

28 MAI 2011

Serie gialla

LITRA

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

Una nuova dinamica per la Svizzera metropolitana

I progetti d'agglomerato passante di Zurigo (DML), Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) e il collegamento Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)

Berna, maggio 2011

La LITRA ringrazia il Settore Comunicazione della Divisione Viaggiatori delle FFS e i responsabili dei progetti CEVA, DML e FMV.

Indice

Prefazione	4
1. Introduzione	5
2. I tre grandi progetti in breve	6
3. Questi grandi progetti hanno una loro storia	8
3.1. I secoli di CEVA	8
3.2. Lo stato di emergenza della FMV	8
3.3. Le accelerazioni del passante di Zurigo	8
4. Ottimizzazione dei tre grandi progetti	9
4.1. I punti in comune dei tre grandi progetti	9
4.2. Le differenze tra i tre grandi progetti	9
5. I vantaggi per la clientela	11
5.1. Tempi di percorrenza più brevi	11
5.2. Treni più frequenti	11
5.3. Stazioni più belle	12
6. L'impatto sullo sviluppo dei bacini	13
6.1. CEVA e lo sviluppo urbano	13
6.2. Il passante di Zurigo e lo sviluppo commerciale	14
6.3. La FMV e lo sviluppo turistico	14

Prefazione

La politica svizzera dei trasporti si basa su due principi fondamentali: da un lato regna il criterio unanime della viabilità sull'intera superficie territoriale del nostro Paese, dalle zone interne fino a quelle limitrofe; dall'altro sono le città con i loro agglomerati a costituire i grandi nodi di traffico del nostro Paese in cui i trasporti internazionali, nazionali, regionali e locali si sovrappongono in uno spazio molto limitato. Perché entrambe le sfide trovino una concreta realizzazione in un Paese multiforme e dalla struttura federale come il nostro, si deve innanzitutto riuscire a ottenere la comprensione dei reciproci interessi e un largo consenso.

Un esempio valido è rappresentato dal fondo infrastrutturale, creato tre anni fa, che renderà disponibili sei miliardi di franchi svizzeri da destinare al traffico d'agglomerato nei prossimi 20 anni. Con la creazione del fondo, la Confederazione vuole apportare un notevole contributo agli agglomerati urbani perché sappiano individuare non solo delle opportunità di sviluppo sociale e politico-economico, ma anche le proprie responsabilità nei confronti dell'intero Paese.

I tre progetti illustrati in questo rapporto sono «cofinanziati» in misura considerevole dal fondo infrastrutturale. Oltre alla Confederazione, contribuiscono al finanziamento anche i Cantoni interessati e i Paesi confinanti. Le opere costituiscono non solo un investimento di circa quattro miliardi, ma rappresentano anche uno straordinario capolavoro tecnico in aree così densamente popolate. Chi non l'ha visto con i propri occhi stenta a immaginare che a venti metri di profondità dal palpitante centro cittadino possa nascere una nuova rete ferroviaria ultramoderna completa di stazioni.

Nella presente «Serie gialla» è stato scelto un approccio comparativo che illustra i tre progetti affiancandone la storia, i punti comuni, le differenze, le finalità e i vantaggi per i clienti.

Oltre alla nuova galleria di base del San Gottardo, nella seconda metà di questo decennio metteremo in servizio il passante di Zurigo, la CEVA e la FMV. La nostra generazione può essere fiera fin da ora non solo di aver scritto la storia del trasporto ferroviario in questa prima metà di secolo, ma anche di aver gettato le basi per consentire una gestione duratura della mobilità.

Il Consigliere agli Stati dr. Peter Bieri, presidente della LITRA

1. Introduzione

Tre grandi progetti d'agglomerato vedranno la luce in questo decennio. Essi s'iscrivono nella dinamica del traffico regionale, il cui volume è in costante aumento da qualche anno a questa parte. Tali progetti implicano un enorme potenziale di sviluppo non solo per quanto concerne la mobilità e la pianificazione del territorio, ma anche sul piano economico viste le ripercussioni che avranno sul mercato del lavoro, dell'immobiliare e dell'habitat.

Oltre 500 000 viaggiatori utilizzano quotidianamente i collegamenti regionali delle FFS. Un terzo di questi passeggeri prosegue gli spostamenti utilizzando le reti a lunga percorrenza. Questo spiega l'importanza e la complementarità di questi due tipi di traffico nel nostro Paese.

I tre grandi progetti d'agglomerato che verranno finalizzati in questo decennio contribuiscono a potenziare la struttura della rete dei servizi regionali, nazionali e persino internazionali. Per il momento essi hanno il nome del cantiere e/o del progetto: la Durchmesserlinie (DML) o passante di Zurigo, la Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV), il collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA).

2. I tre grandi progetti in breve

Progetto DML o del passante di Zurigo

La stazione di passaggio della Löwenstrasse è l'elemento portante del passante di Zurigo. Essa è costruita a 16 metri di profondità sotto ai binari 4–9 nella stazione centrale di Zurigo, che è una stazione di testa. In direzione di Oerlikon (est) i treni oltrepassano la galleria del Weinberg prima di immettersi, cinque chilometri dopo, nella trincea di Oerlikon. In direzione di Zurigo Altstetten (ovest), il tracciato del passante di Zurigo segue i due nuovi ponti del Letzigraben e del Kohlendreieck.

Progetto: DML (passante di Zurigo/stazione di passaggio sotterranea della Löwenstrasse)

Lunghezza del tracciato: 9,6 km di cui 100% di linea nuova

Inizio dei lavori: settembre 2007

Messa in esercizio: a partire dalla metà del 2014 la stazione della Löwenstrasse e la galleria del Weinberg; alla fine del 2015 i ponti verso Zurigo-Altstetten

Bacino di popolazione: oltre un milione di abitanti

Costo: 2,031 miliardi di franchi, di cui 677 milioni finanziati dal Cantone di Zurigo e 1354 dalla Confederazione e dalle FFS, che utilizzano il passante per il traffico a lunga distanza.

www.durchmesserlinie.ch, www.cff.ch



FMV o Ferrovia Mendrisio–Varese

Grazie alla FMV e alla nuova tratta di 6,6 km compresa tra Stabio (CH) e Arcisate (I), gli agglomerati di Lugano, Chiasso (CH), Como e Varese (I) non saranno più situati su due linee distinte, ma saranno collegati tra di loro. Il collegamento con l'aeroporto milanese di Malpensa, così come quello con la Svizzera romanda e Berna, è notevolmente facilitato dalle gallerie del Sempione e del Lötschberg.

Progetto: FMV (Ferrovia Mendrisio–Varese)

Lunghezza del tracciato: 17,7 km di cui 6,6 km di linea nuova e 6,6 km su territorio svizzero

Inizio dei lavori: fine del 2008



Messa in esercizio: fine del 2013

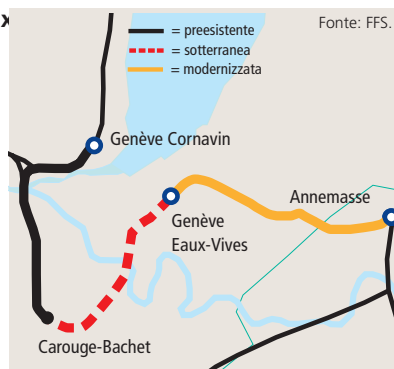
Bacino di popolazione: 600'000 abitanti

Costo: 476 milioni di franchi, di cui 137 milioni finanziati in parti uguali dalla Confederazione e dal Cantone Ticino, mentre i partner italiani si fanno carico dei principali costi d'investimento.

www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/MendrisioVarese

CEVA o collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse

Le stazioni terminali della rete ferroviaria svizzera Cornavin–La Praille (FFS) e di quella francese Eaux-Vives–Annemasse (SNCF, Società nazionale delle ferrovie francesi) sono di testa. Il raccordo mancante è La Praille–Eaux-Vives. CEVA collega le due linee esistenti tramite 6,2 km di linea nuova (di cui 4,8 km in galleria). Il resto del percorso è adattato alle attuali norme ferroviarie e all'ambiente urbano attraversato. CEVA funge da spina dorsale alla futura rete celere regionale franco-vodese-ginevrina, che prosegue anche verso Coppet (CH) e Bellegarde (F).



Progetto: CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse)

Lunghezza del tracciato: 16 km di cui 6,2 km di nuova linea e 14,1 km su territorio svizzero.

Inizio dei lavori: tra la fine del 2011 e l'inizio del 2012

Messa in esercizio: 6 anni dopo l'inizio dei lavori

Bacino di popolazione: 900'000 abitanti

Costo: 1,5 miliardi di franchi. Il finanziamento da parte svizzera è assicurato dal Cantone di Ginevra (43%) e dalla Confederazione (57%); da parte francese il totale ammonta a 244 milioni di euro (circa 310 milioni di franchi svizzeri).

www.ceva.ch

3. Questi grandi progetti hanno una loro storia

3.1. I secoli di CEVA

Nel 1884, il popolo approva il progetto per creare un collegamento tra Cornavin e Annemasse. La tratta transfrontaliera Eaux-Vives–Annemasse è utilizzata a partire dal 1888. Il resto del tracciato cade invece nel dimenticatoio. Nel 1912 la Confederazione, le FFS e il Cantone di Ginevra decidono di portare a termine il collegamento. Le crisi che caratterizzano l'inizio del XX secolo ritardano la realizzazione del progetto, ripreso poi nel 1939 nell'ambito della pianificazione dello scalo merci di La Praille. Dieci anni più tardi i primi treni circolano tra Cornavin e La Praille. Tuttavia manca ancora l'ultimo raccordo La Praille–Eaux-Vives. Nel 2001, l'ultimazione e la modernizzazione della linea transfrontaliera tornano nuovamente d'attualità. Il 29 novembre 2009, il 61,2% dei ginevrini accetta un credito supplementare per la costruzione integrale di CEVA.

3.2. Lo stato di emergenza della FMV

L'idea di una linea tra Mendrisio e Varese, via Stabio, nasce alla fine degli anni '80. I primi studi di fattibilità e realizzabilità discussi tra il Cantone Ticino e la regione Lombardia risalgono agli anni tra il 1994 e il 1996. L'Ufficio federale dei trasporti s'interessa al progetto a partire dal 1998 e richiede uno studio sulla proiezione dei flussi di traffico transfrontaliero. I risultati confermano le prime stime. La Confederazione esorta alla realizzazione della FMV che fa parte dei progetti urgenti finanziati dal fondo infrastrutturale.

3.3. Le accelerazioni del passante di Zurigo

Alla fine degli anni '90, uno studio sullo spazio economico zurighese prova che il passante di Zurigo è la migliore tra le possibili soluzioni volte a decongestionare il nodo ferroviario zurighese. Nel 2001, i cittadini zurighesi accettano a larga maggioranza le modalità di finanziamento del progetto.

A partire dal 2002–2004, vengono effettuati i primi investimenti per la preparazione del cantiere. Il primo colpo di piccone è dato nel 2007. Nel 2008, il finanziamento del progetto è rivisto e corretto allo scopo di includere anche la costruzione dei binari 7 e 8 a Oerlikon.

4. Ottimizzazione dei tre grandi progetti

4.1. I punti in comune dei tre grandi progetti

- I tre grandi progetti rappresentano una boccata d'ossigeno per la mobilità. Le regioni interessate sono intasate dal traffico stradale. Nel caso della FMV e di CEVA, i punti di frontiera con l'Italia o la Francia illustrano bene la situazione. In questo tratto, la ripartizione modale della rotaia è estremamente debole: tra l'1% e il 10% secondo i punti (rispetto a una media del 36% sull'insieme del territorio svizzero). In Ticino, più di 40'000 frontalieri contribuiscono quotidianamente a creare ingorghi sulla A2 a sud di Lugano. A Ginevra, ogni giorno più di 50'000 automobilisti oltrepassano in modo disagevole la frontiera a St-Julien. Lo stesso scenario si ripete in altri punti di frontiera.
- I tre grandi progetti interessano bacini di popolazione con un forte potenziale di sviluppo economico e demografico. La regione di Zurigo supera il milione di abitanti, i bacini franco-svizzero e italo-svizzero ospitano rispettivamente 900'000 e 600'000 abitanti.
- I tre grandi progetti sono frutto dello stesso tipo di finanziamento federale: il fondo infrastrutturale, finanziato dall'imposta sugli oli minerali. Introdotto nel 2008, il fondo servirà a finanziare per 20 anni i provvedimenti volti a facilitare il traffico negli agglomerati, garantendo così fino al 30–50% dei costi d'investimento necessari. Il resto è finanziato da cantoni, città e imprese di trasporto interessate. Nel caso di FMV e CEVA, si aggiungono partecipazioni italiane (maggioritarie) e francesi (minoritarie).
- I tre grandi progetti s'inseriscono nella rete ferroviaria come anelli mancanti di una catena. Il passante di Zurigo permette di attraversare la stazione centrale di Zurigo, che presenta binari di testa. La FMV serve da passerella tra due linee distinte, una in direzione di Como e l'altra in direzione di Varese. CEVA infine collega due linee che terminano oggi a La Praille e a Eaux-Vives.
- La messa in esercizio dei tre grandi progetti avverrà nel secondo decennio del XXI secolo. Tali progetti rappresentano tappe importanti nel futuro sviluppo dei trasporti pubblici.

4.2. Le differenze tra i tre grandi progetti

- La FMV è un collegamento principalmente in superficie di 17,7 km. La ferrovia si inserisce in un paesaggio agricolo che presenta poche costruzioni. Il passante di Zurigo è sotterraneo per il 60% del tracciato e si situa in un ambiente con alta densità di attività commerciali e abitazioni. Questo è anche il caso di CEVA, che presenta la medesima percentuale di percorso sotterraneo.
- Il passante di Zurigo si trova in fase di costruzione avanzata. Sulla FMV i lavori sono iniziati sia nella parte italiana che in quella svizzera. Il primo colpo di piccone del collegamento ferroviario CEVA è atteso per la fine del 2011 o l'inizio del 2012, una volta che saranno stati trattati i ricorsi dal Tribunale amministrativo federale.

- Il progetto del passante di Zurigo si inserisce in un contesto politico ed economico squisitamente svizzero (Confederazione, Ufficio federale dei trasporti, Cantone di Zurigo, FFS, ZVV – Comunità dei trasporti di Zurigo). Nel caso della FMV e di CEVA, i partner sono transfrontalieri, il che spiega la complessità delle procedure politiche, dei processi decisionali e dell'iter legislativo e finanziario.
- Il passante di Zurigo e la FMV si appoggiano su enti gestori del traffico regionale (ZVV e TILO), contrariamente a CEVA e alla futura rete celere regionale franco-vodese-ginevrina, che devono invece ancora dotarsi di un modello aziendale. Il partenariato FFS-SNCF nell'ambito del progetto viene attualmente concretizzato in Transferis, società di ricerca e marketing.

5. I vantaggi per la clientela

5.1. Tempi di percorrenza più brevi

Nel bacino zurighese, il transito attraverso la stazione sotterranea della Löwenstrasse riduce la durata degli spostamenti. L'InterCity con elementi a cassa inclinabile Ginevra–Bienne–San Gallo, l'InterCity Ginevra–Berna–San Gallo, l'InterCity Briga–Berna–Romanshorn e l'InterRegio Basilea-Aeroporto guadagneranno tre minuti a partire dal 2015. Le prestazioni tecniche dei futuri treni a lunga percorrenza a due piani permetteranno di migliorare ulteriormente lo score sull'asse est-ovest. Lungo la rete della S-Bahn, i clienti della S2 e S8 verso Zurigo-Nord guadagneranno circa sei minuti (impiegandone 11 anziché 17, come ora). Per quanto riguarda la S14, essa diventerà un collegamento diretto tra Knonauer-Amt e Zurigo-Nord.

Nel bacino franco-vodese-ginevrino, CEVA permette di risparmiare una trentina di minuti nei collegamenti transfrontalieri. I pendolari non hanno più bisogno di cambiare il mezzo di trasporto. Ginevra-Cornavin–Annemasse si effettua in 20 minuti, Thonon-les-Bains–Lancy-Pont-Rouge in 48 minuti. Sugli altri collegamenti regionali interni della Svizzera, il risparmio di tempo è di circa 15 minuti: Coppet–Ginevra-Eaux-Vives in 25 minuti, Versoix–Champel-Ospedale in 27 minuti.

Nel bacino italo-svizzero, la FMV collega Lugano all'aeroporto milanese di Malpensa in un'ora e 20 minuti. Attualmente, questo tragitto passa da Milano Centrale, e dura il doppio del tempo con un cambio a Milano. Il viaggio tra il Ticino e la Svizzera romanda (passando per l'Italia e la galleria del Sempione) è anch'esso più corto. Lugano–Losanna si effettua in 4 ore e 20, cioè in mezz'ora in meno che non passando per Zurigo o Lucerna. La messa in servizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri farà però guadagnare nuovamente un lieve vantaggio al percorso con il passaggio attraverso la Svizzera tedesca.

5.2. Treni più frequenti

Con la CEVA e la futura rete celere regionale franco-vodese-ginevrina, la linea Ginevra-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, cuore dell'agglomerato, sarà servita da un treno ogni dieci minuti, sette giorni su sette. Nelle ore di punta, Ginevra-Cornavin è collegata ogni 30 minuti a Versoix, Coppet, Thonon, Evian, St-Gervais, Cluse e Annecy. Tra Losanna, la costa vodese, Ginevra e Annemasse, circolano ogni ora due collegamenti rapidi Regio-Express (RE) con fermata a Lancy-Pont-Rouge e Ginevra-Eaux-Vives.

Con la FMV, la linea Bellinzona–Lugano–Chiasso–Como è collegata alla linea Porto Ceresio–Varese–Gallarate–Milano con la frequenza semioraria dal traffico regionale (R). I treni a lunga percorrenza che circolano lungo l'asse Nord-Sud beneficiano così di corrispondenze ottimali a Lugano, in direzione di Varese. I treni InterRegio (IR) tra il Ticino e l'aeroporto milanese di Malpensa circolano ogni due ore.

Con il passante di Zurigo, a partire dal 2014 quattro linee della S-Bahn circoleranno con una frequenza semioraria, attraversando la galleria del Weinberg. Dal 2015, in occasione

della messa in servizio integrale del passante di Zurigo, al traffico regionale si aggiungeranno ogni ora cinque treni a lunga percorrenza. Viste le prospettive, la galleria del Weinberg sarà attraversata da un treno ogni due minuti.

5.3. Stazioni più belle

A Zurigo, il passante trova realizzazione soprattutto attraverso una nuova stazione sotterranea a quattro binari: quella della Löwenstrasse. Essa è collegata attraverso un passaggio con spazi commerciali all'altra stazione sotterranea della Museumstrasse, costruita nel 1990 e destinata esclusivamente al traffico della S-Bahn. Con i suoi quattro binari, la stazione di passaggio della Löwenstrasse ha la stessa capacità della stazione centrale in superficie con i suoi 15 binari di testa.

A Ginevra, sono previste cinque nuove fermate sul tragitto CEVA: Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet (La Praille), Champel-Ospedale, Ginevra-Eaux-Vives, Chêne-Bourg, create dall'architetto di fama internazionale Jean Nouvel. Molte altre stazioni francesi e svizzere, tra cui quella di Ginevra-Cornavin, saranno ristrutturare, in modo che l'infrastruttura CEVA sia all'altezza della futura rete celere regionale franco-vodese-ginevrina. In totale, 40 stazioni saranno collegate da 230 km di linea in un raggio di 60 km attorno a Ginevra-Cornavin e ad Annemasse.

Tra il Ticino e l'Italia, sono previste quattro nuove fermate lungo la linea che va da Mendrisio a Varese. Si tratta, nella parte svizzera, delle fermate di Stabio e Gaggiolo che diventeranno un nodo di frontiera importante e, nella parte italiana, delle fermate di Arcisate e Induno-Olona. Si focalizza particolarmente l'attenzione sulla mobilità combinata (automobile-treno) grazie a nuovi P+Rail (parcheggi alla stazione).



Visualizzazione della stazione di transito Löwenstrasse (DML). Fonte: FFS.

6. L'impatto sullo sviluppo dei bacini

6.1. CEVA e lo sviluppo urbano

La dinamica di CEVA permette di valorizzare parecchie decine di ettari di aree incolte, attorno e lungo il tracciato ferroviario. In ultimo, si tratta di creare abitazioni e posti di lavoro su entrambe le zone di frontiera.

A La Praille (progetto SOVALP) si devono sviluppare 18,4 ha, costruire 600 abitazioni e creare 4600 posti di lavoro; a Praille-Acacias-Vernets (PAV) ci sono 230 ha da sfruttare, 14'000 abitazioni da costruire e 15'000 posti di lavoro da creare. Altri ambiziosi progetti di sviluppo vedranno la luce attorno alla fermata di Carouge-Bachet. Si tratta dei quartieri di La Chapelle-Les Sciens, con un potenziale di 1350 abitazioni, di Trèfle blanc e Trèfle d'or. A Eaux-Vives (progetto SOVAGEV) ci sono 5,2 ha da sfruttare, 250 abitazioni da costruire e 400 posti di lavoro da creare. A Eaux-Vives sarà inoltre eretto il nuovo teatro della Nouvelle Comédie. A Chêne-Bourg (progetto SOVACB), attorno alla stazione di frontiera, ci sono 2,8 ha da sfruttare, 250 abitazioni da costruire e 500 posti di lavoro da creare. Vicino alla stazione di Annemasse, che viene trasformata in un polo di scambio multimodale (treni-autobus-automobili), ci sono circa 40 ha da sviluppare, 1500 abitazioni da costruire e 1500 posti di lavoro da creare.

Anche la natura trova il suo spazio in questo progetto metropolitano. Il binario della stazione ferroviaria che collega attualmente Eaux-Vives ad Annemasse sarà raddoppiato e interrato. In superficie esso sarà sostituito da una striscia verde di 3,7 km aperta agli adepti della *human powered mobility* (pedoni, ciclisti, pattinatori, ecc.).



Il progetto della stazione «Eaux-Vives» (CEVA). Fonte: FFS.

6.2. Il passante di Zurigo e lo sviluppo commerciale

La costruzione della nuova stazione sotterranea della Löwenstrasse, nodo centrale del passante, permetterà la creazione di 2500 m² di spazi commerciali.

Una ventina di esercizi commerciali si aggiungeranno così ai 135 già presenti nello ShopVille-RailCity di Zurigo. Essi sono situati nella Gessnerallee e collegano le due stazioni sotterranee della Museumstrasse e della Löwenstrasse all'atrio principale della stazione centrale.

L'ampliamento dell'area commerciale contribuisce notevolmente all'animazione dei passaggi e degli atri sotterranei. Esso permetterà inoltre una migliore ripartizione del flusso dei viaggiatori, offrirà una via di accesso piacevole alla città e arricchirà la varietà di negozi.

Una pianificazione semplice e chiara consentirà di avere un migliore orientamento nelle zone sotterranee. L'occupazione degli spazi e la forma architettonica aggiungeranno un tocco ulteriore. Il piano che accoglie attualmente i negozi si contraddistingue per la sua atmosfera sobria e luminosa.

In Svizzera, la formula RailCity fiorisce dal 2003. Essa si è sviluppata in nove grandi stazioni svizzere: Ginevra-Cornavin, Losanna, Berna, Basilea, Lucerna, San Gallo, Winterthur, Zugo e Zurigo.

Con l'apertura della Gessnerallee, Zurigo si attesta al primo posto nel palmarès di RailCity. La clientela potenziale, è di 500'000 persone al giorno rispetto alle attuali 300'000.

6.3. La FMV e lo sviluppo turistico

Il collegamento Mendrisio–Varese facilita lo spostamento dei pendolari, ma apporta anche vantaggi alla clientela turistica e ai passeggeri che si spostano durante il tempo libero. Sia nella parte svizzera che in quella italiana, il lago di Lugano, il lago di Como e di Varese e il Lago Maggiore, sono luoghi turistici e di vacanza richiesti, anche perché offrono la possi-



bilità di praticare molte attività sportive. Lugano, Como e Varese sono città dalla ricchezza storica e culturale il cui dinamismo è noto.

Un primo test a grandezza naturale per misurare l'attrattiva e le performance della FMV avrà luogo nel 2015. L'esposizione universale si terrà a Milano dal 1° maggio al 31 ottobre. Per quella data, il collegamento con l'aeroporto milanese di Malpensa via Varese dovrebbe essere operativo. Si tratta di un'ottima opportunità per mettere a disposizione dei visitatori venuti da tutto il mondo un sistema di trasporti di qualità.

La tappa successiva sarà l'apertura della galleria di base del San Gottardo prevista per il 2017, due anni dopo quella del Monte Ceneri. Per coprire il tratto Bellinzona–Lugano ci vorranno 12 minuti invece dei 27 che si impiegano attualmente. Ne conseguirà un risparmio di tempo anche sull'asse Nord-Sud. A tutto ciò si aggiungono treni moderni e dalle elevate prestazioni. Le composizioni FLIRT della rete regionale TILO (Ticino-Lombardia) fanno già parte del paesaggio, ma ci saranno anche treni a lunga percorrenza a due piani. A completare il parco si aggiungeranno nuovi treni internazionali.



La nuova stazione di Chêne-Bourg (CEVA). Fonte: FFS.



