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Velo- parkierung	2,99	30	0,90
	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	4,93	30	1,48
Burgdorf	Hasle bei Burgdorf, Bahnhofplatz Hasle (Verkehrsdrehscheibe)	3,98	30	1,19
Chablais	Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-le-Grand	0,59	35	0,21
	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey- Corbier	2,05	35	0,72
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte d'Agy	8,96	35	3,14
	Requalification de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 1	17,99	35	6,30
Grand Genève	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)	5,86	40	2,34
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimo- dale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	64,13	40	25,65
Kreuzlingen- Konstanz	Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadt- bahnhof	2,48	30	0,74
Lausanne- Morges	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, requalification de la place Chauderon en lien avec l'arrivée du m3 et du tram	25,22	40	10,09
	Allaman, Aménagement interface gare au nord des voies CFF	5,44	40	2,18
	Allaman, Aménagement interface gare au sud des voies CFF (P+R, B+R)	0,59	40	0,24
	Epalinges, Aménagement interface Croisettes	23,74	40	9,50

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Oron, Aménagement interface de Palézieux-Gare à l'est des voies CFF	8,01	40	3,20
	Oron, Aménagement parking d'échange et B+R à l'interface de Palézieux Gare	1,98	40	0,79
Luzern	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Wendeanlage ÖV, Anlagen FVV	5,62	40	2,25
Mobul	Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)	1,64	35	0,57
Obersee	Bahnhofsentwicklung Schübelbach-Buttikon, Schübelbach	1,49	35	0,52
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Ville-neuve	2,23	30	0,67
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 1	17,71	30	5,31
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 2	6,92	30	2,08
	Aménagement d'une interface multimodale à Bossonnens	3,21	30	0,96
RUN	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,71	35	0,60
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c, réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	1,33	35	0,47
	Amélioration de l'accessibilité à l'interface multimodale de St-Blaise Lac - Etape 1: requalification du chemin de la Plage et place de la gare en Est et réaménagement du passage sous-voies	3,41	35	1,19
	P+R Morteau (gare)	3,96	35	1,39
	Création d'une interface bus-train à la gare de Corcelles-Pe-seux, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	4,44	35	1,55
	Amélioration de l'interface bus-train à la gare des Deurres, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	3,41	35	1,19
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	1,59	35	0,56
Solothurn	Riedholz, Verkehrsdrehscheibe	1,91	40	0,76
St.Gallen	- Degersheim, Bahn- und Bushof	2,48	35	0,87
Bodensee	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	7,93	35	2,78
	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz Bohl	14,87	35	5,20
	St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bahnhofplatz und Bushof	2,97	35	1,04
Stadt Zürich-Glattal	Dübendorf – Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	40,00	40	16,00
	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Forch	6,00	40	2,40

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
	Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf	20,00	40	8,00
Thun	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2, Etappe	15,52	40	6,21
	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Südseite	10,65	40	4,26
	Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte	9,05	40	3,62
Unteres Reusstal	Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,47	35	2,26
Valais central	Sion : Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax	1,20	35	0,42
	Mont-Noble : Interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax	0,30	35	0,11
	Chalais : Interface téléphérique CBV, gare de Chalais	1,00	35	0,35
Winterthur und Umgebung	Illnau-Effretikon - Neubau Bushof Effretikon	10,44	35	3,65
TOTAL		505,93		189,01

A1-5 Altre misure (trasporto merci, mobilità elettrica)

Tabella A1-13

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Basel	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	0,07	35	0,02
	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	0,10	35	0,04
Biel/Lyss	eMobilität Nidau	0,20	30	0,06
Fribourg	Installation de bornes de recharges pour véhicules électriques	0,23	35	0,08
Luzern	Elektromobilität Gemeinde Horw	0,12	40	0,05
Mobul	Équipement de bornes publiques de quartier	1,01	35	0,35
Obersee	Ladestationen, Galgenen	0,06	35	0,02
	Ladestationen, Hombrechtikon	0,03	35	0,01
Valais cen- tral	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques	0,84	35	0,29
TOTAL		2,66		0,92

Tabella A1-14

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl.	Contributo fed. [%]	Contributo fed. [mio. fr.]; prezzi aprile 2024 IVA escl., importi massimi
Mobul	Équipement de bornes publique de quartier (horizon B)	0,19	35	0,07
TOTAL		0,19		0,07