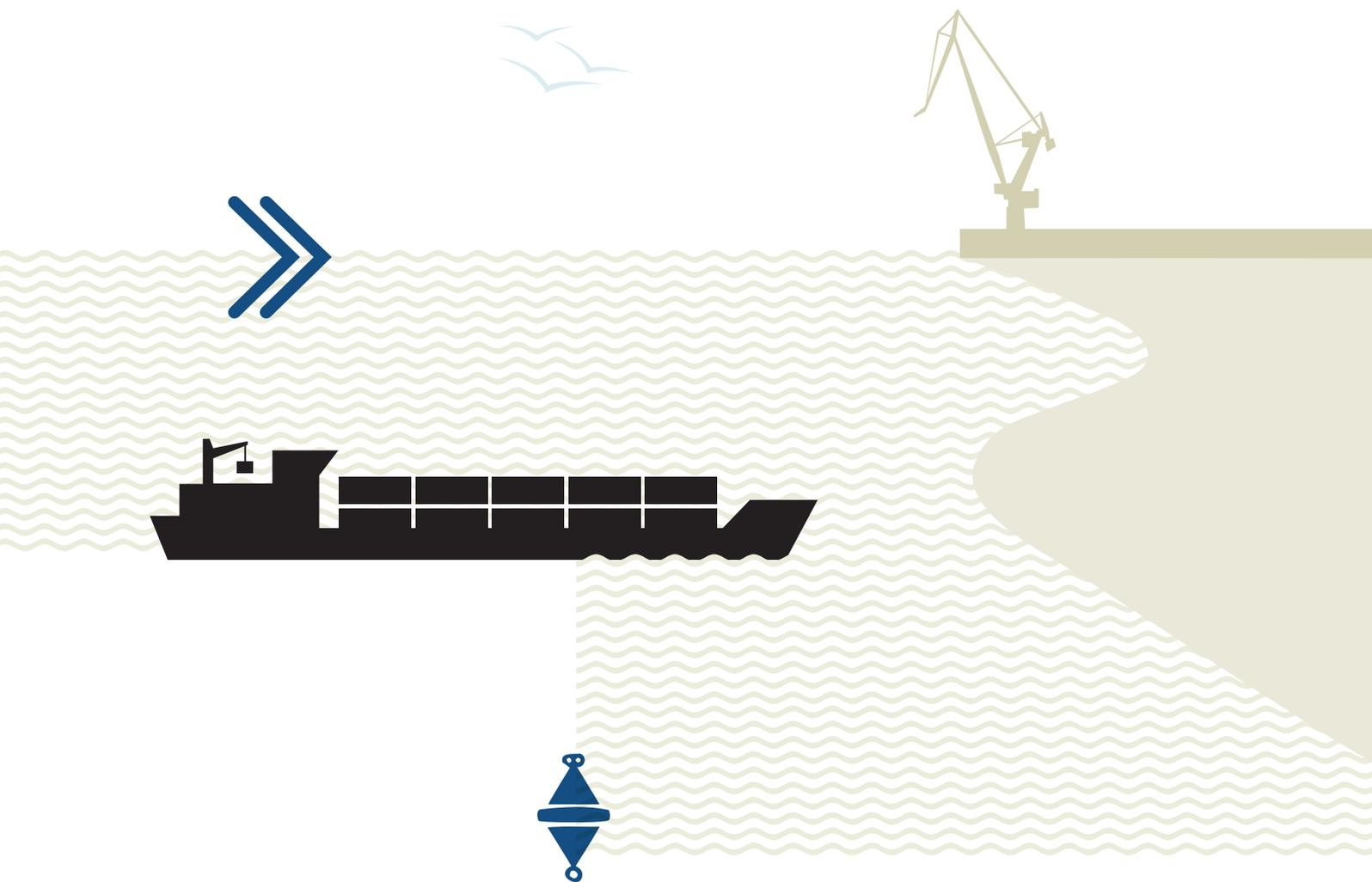


Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura navigazione (SIF)

4.12.2015



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Nota editoriale**Editore**

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)
Ufficio federale dei trasporti (UFT), Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)

Cartine

SIRKOM GmbH, Wünnewil
Cartine riprodotte con l'autorizzazione di swisstopo © 2015 swisstopo (BA150011)

Design della copertina

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Traduzione e revisione redazionale

Servizi linguistici UFT

Citazioni

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC:
Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione, Berna

Ordinazioni

Internet: www.bav.admin.ch
Titolo dell'edizione francese: Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation
Titolo dell'edizione tedesca: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt

Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura navigazione (SIF)

4.12.2015

Le concezioni e i piani settoriali di cui all'articolo 13 della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) costituiscono gli strumenti pianificatori della Confederazione che le permettono di adempiere tutti gli obblighi in materia di pianificazione e di coordinamento. Nelle concezioni e nei piani settoriali la Confederazione indica chiaramente come intende ottemperare ai suoi compiti di incidenza territoriale in un determinato ambito settoriale, ossia quali obiettivi intende perseguire, in quale ordine di priorità e come e con quali mezzi vuole attuare i suoi compiti a livello territoriale. I servizi federali competenti elaborano e adeguano le concezioni e i piani settoriali in stretta collaborazione con i servizi federali e cantonali preposti; le indicazioni contenute sono vincolanti per le autorità e sostengono gli sforzi pianificatori di queste ultime a tutti i livelli.

Indice

1	Introduzione	1
1.1	Scopo	1
1.2	Concezione del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione	1
1.3	Nessi tematici con il Piano settoriale dei trasporti	3
1.4	Rapporto con altri dossier	4
1.5	Principi della collaborazione	5
2	Situazione iniziale	7
2.1	Coordinare sviluppo territoriale e trasporti	7
2.2	Aspetti determinanti dello sviluppo territoriale	7
2.3	Stato e sviluppo del sistema di idrovie	8
3	Principi della pianificazione dell'infrastruttura per la navigazione	11
3.1	Obiettivi della Confederazione	11
3.2	Priorità della Confederazione	11
3.3	Principi della pianificazione	12
4	Programmi per l'ulteriore sviluppo della navigazione	15
4.1	Idrovie	15
4.2	Aiuti pubblici alla navigazione	16
4.3	Cooperazione internazionale	18
4.4	Navigazione sul Reno	18
4.5	Impianti portuali per la navigazione sul Reno	20
4.6	Navigazione sulle acque svizzere	22
5	Integrazione territoriale di progetti concreti	25
5.1	Principi dell'inserimento di progetti concreti nel Piano settoriale	25
5.2	Progetti in funzione delle aree d'intervento	27
6	Modalità di adattamento e di aggiornamento	37
6.1	Adattamenti	37
6.2	Aggiornamenti	37
7	Appendice	39
	Obiettivi strategici e strategie di sviluppo del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica	39
	Compatibilità della parte Infrastruttura navigazione con la parte programmatica	43
	Esame della rilevanza di una misura per il Piano settoriale	45
	Definizioni e abbreviazioni	46

1 Introduzione

1.1

Scopo

Il Piano settoriale dei trasporti definisce le linee direttrici per il coordinamento in seno all'intero sistema dei trasporti (strada, ferrovia, aviazione, navigazione) da un lato e con lo sviluppo territoriale dall'altro, dando particolare rilievo agli aspetti territoriali. Il Piano settoriale dei trasporti prevede una parte programmatica¹, messa in vigore dal Consiglio federale il 26 aprile 2006, e le parti attuative per i vari vettori di trasporto.

Nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione, sono indicati – nella presente parte attuativa sotto forma di programmi territoriali o settoriali e nelle schede di coordinamento sotto forma di indicazioni sui progetti – le soluzioni ai problemi relativi all'infrastruttura navigazione, le misure previste dalla Confederazione, le modalità di coordinamento di queste misure (coordinamento reciproco e con altre attività d'incidenza territoriale) e il relativo calendario. Il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione, mira in particolare a:

- informare il pubblico sugli obiettivi, i principi e le priorità della Confederazione in materia di politica della navigazione;
- coordinare i progetti infrastrutturali nel settore della navigazione con altri vettori di trasporto e con lo sviluppo territoriale auspicato;
- definire la procedura pianificatoria per l'infrastruttura necessaria alla navigazione a livello federale;
- fornire indicazioni territoriali sui progetti e istruzioni per il coordinamento nel settore dell'infrastruttura della navigazione.

Conformemente all'articolo 13 della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT)² la presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti garantisce il coordinamento tra gli obiettivi dello sviluppo territoriale e quelli dello sviluppo dell'infrastruttura navigazione svizzera. Vincola le autorità (gli elementi vincolanti sono evidenziati su [sfondo colorato](#)) e funge da documento di base per le decisioni della Confederazione in materia di politica dei trasporti e infrastrutturale. I compiti dei Cantoni e delle imprese di trasporto sono menzionati unicamente se hanno un'incidenza sull'adempimento dei compiti della Confederazione.

Il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione verrà adeguato periodicamente; se necessario, sarà interamente rivisto e rielaborato. I contenuti del Piano settoriale possono essere adeguati se le circostanze cambiano o se è possibile trovare una soluzione globale migliore di quella proposta.

1.2

Concezione del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione

Oggetto

La presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti prende in esame le infrastrutture adibite alla navigazione che rientrano nell'ambito di competenza della Confederazione. Si tratta essenzialmente delle acque utilizzabili dalle navi di grosso tonnellaggio (tratti del Reno e del Rodano). La sovranità sulle acque³ compete ai Cantoni, che pianificano, costruiscono e gestiscono gli impianti situati sulle e lungo le acque che servono alla navigazione.

¹ Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica. Berna: Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC, 26 aprile 2006. Disponibile su www.are.admin.ch.

² RS 700

³ Art. 3 della legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna (LNI; RS 747.201)

Gli aspetti relativi al traffico motorizzato pubblico e privato, al traffico ferroviario, al traffico lento e all'aviazione sono affrontati in parti attuative separate⁴.

Funzione e contenuti

La presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti poggia sulle decisioni del Parlamento e del Consiglio federale relative alla politica dei trasporti. È una base di riferimento per le decisioni della Confederazione in materia di pianificazione dei trasporti, in particolare per l'elaborazione dei dossier sulla navigazione o per l'approvazione dei piani direttori cantonali.

Spiega le decisioni relative a progetti concreti fornendo inoltre indicazioni sullo stato di avanzamento della pianificazione e del coordinamento dei principali progetti. Sono considerate infrastrutture di competenza della Confederazione le idrovie, ossia le acque già utilizzabili dalle navi di grosso tonnellaggio come pure i tracciati protetti per garantire la navigabilità futura. Per una migliore comprensione degli aspetti legati al territorio e alla navigazione, le schede di coordinamento riportano anche gli impianti portuali e le chiuse. Vista l'importanza degli impianti portuali, questi ultimi vengono descritti più in dettaglio nel capitolo 4.5. Il piano settoriale non contempla indicazioni concrete vincolanti sugli altri campi d'intervento della Confederazione descritti al capitolo 4, che esulano dalle infrastrutture.

Elaborazione

Il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione poggia sul Rapporto sulla politica svizzera della navigazione del 14 ottobre 2009. Riprende le tematiche fondamentali del rapporto e sviluppa progressivamente i propri contenuti. La collaborazione di cui all'articolo 18 OPT con i Cantoni direttamente interessati da indicazioni concrete sui progetti si è svolta nel secondo semestre 2014.

Forma e struttura

Il Piano settoriale si compone della parte concettuale, delle schede di coordinamento e dei chiarimenti:

- La parte concettuale si articola in sei capitoli:
 - il capitolo 1 illustra la concezione della parte Infrastruttura navigazione, i nessi tematici con il Piano settoriale dei trasporti, i rapporti con gli altri dossier e i principi della collaborazione;
 - il capitolo 2 informa sulla situazione iniziale;
 - il capitolo 3 fissa i principi per l'ulteriore pianificazione dell'infrastruttura della navigazione;
 - il capitolo 4 orienta sui programmi della Confederazione per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura per la navigazione;
 - il capitolo 5 definisce i principi per l'inserimento di progetti concreti nel Piano settoriale e presenta una panoramica dei progetti in funzione delle aree di intervento;
 - il capitolo 6 riporta le indicazioni vincolanti per l'ulteriore sviluppo del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione.
- Le schede di coordinamento dei progetti relativi alla navigazione rilevanti per il Piano settoriale, riportate nel capitolo 5, contengono le indicazioni vincolanti e le informazioni necessarie alla comprensione delle indicazioni vincolanti.
- Le cartine, integrate nei capitoli cui si riferiscono, indicano lo stato pianificatorio e l'assetto dell'infrastruttura della navigazione.
- I chiarimenti informano sulla procedura adottata e sui risultati dell'audizione dei Cantoni.

⁴ Per parti attuative si intendono l'attuazione del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, adottato dal Consiglio federale il 26 aprile 2006.

1.3

Nessi tematici con il Piano settoriale dei trasporti

Il Piano settoriale dei trasporti è uno strumento fondamentale per realizzare gli obiettivi politici e in particolare per armonizzare la politica dei trasporti e la politica di pianificazione territoriale. I suoi nessi tematici sono illustrati nella figura 1.

Il Piano settoriale dei trasporti comprende una parte programmatica e le parti attuative specifiche dei vari vettori di trasporto. La parte programmatica, posta in vigore dal Consiglio federale il 26 aprile 2006, definisce gli obiettivi, i principi e le priorità per l'insieme dei vettori di trasporto. La presente parte attuativa li concretizza per quanto concerne la navigazione. Essa si compone di una parte concettuale generale e di una parte specificamente dedicata ai progetti (schede di coordinamento).

Il Piano settoriale dei trasporti è armonizzato con i dossier sui trasporti e gli altri piani settoriali della Confederazione e tiene conto dei piani direttori cantonali e dei programmi d'agglomerato. Le disposizioni del Piano settoriale sono vincolanti per l'ulteriore pianificazione, costruzione, gestione, manutenzione e utilizzazione nel settore della navigazione.

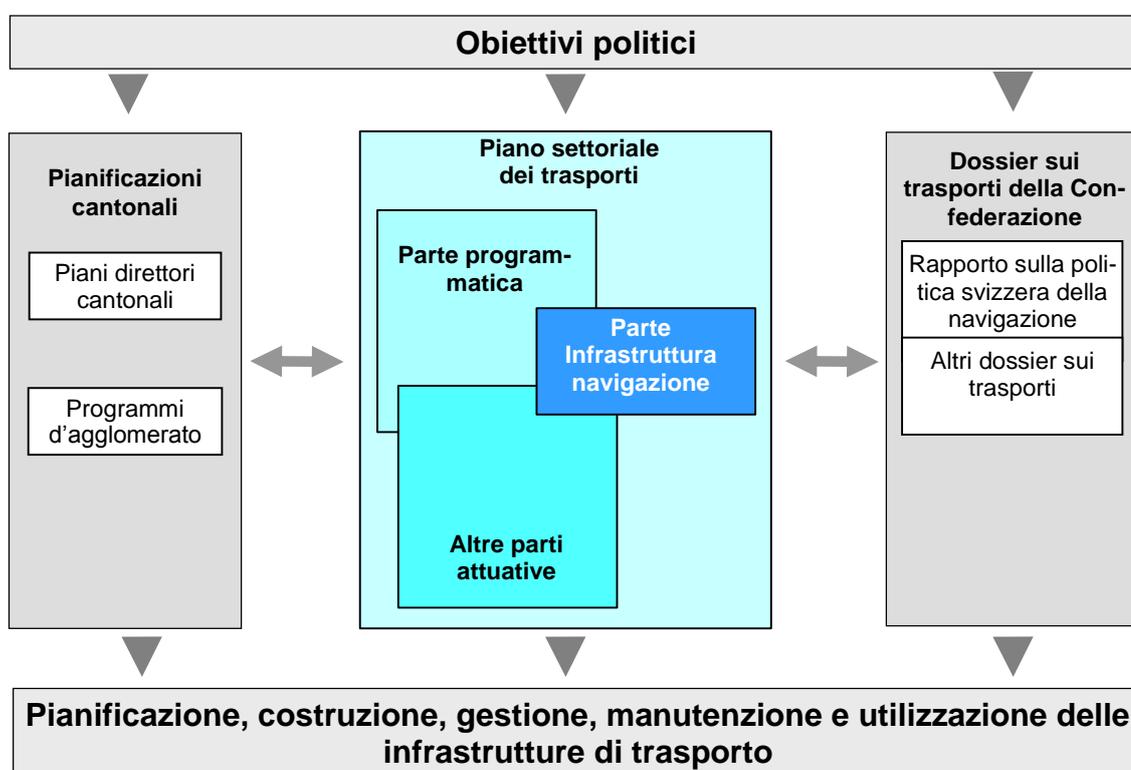


Fig. 1: Struttura e nessi tematici del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione

Obiettivi della politica della navigazione

La navigazione è un elemento chiave del sistema dei trasporti: gli scambi mondiali di merci non sarebbero possibili senza la navigazione marittima. Da essa dipende una parte sostanziale dell'approvvigionamento del nostro Paese. La navigazione sul Reno rappresenta un anello essenziale della catena di trasporto. Basti pensare che in Svizzera oltre il 10 per cento delle merci importate arrivano via acqua. Nel 2013 il volume di merci importate per via d'acqua si attestava a circa 5 milioni di tonnellate, contro 7 milioni di tonnellate per ferrovia⁵. Insieme ai Porti Renani

⁵ Fonte AFD

(SRH), l'idrovia del Reno rappresenta un'importante infrastruttura per le relazioni commerciali con l'estero.

Considerati i vantaggi ecologici ed economici offerti dalla navigazione, in questo settore la politica svizzera si concentra su due poli strategici – la navigazione sul Reno e la navigazione marittima – e segue sostanzialmente le seguenti linee d'azione:

- ottimizzare le condizioni quadro del trasporto di merci sul Reno per rafforzare l'integrazione intermodale (ferrovia e strada);
- partecipare attivamente ai processi di normazione nei settori della sicurezza e della protezione ambientale, in particolare in quello dei trasporti di merci pericolose;
- garantire che la navigazione svizzera possa continuare a beneficiare del libero accesso al mare e possa operare in un quadro normativo ottimale;
- portare avanti le misure adottate finora per promuovere la navigazione interna.

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti sono fissati gli obiettivi della politica svizzera delle infrastrutture di trasporto. Il Consiglio federale ha definito una serie di programmi per l'ulteriore sviluppo della navigazione, tenendo conto di questi obiettivi, dei principi dello sviluppo sostenibile e delle esigenze delle altre politiche federali. L'appendice illustra il rapporto tra gli obiettivi della parte programmatica e i programmi federali riportati nel capitolo 4 della presente parte attuativa.

1.4

Rapporto con altri dossier

Trasporti

La presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti poggia sul diritto vigente e sulle decisioni del Parlamento e del Consiglio federale. I servizi federali devono garantire che i nuovi dossier sui trasporti siano conformi alle indicazioni della parte attuativa. Se necessario, occorrerà adeguare quest'ultima, integrare nuovi progetti infrastrutturali rilevanti per il Piano settoriale o aggiornare le indicazioni vincolanti riportate. La parte Infrastruttura navigazione assicura il coordinamento dei singoli contenuti con altri dossier e ne garantisce la compatibilità con la pianificazione territoriale.

Piani direttori cantonali

Il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione, è elaborato in collaborazione con i Cantoni e tiene conto dei piani direttori cantonali approvati dalla Confederazione, integrando i progetti cantonali che hanno una rilevanza per il Piano settoriale. In caso di adeguamento o rielaborazione dei piani direttori, i Cantoni devono tener conto delle indicazioni vincolanti che figurano nel Piano settoriale. La fase di coordinamento di un progetto è di regola la stessa nel Piano settoriale e nel piano direttore cantonale.

I Cantoni collaborano con le autorità federali e dei Cantoni vicini quando i rispettivi compiti interferiscono (art. 7 LPT). I vari interessi sono coordinati nell'ambito della procedura d'adozione del Piano settoriale. Le necessità di coordinamento supplementare e le eventuali contraddizioni sono illustrate nelle schede di coordinamento. Se i Cantoni non si accordano tra di loro, oppure con la Confederazione, può essere richiesta la procedura di conciliazione (art. 12 LPT e 20 OPT⁶).

⁶ RS 700.1

Progetti infrastrutturali

Per il rilascio di concessioni e autorizzazioni, la concessione di contributi a singoli progetti e l'approvazione di piani o programmi per costruzioni, impianti o altre misure d'incidenza territoriale, le autorità sono tenute a osservare le indicazioni vincolanti della presente parte attuativa del Piano settoriale.

Altri piani settoriali, progetti e inventari

Il Piano settoriale dei trasporti è armonizzato con gli altri piani settoriali e concezioni di cui all'articolo 13 LPT (in particolare con la «Concezione Paesaggio svizzero»⁷ e il «Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture»⁸). Gli inventari della Confederazione sono presi in debita considerazione. Poiché secondo la Strategia energetica 2050 l'uso e il potenziamento delle energie rinnovabili rivestono un interesse nazionale, la realizzazione di nuovi siti per lo sfruttamento della forza idrica diventerà sempre più un argomento di attualità, che andrà affrontato nell'ambito di un futuro Piano settoriale Reti energetiche. Si impone quindi un coordinamento con gli obiettivi della presente parte attuativa.

1.5

Principi della collaborazione

I principi della collaborazione, fondati sugli articoli 17 segg. dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT), sono i seguenti:

- l'elaborazione di un programma per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura per la navigazione avviene sotto la guida dell'Ufficio federale competente, in collaborazione con gli Uffici federali interessati, i Cantoni e le imprese di trasporto.
- Se possibile, la procedura d'adozione del Piano settoriale va riunita con le procedure specifiche.

⁷ Cfr. anche Concezione Paesaggio svizzero, 1998, Berna, disponibile su sito: www.bafu.admin.ch

⁸ Cfr. anche Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture, Guida 2006, disponibile su www.are.admin.ch

2 Situazione iniziale

2.1

Coordinamento tra sviluppo territoriale e trasporti

Lo sviluppo territoriale e quello delle infrastrutture di trasporto vanno di pari passo. Da sempre si provvede ad assicurare i collegamenti tra gli insediamenti più importanti mediante un sistema di trasporti ben sviluppato, e i nodi di tale rete di trasporti vedono la nascita di nuovi insediamenti. La struttura degli insediamenti incide tuttora sullo sviluppo del sistema dei trasporti, mentre la realizzazione di infrastrutture di trasporto è un fattore altrettanto determinante per l'urbanizzazione.

Il Progetto territoriale Svizzera⁹ prende in esame i settori trasporti ed energia nella strategia 3 e stabilisce come questi settori debbano essere coordinati con lo sviluppo territoriale. Molti principi d'intervento valgono anche per la politica della navigazione. Su scala internazionale la navigazione rappresenta un importante elemento che garantisce i collegamenti e l'approvvigionamento dei centri economici. Il porto di Basilea assicura alla Svizzera collegamenti internazionali. D'altro canto, soprattutto negli agglomerati i traghetti offrono collegamenti transfrontalieri complementari all'offerta di trasporto interna.

Il forte aumento del traffico può essere assorbito solo grazie a vie di comunicazione sicure, efficienti e ben sviluppate, che rappresentano la spina dorsale di un'economia sana e competitiva. Tutti i vettori di trasporto devono essere impiegati tenendo conto dei rispettivi punti di forza. Oggi l'infrastruttura ferroviaria e stradale è già satura nelle ore di punta. La navigazione, che ha ancora capacità libere dal punto di vista dell'infrastruttura e della flotta, può contribuire a sgravare gli altri vettori.

Il forte aumento del traffico può essere assorbito solo grazie a vie di comunicazione sicure, efficienti e ben sviluppate, che rappresentano la spina dorsale di un'economia sana e competitiva. Tutti i vettori di trasporto devono essere impiegati tenendo conto dei rispettivi punti di forza. Oggi l'infrastruttura ferroviaria e stradale è già satura nelle ore di punta. La navigazione, che ha ancora capacità libere dal punto di vista dell'infrastruttura e della flotta, può contribuire a sgravare gli altri vettori.

2.2

Aspetti determinanti dello sviluppo territoriale

Esigenze elevate poste all'organizzazione territoriale in Svizzera

Nel 1950 vivevano in Svizzera 4,7 milioni di persone, oggi sono circa 8 milioni. Una Svizzera con 10 milioni di abitanti non è più semplicemente un possibile scenario ma una realtà ormai vicina. La crescita demografica e la crescente densità di insediamento negli spazi urbani pongono elevate esigenze alla mobilità. Oltre a ciò, crescono anche le aspettative delle persone verso il loro ambiente di vita e di lavoro. I cambiamenti strutturali a livello economico, verso un'economia legata alla conoscenza, porta a una concentrazione del valore aggiunto negli agglomerati urbani e in particolare nelle aree metropolitane. Il miglioramento dei collegamenti permette di percorrere distanze più lunghe senza un maggior impiego di tempo. Una società sempre più individualista e pluralista accrescono ulteriormente il fabbisogno di mobilità. Sempre più persone abitano alla periferia degli agglomerati e lavorano nel nucleo delle città. Lo sviluppo disordinato del territorio e l'emorragia di terreni agricoli proseguono ininterrotti poiché le zone edificabili di molti Comuni risultano sovradimensionate. I sistemi di trasporto hanno raggiunto in molti punti i loro limiti di capacità e aumentano quindi le spese di costruzione, d'esercizio e di manutenzione per le infrastrutture e le vie di trasporto.

⁹ Progetto territoriale Svizzera, versione rielaborata, valido dal 20 dicembre 2012

Progetto territoriale Svizzera – una visione dello sviluppo territoriale futuro

Per garantire la qualità della mobilità, degli insediamenti e dei paesaggi sul lungo periodo, i trasporti e lo sviluppo territoriale, caratterizzati da forti interazioni, devono essere armonizzati tra di loro. Ciò presuppone che i diversi vettori di trasporto siano intesi come un sistema unico.

Nonostante svariate dichiarazioni d'intenti, finora lo sviluppo territoriale in Svizzera non è avvenuto in modo sostenibile¹⁰. A seguito di questa constatazione si sono gettate le basi per l'attuale Progetto territoriale Svizzera. L'attuale avamprogetto per la revisione parziale della legge sulla pianificazione del territorio¹¹ prevede che la strategia di sviluppo territoriale Svizzera sia iscritta nella legge come quadro di riferimento comune per la pianificazione. Obiettivi e i principi d'intervento della strategia tripartita sono attuati attraverso gli usuali strumenti di pianificazione¹².

Il Progetto territoriale Svizzera è una base fondamentale per l'aggiornamento del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, e delle sue parti attuative, concernenti la ferrovia, la strada, l'aviazione e la navigazione. Il Progetto territoriale Svizzera definisce cinque obiettivi e tre strategie per favorire uno sviluppo territoriale sostenibile in Svizzera. Ai fini della pianificazione della futura infrastruttura ferroviaria assumono particolare rilevanza l'obiettivo 3 «gestire la mobilità» e la strategia 3 «armonizzare traffico, energia e sviluppo territoriale». Naturalmente in questo contesto va sempre tenuta presente la strategia 1 «creare aree d'intervento e rafforzare la rete policentrica formata da città e Comuni».

L'ulteriore sviluppo del sistema dei trasporti deve essere armonizzato con lo sviluppo territoriale in modo da risultare economicamente sostenibile. Il Progetto territoriale Svizzera raccomanda in particolare di combinare le modalità di trasporto in funzione dei rispettivi punti di forza e di sviluppare gli insediamenti nelle aree già dotate di un buon allacciamento ai trasporti pubblici, ad esempio in agglomerati, città o centri regionali. Le infrastrutture di trasporto, comprese quelle per il traffico lento, dovranno contribuire alla formazione di insediamenti compatti, territorialmente circoscritti e ben strutturati.

2.3

Stato e sviluppo del sistema idroviario

L'attuale sistema idroviario

La Svizzera presenta numerosi corsi e specchi d'acqua, in parte navigabili. A seconda delle condizioni locali e del quadro normativo applicabile, queste idrovie possono essere utilizzate da piccole imbarcazioni (ad es. barche a remi, a vela e da diporto con o senza motore), grosse imbarcazioni (ad es. battelli merci o passeggeri) o da entrambe le categorie di natanti. In Svizzera la navigazione fluviale è nettamente meno importante di quella lacustre. I natanti di piccole dimensioni sono circa 100 000. Sui laghi svizzeri circolano all'incirca 165 battelli passeggeri di imprese di navigazione concessionarie, ai quali si aggiungono un gran numero di battelli passeggeri e un centinaio di navi merci di imprese non concessionarie. Il tratto navigabile del Reno tra Rheinfelden (Strassenbrücke) e Basilea (confine trinazionale), lungo circa 21 chilometri, serve soprattutto alla navigazione internazionale di grosso tonnellaggio.

Utilizzazione del sistema idroviario

Contesto generale

Ogni anno sul Reno vengono trasportati in media 7 milioni di tonnellate di merci. Parte integrante del sistema idroviario nazionale, questa via fluviale è importante per il commercio estero

¹⁰ Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005. Berna: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), marzo 2005. Disponibile su www.are.admin.ch.

¹¹ Seconda fase della revisione della legge sulla pianificazione del territorio – avamprogetto del 5 dicembre 2014. Disponibile su www.are.admin.ch

¹² È quanto previsto dall'attuale progetto di revisione parziale della LPT. Le eventuali modifiche ancora apportate nell'ambito di questa revisione saranno considerate in occasione dei successivi adattamenti del Piano settoriale dei trasporti.

e riveste inoltre grande importanza economica, visto che garantisce alla Svizzera il libero accesso al mare e quindi al commercio mondiale. I Porti Renani Svizzeri di Basilea assicurano un buon allacciamento al traffico merci nord-sud. Il trasporto di container contribuisce in particolare a sgravare le vie di comunicazione terrestri e ha un ruolo rilevante nel traffico internazionale.

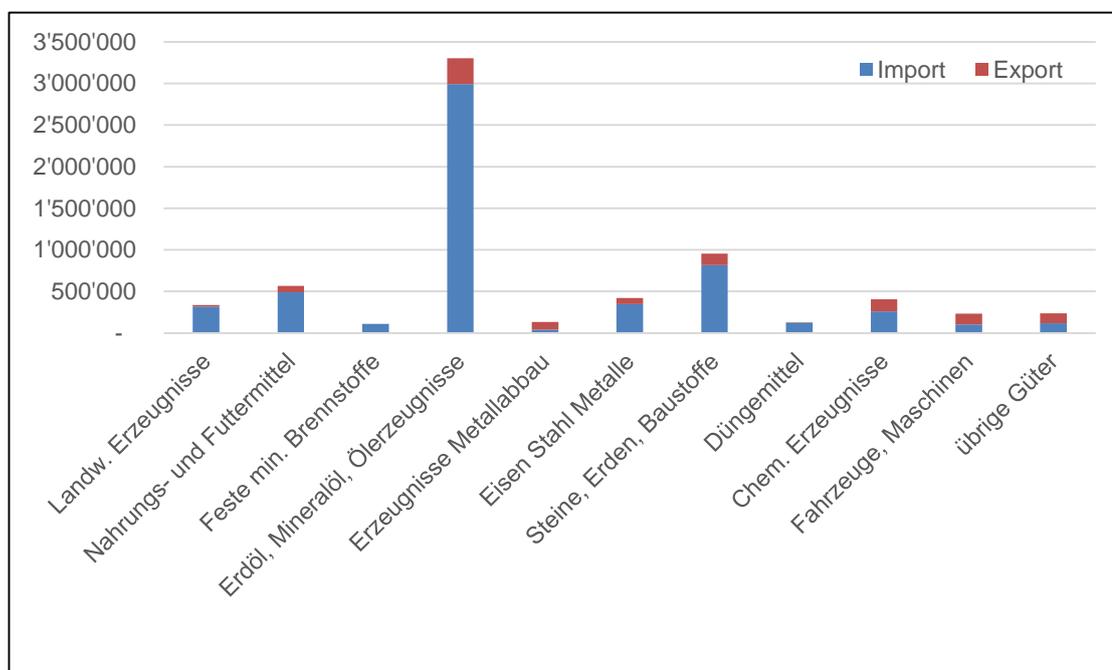


Fig. 2: Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen 2013¹³

Con oltre 70 navi, la Svizzera è il Paese europeo con la maggiore flotta da crociera sul Reno. La navigazione da crociera è un settore importante per il turismo svizzero. Attraverso il Reno le navi battenti bandiera svizzera possono circolare liberamente sulla rete idroviaria dell'Unione europea e trasportare merci e passeggeri.

La navigazione interna è un elemento importante per il turismo regionale, soprattutto in combinazione con altri vettori di trasporto. Sulle acque svizzere le imprese concessionarie trasportano ogni anno circa 12–13 milioni di passeggeri. I battelli merci vi trasportano soprattutto merci alla rinfusa come sabbia, ghiaia e materiale di cava, mentre il trasporto di materiali pericolosi è vietato sulle acque svizzere nella navigazione interna.

Evoluzione della domanda

Secondo gli scenari dell'UST¹⁴, nel 2030 la Svizzera conterrà circa 8,7–9,5 milioni di abitanti (scenario di crescita tendenziale e scenario di crescita massima) contro gli attuali 7,8 milioni (dati del 2013). La Segreteria di Stato dell'economia (seco) ipotizza a lungo termine, ossia entro il 2050, una crescita del PIL reale pari in media a 0,8 punti percentuali all'anno (scenario di crescita tendenziale)¹⁵.

Sulla base di queste stime e dell'evoluzione del traffico di transito internazionale, si è calcolato che tra il 2010 e il 2030 sul Reno la domanda nel traffico merci internazionale aumenterà in media del 50 per cento circa. L'evoluzione del volume di merci dipende fra l'altro dall'ampliamento del porto di Rotterdam.

La crescita demografica comporterà anche un aumento della domanda nel settore della navigazione sportiva e da diporto e in quello del turismo. Gli anziani attivi utilizzeranno maggiormente le offerte disponibili, in particolare quelle della navigazione passeggeri. Sarà quindi sempre più importante garantire l'integrazione e l'accessibilità dei vari vettori di trasporto.

¹³ Fonte: Statistica 2013 dei Porti Renani Svizzeri

¹⁴ Ufficio federale di statistica: «Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010–2060», Neuchâtel 2010

¹⁵ Cfr. Il futuro delle reti infrastrutturali nazionali in Svizzera, Rapporto del Consiglio federale del 17 settembre 2010 (FF 2010 7665, n. 6.1)

Carenze di capacità

Grazie a investimenti supplementari nelle tecnologie pulite si potrà ridurre o almeno contenere l'inquinamento della rete idroviaria, ecologicamente sensibile. Integrazioni innovative dei sistemi di trasporto, incluse le idrovie, permetteranno di attenuare le carenze di capacità previste nel traffico passeggeri e merci. Una maggiore integrazione del Reno in un sistema di vettori sostenibili complementari contribuirà in misura sostanziale a decongestionare la rete dei trasporti svizzera.

3 Principi della pianificazione dell'infrastruttura per la navigazione

3.1

Obiettivi della Confederazione

Le linee guida della politica svizzera della navigazione si basano su una ponderazione degli interessi in gioco e tengono conto delle priorità e dei vincoli, come peraltro esposto dal Consiglio federale nel Rapporto sulla politica svizzera della navigazione del 2009. La politica della navigazione deve orientarsi ai bisogni del Paese, essere in linea con le politiche esistenti (politica economica, ambientale e dei trasporti) e integrarsi nel contesto internazionale. In generale, deve poggiare su misure sperimentate nella pratica.

3.2

Priorità della Confederazione

Le priorità della politica svizzera della navigazione sono illustrate nelle linee guida, pubblicate per la prima volta nel Rapporto sulla politica svizzera della navigazione del 2009. Il Consiglio federale si propone in primo luogo di dare continuità all'attuale politica. Le misure adottate finora per promuovere e sostenere la navigazione, dimostratesi utili ed efficaci, vanno portate avanti e se del caso potenziate.

In secondo luogo, occorre porre l'accento sulla navigazione renana e su quella marittima, due settori di grande importanza per l'economia elvetica. Gli scambi di merci tra la Svizzera e il resto del mondo si svolgono prevalentemente attraverso questi due canali, di cui occorre quindi garantire il buon funzionamento. Una particolare attenzione va dedicata al trasporto di merci sul Reno e all'ottimizzazione delle condizioni quadro. Infrastrutture di trasporto di grandi dimensioni, efficienti e sicure garantiscono buone condizioni per gli scambi tra la Svizzera e i suoi partner commerciali. Per questo motivo, la navigazione sul Reno assume sempre più rilevanza. Inoltre, il trasporto per via navigabile può contribuire all'attuazione della politica svizzera di trasferimento del traffico. Il Consiglio federale sostiene gli sforzi volti a integrare la navigazione nella catena di trasporto intermodale. Vista la costante crescita del trasporto di merci per via navigabile, è indispensabile sfruttare meglio le capacità offerte dal Reno. I Porti Renani Svizzeri rappresentano importanti infrastrutture per l'approvvigionamento economico del Paese e sono considerati porti di importanza nazionale. Le indicazioni vincolanti contenute in questa sede permettono alla Confederazione di intervenire in caso di necessità e in modo appropriato.

La navigazione è un vettore sicuro ed ecologico, due vantaggi che vanno conservati. Per mantenere l'elevato livello di sicurezza nella navigazione sul Reno, la Svizzera partecipa attivamente ai lavori di normazione a livello internazionale. Il Consiglio federale si impegna a mantenere gli attuali standard di sicurezza, ponendo l'accento sulla sicurezza del trasporto di merci pericolose e sulla navigazione passeggeri.

Un'altra priorità della Confederazione è di rafforzare la collaborazione con gli organismi internazionali. La navigazione è infatti vincolata da accordi internazionali, dove l'influsso della Svizzera è limitato. Ogni intervento richiede misure coordinate con i Paesi confinanti, l'Europa o il resto del mondo. Per influenzare gli sviluppi nell'interesse del nostro Paese, è necessario consolidare la presenza svizzera negli organismi competenti. Per quanto riguarda più particolarmente la navigazione sul Reno, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) costituisce attualmente la sede più appropriata per tutelare gli interessi elvetici sul Reno. Il Consiglio federale sostiene quindi l'operato di quest'organizzazione.

3.3

Principi della pianificazione

Premessa

Attualmente il Reno può essere utilizzato dalla navigazione marittima fino a Rheinfelden. Da decenni si discute della possibilità di rendere navigabili anche l'Alto Reno, situato a monte, e il Rodano (dal lago Lemano al confine nazionale). La convenzione del 28 marzo 1929¹⁶ tra la Svizzera e la Germania sulla sistemazione del Reno tra Strasburgo/Kehl e Istein prevede che le due parti si impegnino a realizzarvi un'idrovia per la navigazione a grande tonnellaggio. Da tale impegno è scaturito il progetto generale del 1976, inteso a rendere navigabile l'Alto Reno realizzando un'idrovia tra la confluenza dell'Aar e Basilea.

La possibilità di rendere navigabili questi tratti fluviali è peraltro sancita dall'articolo 24 della legge federale del 22 dicembre 1916 (stato 1° luglio 2012)¹⁷ sull'utilizzazione delle forze idriche. Alla luce delle attuali condizioni quadro, la realizzazione del progetto generale del 1976 non è prioritaria. Tuttavia, per tenere aperta quest'opzione per le prossime generazioni, occorre proteggere il tracciato del tratto del Reno compreso tra la confluenza dell'Aar e Rheinfelden e quello del tratto del Rodano compreso tra il lago Lemano e il confine nazionale.

Protezione del tracciato

La protezione del tracciato mira a evitare che su un corso d'acqua o nelle sue immediate vicinanze vengano adottate misure che possono ostacolare o impedire dal punto di vista tecnico e finanziario la realizzazione di un'idrovia.

Il progetto generale del 1976 ha definito le basi per riservare la superficie necessaria, l'altezza libera e la profondità della futura idrovia. A ulteriore tutela, nel 1993 è stata messa in vigore l'ordinanza del 21 aprile 1993¹⁸ sulla protezione del tracciato delle idrovie.

Attuazione

La salvaguardia della navigazione sulle idrovie è sancita dagli articoli 24 e seguenti della legge federale sull'utilizzazione delle forze idrauliche (LUF1; RS 721.80). Oltre a descrivere le idrovie interessate, ossia le sezioni di corsi d'acqua menzionate nell'articolo 24 capoversi 1 e 2, la legge stabilisce all'articolo 26 capoverso 1 che gli impianti idraulici vi siano progettati in modo da salvaguardare la navigazione attuale e la sua estensione o consentirvi la navigazione in futuro. Resta così salva la possibilità di rendere navigabili le sezioni interessate. In particolare, gli impianti idraulici devono mantenere lo spazio necessario per la costruzione di impianti per la grande navigazione.

La protezione del tracciato non impedisce quindi la costruzione e l'esercizio di impianti idraulici. Nella pianificazione di idrovie occorre tener conto degli impianti infrastrutturali già esistenti (ad es. condotte e impianti annessi) e rispettare tutte le disposizioni di legge pertinenti, ad esempio quelle delle leggi protettive. L'UFE, autorità federale preposta all'alta vigilanza sull'utilizzazione delle forze idriche, deve essere coinvolta tempestivamente nella pianificazione in modo da individuare ed evitare possibili conflitti di utilizzazione.

Attualmente il progetto di rendere navigabile il tratto del Reno compreso tra Rheinfelden e la confluenza dell'Aar è difficilmente realizzabile dal punto di vista politico e finanziario. Un progetto di questo tipo incontrerebbe peraltro una forte resistenza da parte delle associazioni per la difesa dell'ambiente e del paesaggio. Benché il quadro normativo esistente garantisca la protezione del tracciato, la Confederazione non progetta attivamente di rendere navigabile questo tratto. È fatta salva la possibilità di un'eventuale sistemazione futura.

¹⁶ RS 0.747.224.052.1

¹⁷ RS 721.80

¹⁸ RS 747.219.1

Protezione del tracciato, tutela e rivitalizzazione dei corsi d'acqua

Se da un lato la LUFi prevede la protezione del tracciato, dall'altro la legislazione sulla protezione dell'ambiente sancisce la tutela e la rivitalizzazione dei corsi d'acqua e delle rive. Vanno però considerati anche i trattati internazionali come quello concluso nel 1929 tra la Svizzera e la Germania. Nonostante l'obbligo di protezione del tracciato, le sponde e i corsi d'acqua possono essere oggetto di interventi di tutela e di rivitalizzazione. Prima di realizzare questi interventi, bisogna illustrare come può essere garantita l'eventuale futura navigabilità del tratto fluviale per le imbarcazioni di grosso tonnellaggio. Qualora il progetto di navigabilità venisse realizzato, sarebbe eventualmente necessario ripristinare lo stato anteriore agli interventi di tutela o adottare misure di compensazione. In questo contesto devono essere conservate le funzioni ecologiche del corso d'acqua, compresa la migrazione ittica verso monte e verso valle. Come dimostrano le misure già realizzate – ad esempio per la produzione di energia elettrica sull'Alto Reno – si possono trovare soluzioni pragmatiche che permettono di conciliare protezione delle acque, sfruttamento idrico e navigazione. Se destinate temporaneamente ad altri usi, le superfici per l'avvicendamento delle colture non sono più considerate come tali, a meno che i criteri di qualità stabiliti dalla Guida 2006¹⁹ siano adempiuti e l'utilizzazione non pregiudichi la fertilità del suolo. Il ripristino di superfici per l'avvicendamento delle colture destinate temporaneamente ad altri usi è disciplinato dalla Guida 2006. La definizione delle misure sostitutive come dato acquisito avviene a cura dell'Ufficio federale competente nell'ambito dell'approvazione dei piani per i progetti di pubblicazione.

¹⁹ Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC): Guida 2006. Berna: Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2006. Disponibile su www.are.admin.ch.

4 Programmi per l'ulteriore sviluppo della navigazione

4.1

Idrovie

Premessa

Oggi la rete stradale e ferroviaria è in parte sovraccarica, per lo meno nelle ore di punta, ed eventuali potenziamenti sono difficilmente realizzabili per motivi politici e finanziari. Il traffico denso e i congestionamenti aumentano il numero degli incidenti e l'inquinamento ambientale e causano perdite economiche. Nel traffico misto merci-viaggiatori, soprattutto in quello su strada e su rotaia, le imprese di trasporto si trovano davanti a grosse sfide. La navigazione dispone ancora di capacità libere sia in termini di infrastrutture che di flotta. Questo potenziale ha dei limiti, in quanto la navigazione interna è vincolata dalle vie navigabili esistenti: quando queste sono bloccate, è spesso impossibile ricorrere a itinerari alternativi. Il blocco di una via navigabile può essere dovuto ad avarie, danni di grave entità, revisione degli impianti di navigazione o a livelli di piena o di magra eccessivi.

L'estensione della navigabilità al tratto del Reno compreso tra la confluenza dell'Aar e Basilea figurava ancora nella Concezione globale dei trasporti (CGT) del 1977. In virtù della portata maggiore e dei salti d'acqua già esistenti, questo tratto è meno sensibile sul piano ecologico rispetto ad altri. Dal punto di vista della tecnica dei trasporti risulta inoltre ben situato per servire l'area di Zurigo. Tuttavia, il progetto è rimesso in discussione a causa dell'assenza di un interesse economico, ma anche dalla crescente opposizione delle associazioni per la difesa dell'ambiente e del paesaggio.

Il tracciato del Rodano, nel tratto a valle di Ginevra dal confine nazionale presso Chancy, è protetto anche dalla Francia. Tuttavia, né in Svizzera né in Francia esiste una base pianificatoria per la navigabilità del Rodano come è invece il caso per l'Alto Reno, interessato dal progetto generale del 1976.

In virtù della LUF1, il Consiglio federale ha emanato l'ordinanza del 21 aprile 1993 sulla protezione del tracciato delle idrovie, che fa salva la possibilità di rendere navigabili le seguenti sezioni di corsi d'acqua:

- il Reno da Basilea a Weiach;
- l'Aar dalla sua confluenza fino alla ritenuta di Klingnau; e
- il Rodano dalla frontiera franco-svizzera al lago Lemano.

La revisione del 1996 della LUF1 prevede la protezione del tracciato unicamente per il Reno, tra la confluenza dell'Aar e Rheinfelden, e per il Rodano, tra il lago Lemano e il confine nazionale.

Obiettivi

Per garantire la regolarità del traffico, è necessario mantenere, migliorare e sviluppare la rete idroviaria esistente. A tal fine occorre eliminare le criticità e mantenere navigabili i canali per evitare blocchi alla navigazione dovuti a elementi naturali o a incidenti. È inoltre importante regolare il livello dell'acqua in modo da compensare le variazioni legate a fattori stagionali e climatici. Poiché in Svizzera il potenziale di sviluppo delle infrastrutture navigabili è relativamente limitato, le possibilità d'intervento si situano soprattutto a livello internazionale e concernono principalmente l'idrovia del Reno da Basilea a Rotterdam. L'attuazione di eventuali misure è ipotizzabile solo in stretta cooperazione con i Paesi interessati.

Attuazione

I progetti di opere idrauliche o di altro tipo che interessano le idrovie menzionate nella LUF1 richiedono l'approvazione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). I progetti che concernono il

Reno vengono coordinati con il Regierungspräsidium Freiburg. L'UFT esamina i progetti e decide se e quali misure i richiedenti devono adottare per poter far fronte ai bisogni attuali e futuri della navigazione.

Procedimento

La Confederazione si impegna a ridurre ulteriormente le criticità infrastrutturali nella navigazione sul Reno fino a Rheinfelden (impianti portuali, altezza libera sotto i ponti, dragaggio dei fondali in determinati punti, aumento delle capacità delle chiuse e dei posti d'ormeggio).

Sulla base della normativa esistente la Confederazione protegge il tracciato dell'Alto Reno fino alla confluenza dell'Aar e quello del Rodano da Ginevra al confine nazionale. Tuttavia, non pianifica attivamente la navigabilità di questi tratti, pur riservandosi la possibilità di un'eventuale sistemazione futura. Pertanto, in caso di altre destinazioni d'uso occorre illustrare come la navigazione di grosso tonnellaggio può eventualmente essere garantita.

4.2

Aiuti pubblici alla navigazione

Premessa

La Confederazione sostiene la navigazione ottimizzando le condizioni quadro nell'ambito della promozione generale del trasporto di merci su rotaia, attraverso la concessione di fideiussioni e il versamento di indennità a singole linee del traffico regionale viaggiatori.

La navigazione è importante anche nell'ambito delle misure di promozione del trasporto di merci su rotaia. Con l'entrata in vigore della legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante (LTrasf)²⁰, il campo d'applicazione è stato esteso alla navigazione. La legge sul trasporto di merci (LTM)²¹ contiene ulteriori misure che consentono, direttamente o indirettamente, di promuovere la navigazione. La LTM è stata sottoposta a una revisione totale che è stata approvata dal Parlamento il 25 settembre 2015 ed entrerà in vigore prevedibilmente alla metà del 2016. Per la promozione di trasporti comprendenti la navigazione si applicano essenzialmente i seguenti strumenti:

- contributi d'investimento a favore dei binari di raccordo e degli impianti di trasbordo per il traffico combinato;
- indennità d'esercizio versate alle offerte nel traffico combinato e nel trasporto di merci in carri completi;
- rimborso della TTPCP per le corse sui percorsi iniziali e finali nel traffico combinato.

Dopo l'entrata in vigore della nuova LTM sarà possibile versare contributi d'investimento a favore di impianti portuali destinati al trasbordo nel traffico combinato. Le indennità d'esercizio saranno per lo più limitate al traffico combinato transalpino. Per tutti gli altri trasporti sarà tuttavia possibile erogare finanziamenti iniziali.

La Confederazione concede inoltre fideiussioni per l'acquisto di navi d'alto mare. Attualmente (dati febbraio 2015) la flotta commerciale svizzera si compone di 46 unità, di cui 40 acquistate mediante fideiussioni. Nel giugno 2002, il Parlamento ha approvato un credito quadro di 600 milioni di franchi su dieci anni. Nel 2008 lo ha aumentato di 500 milioni di franchi e ne ha prorogato la durata fino al 2017.

Infine, in virtù dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)²², la Confederazione e i Cantoni sovvenzionano singole linee di navigazione che hanno una funzione di collegamento per località con oltre 100 abitanti.

²⁰ RS 740.1

²¹ SR 742.41

²² RS 745.16

Obiettivi

L'obiettivo della promozione del trasporto di merci su rotaia e del traffico combinato è di assicurare uno sviluppo sostenibile e di rafforzare la competitività di vettori di trasporto ecologici e sicuri quali la ferrovia e la navigazione.

Attuazione

La Confederazione partecipa finanziariamente ai grandi progetti per il miglioramento dell'idrovia del Reno sulla base degli accordi internazionali in vigore. Ne sono interessati ad esempio la costruzione o l'ampliamento di chiuse, la regolazione del livello dell'acqua o l'innalzamento dell'altezza di passaggio sotto ponti e simili. I contributi sono destinati a progetti specifici.

Anche la navigazione trae vantaggio dalla promozione del trasporto di merci su rotaia. Agli operatori del trasporto combinato battello/ferrovia e strada/ferrovia sono versate indennità d'esercizio. Nel trasporto in carri completi l'invio e il ritiro dei carichi ai e dai binari di raccordo beneficiano di aiuti finanziari. Questo vale anche per il trasporto in carri completi da e per i porti renani. Dopo l'entrata in vigore della nuova LTM le indennità saranno versate soltanto al traffico combinato transalpino. Ai trasporti nuovi o trasferiti dalla strada saranno accordati finanziamenti iniziali, destinati anche alle soluzioni di trasporto che comprendono la ferrovia e la navigazione.

Su richiesta, la Confederazione può concedere contributi d'investimento alla costruzione di impianti di trasbordo per il traffico combinato battello/ferrovia o strada/ferrovia e alla realizzazione di binari di raccordo. Il contributo può ammontare al massimo all'80 per cento dei costi d'investimento computabili per i progetti d'importanza nazionale e al massimo al 60 per cento per gli altri progetti. Per la costruzione di impianti portuali destinati al trasbordo di merci nel traffico combinato il contributo della Confederazione ammonta al massimo al 50 per cento dei costi computabili.

Per i veicoli impiegati nei percorsi iniziali e finali del trasporto combinato non accompagnato (TCNA) è prevista la possibilità di rimborsare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). I detentori di veicoli sottoposti a questa tassa utilizzati nel TCNA possono chiedere all'Amministrazione federale delle dogane il rimborso della tassa per i percorsi iniziali e finali.

Infine, è stata conclusa una convenzione sulle indennità con le ferrovie portuali. Conformemente all'articolo 49 della legge federale sulle ferrovie (Lferr)²³ la Confederazione versa un indennizzo alle ferrovie portuali in quanto forniscono prestazioni d'importanza nazionale. L'indennizzo annuale per i costi d'esercizio e d'ammortamento pianificati non coperti si situa complessivamente, per entrambe le ferrovie portuali, tra i 10 e i 12 milioni di franchi. Al fine di aumentare la redditività, la capacità e la sicurezza, la Confederazione può accordare prestiti senza interesse rimborsabili condizionatamente. Fino al 31.12.2014, le ferrovie portuali hanno beneficiato di tali prestiti per un ammontare complessivo pari a 8.7 milioni di franchi.

Procedimento

Nel quadro della politica del trasporto di merci, la Confederazione partecipa al finanziamento delle misure infrastrutturali concernenti gli impianti portuali, gli impianti di trasbordo per il traffico merci e i binari di raccordo e concede contributi d'esercizio al trasporto di merci su rotaia. Inoltre, continua a finanziare progetti infrastrutturali delle ferrovie portuali (art. 49 e art. 56 Lferr).

La Confederazione partecipa finanziariamente, sulla base di accordi internazionali, ai grandi progetti volti ad eliminare gli ostacoli naturali e a migliorare le vie navigabili.

²³ RS 742.101

4.3

Cooperazione internazionale

Premessa

Nell'ambito dell'economia internazionale dei trasporti la Svizzera si attiva in base alle sue esigenze nel settore della navigazione marittima e della navigazione interna. A differenza dei trasporti terrestri e dell'aviazione, per la navigazione interna non esiste ad oggi alcun accordo con l'Unione europea. L'adesione alla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), istituita in virtù dell'Atto di Mannheim, garantisce alla Svizzera di poter conservare i diritti d'accesso alla navigazione sul Reno e di tutelare i propri interessi. Questo le permette di partecipare attivamente al disciplinamento della navigazione renana e di quella interna europea. In quanto membro dell'UNECE, la Svizzera partecipa attivamente ai lavori di regolamentazione del trasporto di merci pericolose in Europa.

Obiettivi

La navigazione è per lo più vincolata da accordi internazionali. L'adozione di singole misure richiede un iter condiviso e coordinato. La presenza della Svizzera negli organismi che disciplinano le questioni relative alla navigazione va consolidata.

Attuazione

Gli attuali organismi di regolamentazione, come la CCNR, devono svolgere il proprio ruolo chiave nel settore giuridico, tecnico, della sicurezza e del trasporto di merci pericolose, in modo che la navigazione possa far fronte alla concorrenza di altri vettori a livello europeo.

Procedimento

La Confederazione si impegna a garantire la continuità e a rafforzare il ruolo della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR).

La Confederazione crea le condizioni quadro per rafforzare e rendere più incisiva l'attività della Svizzera negli organismi internazionali di regolamentazione, ad esempio l'UNECE.

4.4

Navigazione sul Reno

Premessa

L'Atto finale del Congresso di Vienna del 1815, che sancisce tra l'altro il principio della libera navigazione in acque internazionali, getta le basi per lo sviluppo della navigazione di grosso tonnellaggio sul Reno.

Per attuare e sorvegliare la libertà di navigazione viene costituita la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR). La prima seduta della Commissione si tiene a Magonza già nel 1816. Nel 1831 viene approvato l'Atto di Magonza, modificato nel 1868 dall'Atto di Mannheim²⁴. Quest'ultimo, aggiornato da diversi protocolli aggiuntivi e tuttora in vigore, nell'articolo 1 stabilisce che la navigazione sul Reno è libera ai natanti di tutte le nazioni per il trasporto delle merci e delle persone. L'Atto di Mannheim garantisce alla Svizzera l'accesso libero e gratuito al mare e crea un mercato integrato con prescrizioni identiche per tutti i Paesi membri della CCNR (Svizzera, Francia, Germania, Paesi Bassi e Belgio). Grazie a queste condizioni quadro la navigazione renana ha conosciuto uno sviluppo straordinario: oggi il 70 per cento dei trasporti europei per idrovia si svolgono sul Reno.

La crescita del traffico merci in Europa ha indotto l'UE ad avvalersi maggiormente della sua facoltà di disciplinare il settore della navigazione interna per quanto concerne gli aspetti interna-

²⁴ Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868, tra il Granducato di Baden, la Baviera, la Francia, il Granducato di Hessen, i Paesi Bassi e la Prussia; RS 0.747.224.101

zionali. In considerazione della pluriennale e vasta esperienza della CCNR, le due organizzazioni hanno concordato di collaborare in modo strutturato nell'attività legislativa. L'UE ritiene che in futuro la navigazione fluviale contribuirà a sgravare i trasporti terrestri e farà segnare una notevole crescita. L'adesione alla CCNR permette alla Svizzera di partecipare attivamente al disciplinamento della navigazione renana e di quella interna europea. Per rafforzare la navigazione interna quale partner affidabile in un sistema di trasporto intermodale, la Commissione europea ha lanciato nel 2013 il programma NAIADES, con il quale ha gettato le basi della politica della navigazione interna. Nell'ambito del programma sono state realizzate o sono in fase di attuazione le seguenti misure:

- per facilitare l'accesso al capitale, la Commissione europea sta esaminando l'opportunità di migliorare le condizioni di mercato per le imprese della navigazione interna. Nel 2008 ha pubblicato un manuale di finanziamento e presentato i risultati di uno studio sugli ostacoli al commercio.
- La flotta va modernizzata. Per migliorare ulteriormente i risultati nell'ambito della sicurezza e della protezione ambientale, la Commissione ha elaborato un progetto di direttiva per il trasporto di merci pericolose. Affinché la navigazione fluviale mantenga il proprio vantaggio in termini ambientali, la Commissione ha deciso di ridurre il tenore massimo ammissibile di zolfo nel gasolio.
- Vanno adottate misure per creare posti di lavoro e promuovere le competenze professionali. Sono allo studio iniziative concernenti l'orario di lavoro e le esigenze di qualifica professionale. Diversi Stati membri hanno adottato misure per migliorare l'attrattiva delle professioni della navigazione interna (ad es. sostegno ai programmi di formazione o aiuti alla creazione di imprese).
- L'immagine del settore va migliorata attraverso campagne di promozione e un sistema di osservazione del mercato. L'obiettivo è di informare gli operatori di trasporto e incoraggiarli ad avvalersi della navigazione interna.

La navigazione è un vettore di trasporto economico ed ecologico sulle lunghe distanze. La sua convenienza economica risiede nel fatto che consente di trasportare elevate quantità di merci in contenitori di grandi dimensioni su lunghe distanze. Il consumo di energia è pertanto contenuto rispetto alle quantità trasportate. Visto il consumo energetico moderato per unità di peso, i costi di carburante sono bassi. Inoltre, la navigazione necessita di poco personale. Solo le operazioni di trasbordo riducono la convenienza economica di questo vettore rispetto alla ferrovia e alla strada. Anche i periodi di piena e di magra si ripercuotono negativamente sul traffico fluviale. D'altro canto, se si considerano i costi esterni (sicurezza, inquinamento acustico e atmosferico), la navigazione interna presenta vantaggi rispetto alla rotaia e alla gomma.

In Europa, la navigazione potrebbe contribuire in modo determinante a sgravare le infrastrutture stradali e ferroviarie. Nel Libro bianco del 2011 sulla politica comune dei trasporti l'UE ha peraltro formulato una serie di obiettivi per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne. Le capacità necessarie sono disponibili sia in termini di flotta che di infrastrutture. Per far fronte all'aumento prevedibile dei volumi di trasporto, la flotta dovrà essere rinnovata, il che peraltro è un obiettivo auspicato. I nuovi battelli permetterebbero di aumentare ulteriormente la sicurezza e l'ecocompatibilità della navigazione interna, con conseguente riduzione dei costi di trasporto. Occorrono però adeguate condizioni quadro politiche affinché la navigazione venga integrata come un partner a pieno titolo nei piani di trasporto trimodali.

Obiettivi

La Confederazione si impegna a ottimizzare le condizioni quadro per il trasporto di merci sul Reno. La navigazione deve continuare a contribuire allo scambio regolare di merci tra la Svizzera e il resto del mondo, che è molto importante per la Confederazione.

Attuazione

La partecipazione svizzera negli organismi internazionali come la CCNR e l'UNECE viene mantenuta e rafforzata. I lavori di regolamentazione sono portati avanti.

Procedimento

La Confederazione continua a partecipare al finanziamento delle misure intese a migliorare le infrastrutture idroviarie.

Il Consiglio federale si impegna a mantenere almeno gli attuali standard di sicurezza e le prescrizioni in vigore.

Per tutelare meglio gli interessi della Svizzera, il Consiglio federale rafforza la presenza svizzera in seno agli organismi internazionali che disciplinano le questioni legate alla navigazione e intensifica la sua partecipazione ai programmi internazionali.

4.5

Impianti portuali per la navigazione sul Reno

Premessa

Le decisioni normative adottate nel quadro della CCNR devono essere recepite contemporaneamente e con lo stesso tenore da tutti gli Stati membri nei rispettivi diritti nazionali. In Svizzera, la loro attuazione compete ai Cantoni. Questi l'hanno delegata ai Porti Renani Svizzeri (SRH) tramite una convenzione intercantonale (Concordato tra i Cantoni di Basilea Città, Basilea Campagna e Argovia per l'esecuzione in comune delle norme federali concernenti la navigazione sul Reno fra Basilea e Rheinfelden). I porti renani hanno intensificato la loro collaborazione per rafforzare la loro posizione di mercato, promuovere maggiormente la navigazione sul Reno e, sfruttare al meglio le sinergie. A tal fine, sono stati scorporati dalle amministrazioni cantonali e trasformati in un unico ente di diritto pubblico con personalità giuridica propria. Le zone portuali restano comunque di proprietà dei Cantoni. Tutto questo spiega la loro grande importanza per la navigazione sul tratto svizzero del Reno. I principali impianti portuali in territorio elvetico si trovano nei Cantoni di Basilea Città (Kleinhüningen) e di Basilea Campagna (Birsfelden e Auhafen Muttenz). Questi tre porti, che occupano una superficie complessiva di oltre 1,3 milioni di metri quadrati, costituiscono i Porti Renani Svizzeri (SRH). Ogni anno, 1500 operatori vi trasbordano circa 7 milioni di tonnellate di merci.

Gli impianti ferroviari dei Porti Renani Svizzeri sono gestiti dalle ferrovie portuali del Cantone di Basilea Città (HBS), responsabili del loro funzionamento regolare e sicuro e del rispetto delle disposizioni rilevanti per la sicurezza applicabili all'infrastruttura. Grazie ai raccordi diretti, le ferrovie portuali garantiscono il collegamento tra aziende di logistica, rete idroviaria e rete ferroviaria. Le HBS dispongono di circa 80 km di binari, sui quali vengono trasportati annualmente 4,5 milioni di tonnellate di merci a bordo di circa 180 000 carri. La maggior parte delle merci trasbordate nei Porti Renani Svizzeri viaggia su rotaia.

La navigazione sul Reno è quindi un partner importante per raggiungere gli obiettivi della politica di trasferimento del traffico: i porti renani Svizzeri sono snodi complessi e attori importanti del trasporto combinato. Nel 2013 vi sono partiti circa 6500 treni diretti alla stazione di smistamento di Basilea/Muttenz, mentre ne sono arrivati 7000, per un totale di 180 000 carri merci. I quantitativi di merci in arrivo e in partenza hanno fatto segnare valori equivalenti. I Porti Renani Svizzeri sono collegati anche alla rete stradale nazionale e all'aeroporto di Basilea-Mulhouse. Tra il 1966 e il 2013 la quota del traffico su gomma rispetto al totale in uscita dai porti è rimasta alta, situandosi tra il 56 e il 71 per cento.

I porti di Weil e Mulhouse e quelli svizzeri collaborano su scala transfrontaliera sotto il marchio «RheinPorts». Nel 2012 nei porti renani dell'area trinazionale Svizzera-Germania-Francia (Dreiländereck) sono stati movimentati complessivamente 12,6 milioni di merci e nel 2013 circa

104 000 TEU. La collaborazione comprende un marketing territoriale congiunto e lo sfruttamento delle sinergie nell'ambito di progetti di partenariato e mira a lungo termine a creare un'organizzazione comune.

Obiettivi

Le infrastrutture portuali devono poter contare su soluzioni flessibili, intermodali e transfrontaliere che rispondano alle esigenze. Affinché la navigazione merci possa adattarsi rapidamente alle esigenze in continuo mutamento (tipo di merci e imballaggio) sono necessari un coordinamento della catena logistica e investimenti negli impianti.

I porti marittimi di Rotterdam e Anversa stanno potenziando in misura massiccia le loro capacità di movimentazione di container e puntano maggiormente sulla navigazione interna per i trasporti merci in arrivo o in partenza. Gli impianti portuali in Svizzera devono potersi adattare a quest'evoluzione.

Per far fronte all'eventuale sovraccarico degli impianti portuali legato al trasbordo delle merci verso altri vettori, vanno potenziate le capacità anche di questi ultimi. Migliorando l'integrazione degli impianti portuali nella rete di trasporto terrestre e potenziando i terminali di trasbordo merci raccordati direttamente alle idrovie si può rendere la navigazione più competitiva.

Attuazione

La Svizzera continua a sostenere gli sforzi per intensificare la collaborazione dei porti renani nell'area trinazionale Svizzera-Germania-Francia. Per valutare il potenziale sinergico a medio termine sono state esaminate le possibilità di collaborazione transfrontaliera tra i Porti Renani Svizzeri, i Ports de Mulhouse-Rhin e la Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein GmbH.

Nel perimetro del porto di Basilea sono previsti investimenti a favore della piattaforma di trasbordo. La Confederazione sostiene investimenti a favore di terminali, ferrovie portuali, o binari di raccordo privati. Se non altro per questi ultimi si può escludere un'incidenza considerevole sulla pianificazione del territorio e dell'ambiente. Lo sviluppo dell'area Basilea Nord è in fase di pianificazione e verrà attuato in due tappe. Dapprima verrà realizzato il trasbordo bimodale rotaia-strada, dopodiché è previsto lo sviluppo di un terminale di trasbordo rotaia-strada-nave. È inoltre in fase di progettazione un terzo bacino portuale collegato direttamente alla strada e alla ferrovia. Parallelamente, verranno liberate superfici per usi urbanistici, in linea di massima senza alcuna diminuzione delle capacità disponibili per la navigazione sul Reno e il trasbordo di merci.

Procedimento

I Porti Renani Svizzeri sono considerati «porti di importanza nazionale» perché rappresentano infrastrutture importanti per l'approvvigionamento economico del Paese.

La Confederazione partecipa al finanziamento delle misure intese a migliorare le infrastrutture idroviarie e gli impianti portuali (impianti portuali per il traffico combinato, impianti di trasbordo per il traffico combinato, ferrovie portuali).

4.6

Navigazione sulle acque svizzere

Premessa

A partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento, la navigazione interna svizzera ha progressivamente visto ridursi la sua importanza nel trasporto di merci di ogni genere per dedicarsi a finalità turistiche. Oggi i laghi e i corsi d'acqua svizzeri soddisfano molteplici esigenze: trasporto di merci e passeggeri, sport, ambiente, pesca, fornitura di acqua potabile e produzione di energia.

I battelli immatricolati in Svizzera sono 100 000. Nella maggior parte dei casi si tratta di imbarcazioni sportive o da diporto. Il numero di battelli utilizzati professionalmente, da anni in leggero calo, oscilla tra le 700 e le 1000 unità. Circa 400 di queste sono adibite al trasporto di passeggeri (UFT, dati 2014), il che rende la navigazione parte integrante del sistema globale dei trasporti pubblici.

Nel settore della navigazione da diporto il numero di imbarcazioni resterà stabile a lungo termine e non si prevede che supererà il livello massimo registrato finora, pari a circa 100 000 unità. Le rigorose norme ambientali adottate dalla Svizzera evitano che l'ambiente venga danneggiato, anche qualora sia raggiunto il livello massimo.

I battelli merci sono gestiti quasi esclusivamente da imprese che operano nel settore dell'estrazione di sabbia e ghiaia. Se nel 2000 sui laghi svizzeri sono stati trasportati 4,4 milioni di tonnellate di sabbia, ghiaia e materiale di cava, nel 2006 il volume è sceso a 3,5 milioni di tonnellate. Fino al 1994 la navigazione mercantile interna beneficiava di aiuti finanziari indiretti attraverso il rimborso di una parte dell'imposta sugli oli minerali. Il rimborso è stato soppresso nel 1994 nel quadro delle misure di risanamento delle finanze della Confederazione. Poiché la navigazione mercantile contribuisce a decongestionare la rete stradale e presenta costi esterni contenuti (rumore, incidenti o emissioni inquinanti), si sta valutando una concessione di aiuti finanziari da parte della Confederazione.

La navigazione passeggeri fa registrare un lieve aumento del numero di persone trasportate, ma deve fare i conti con condizioni finanziarie poco favorevoli. Il numero di passeggeri trasportati dalla navigazione turistica dipende molto dalle condizioni meteorologiche ed è quindi soggetto a forti variazioni. Negli ultimi anni, la navigazione su alcuni laghi e fiumi è stata interrotta per vari giorni a causa del livello di piena delle acque. La maggior parte delle compagnie di navigazione non beneficia di indennità o di aiuti agli investimenti o ne beneficia solo in misura limitata. La riduzione complessiva degli aiuti federali implica l'adozione di importanti misure di risparmio che, data la struttura dei costi della maggior parte delle imprese di navigazione, si traducono principalmente in un ridimensionamento dell'offerta di collegamenti, che rende meno attrattiva la navigazione turistica. Parallelamente sono però state create nuove offerte per il trasporto di pendolari, si pensi ad esempio alle linee sul lago Lemano e sul lago di Costanza.

Nel traffico concessionario gli orari dei battelli sono integrati in quelli delle altre imprese di trasporto. Il traffico della navigazione interna è coordinato con l'offerta di trasporti terrestri. In singoli casi, la navigazione passeggeri contribuisce a collegare località o a trasportare pendolari. La navigazione è quindi un importante elemento del sistema svizzero dei trasporti e va oltre la fruizione turistica. Nel traffico viaggiatori la navigazione interna rappresenta comunque solo lo 0,2 per cento del totale.

Obiettivi

Attualmente la Confederazione non persegue obiettivi specifici di promozione della navigazione interna. Le norme ambientali svizzere e le direttive europee devono essere uniformate.

Attuazione

La navigazione è disciplinata dalla legislazione federale. Per allineare quest'ultima alle norme ambientali europee, le prescrizioni sui gas di scarico per i motori dei battelli sono state adeguate ed è stato reso obbligatorio l'uso di un filtro antiparticolato. L'attuazione della legislazione compete generalmente ai Cantoni.

La navigazione sulle acque pubbliche è libera. È necessaria una concessione rilasciata dalla Confederazione unicamente per il trasporto regolare e professionale di passeggeri. Alla Confederazione compete anche la procedura di approvazione dei piani relativi alle costruzioni e impianti che servono del tutto o prevalentemente all'esercizio di un'impresa pubblica di navigazione. Per il resto, la sovranità sulle acque appartiene ai Cantoni.

Procedimento

La Confederazione sviluppa la legislazione in materia di navigazione attribuendo grande importanza ai temi della protezione ambientale, della sicurezza e dell'efficienza energetica.

5 Integrazione territoriale di progetti concreti

5.1

Principi dell'inserimento di progetti concreti nel Piano settoriale

Concetti

I concetti utilizzati nella presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti sono definiti nella parte programmatica posta in vigore dal Consiglio federale il 26 aprile 2006. Tali concetti, ricapitolati qui di seguito per facilitare la lettura del testo, concernono la fase di coordinamento, i criteri in base ai quali un progetto è considerato rilevante per il Piano settoriale, e lo stato dell'iter decisionale.

Progetti rilevanti per il Piano settoriale

Il Piano settoriale dei trasporti garantisce il coordinamento dei progetti di costruzione o di potenziamento di infrastrutture di trasporto che necessitano di un coordinamento particolare con altre pianificazioni territoriali della Confederazione, dei Cantoni o dei Paesi limitrofi. Secondo le disposizioni della parte programmatica²⁵ adottata dal Consiglio federale, sono considerati rilevanti per il Piano settoriale i progetti che

- concernono piani/progetti concreti e attuali
- rientrano negli ambiti di competenza della Confederazione;
- sono necessari per il raggiungimento degli obiettivi di politica infrastrutturale dei trasporti;
- incidono considerevolmente sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente.

Nel Piano settoriale sono inseriti i progetti in fase di pianificazione che soddisfano contemporaneamente tutti e quattro i criteri sopra elencati²⁶. I progetti già approvati, in fase di costruzione o realizzati che adempiono tali criteri sono inclusi nello statu quo. La carta d'insieme 1 mostra i progetti contenuti nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione.

Per questi progetti la presente parte attuativa indica lo stato dell'iter decisionale e la fase di coordinamento all'interno di apposite schede. Le schede riportano una descrizione del progetto, lo stato di avanzamento dei lavori e indicazioni vincolanti sulla fase di coordinamento e sull'ulteriore procedura

Stato dell'iter decisionale e del finanziamento

Il Piano settoriale è uno strumento per coordinare lo sviluppo territoriale. L'inserimento di un progetto nel Piano settoriale non significa che si è deciso di realizzarlo e finanziarlo. Le decisioni in materia spettano al Parlamento. Il Piano settoriale indica lo stato dell'iter decisionale come segue:

- | | |
|------------------------|---|
| Deciso: | la realizzazione di un progetto è considerata decisa se il suo finanziamento è garantito. |
| Accertamenti in corso: | la realizzazione di un progetto è considerata in fase di accertamento se il progetto è in corso di preparazione da parte del Consiglio federale o se è oggetto di discussione in Parlamento. |
| Aperto: | la realizzazione di un progetto è considerata aperta se quest'ultimo non è oggetto di leggi o decreti federali, non è in corso di discussione in Parlamento e non è in corso di preparazione da parte del Consiglio federale. |

²⁵ Ibid. capitolo 1.3, pag. 4

²⁶ L'appendice contiene informazioni dettagliate sui criteri.

Fasi differenziate: nel caso di programmi che comprendono diversi progetti, lo stato dell'iter decisionale può differire tra i vari progetti. L'espressione «fasi differenziate» significa che le parti coinvolte non hanno raggiunto la stessa fase dell'iter decisionale.

Fase di coordinamento

Nei piani settoriali della Confederazione e nei piani direttori cantonali l'articolo 5 OPT è applicato in funzione delle rispettive esigenze. Nel Piano settoriale dei trasporti le indicazioni sulla fase di coordinamento sono precisate come segue:

Indicazione	Esigenze secondo l'art. 5 OPT	Applicazione nel Piano settoriale dei trasporti
Informazione preliminare	Le attività (d'incidenza territoriale) non sono ancora circoscritte nella misura necessaria per essere coordinate, ma possono avere ripercussioni rilevanti sull'utilizzazione del suolo.	Si è proceduto all'analisi del problema, sono stati definiti gli obiettivi, le condizioni quadro e i bisogni e si sono definite strategie globali di soluzione. Si è proceduto ad una valutazione approssimativa degli effetti e delle ripercussioni finanziarie delle strategie sulla base delle esperienze maturate.
Risultato intermedio	Le attività (d'incidenza territoriale) non sono ancora state coordinate; le misure necessarie per coordinare tempestivamente tali attività sono già state concordate.	La procedura e l'organizzazione sono state analizzate nel quadro di studi preliminari, le basi per la progettazione sono state definite e la fattibilità è stata documentata. Si è proceduto alla stima dei costi di investimento, di esercizio e di manutenzione, alle perizie ambientali e al calcolo dell'efficienza economica. La variante è stata decisa. La procedura per garantire il coordinamento con altre infrastrutture e con lo sviluppo territoriale auspicato è stata definita.
Dato acquisito	Le attività (d'incidenza territoriale) sono coordinate.	È stato elaborato un progetto preliminare (incluso un rapporto per un esame dell'impatto ambientale a tappe o un'indagine per una procedura unica). Il coordinamento con altri progetti infrastrutturali e con lo sviluppo territoriale auspicato è garantito. Il progetto è compatibile con la normativa pertinente. Sono state definite le istruzioni relative alle condizioni territoriali, temporali e organizzative per le fasi ulteriori dei lavori.

Fig. 3: Fase di coordinamento dei progetti

Stato di realizzazione

Nel Piano settoriale i progetti sono rappresentati secondo la loro fase di coordinamento, corrispondente allo stato di realizzazione «Pianificazione». Una volta terminato il processo di adozione del Piano settoriale, si può procedere alla realizzazione dei progetti: viene elaborato il progetto di pubblicazione e avviata la procedura di approvazione dei piani; in questo caso nella figura 6, nella colonna relativa allo stato di realizzazione, è riportata la menzione «PAP». Una volta emanata la decisione di approvazione dei piani, si può procedere alla costruzione e alla messa in esercizio (stato di realizzazione «Costruzione» risp. «Esercizio»). Questo processo può durare diversi anni. Per la comprensione delle indicazioni vincolanti, il Piano settoriale può

informare anche sui nessi territoriali e materiali. In questo caso, durante la fase di realizzazione i progetti figurano come «statu quo» nelle schede di coordinamento.

5.2

Progetti in funzione delle aree d'intervento

Definizione delle aree d'intervento secondo il Progetto territoriale Svizzera

Il Progetto territoriale Svizzera prevede dodici aree d'intervento. Con la sua adozione il Consiglio federale, i Governi cantonali e i Municipi di città e Comuni confermano la propria volontà di mettere in pratica il Progetto, concretizzandolo nelle rispettive aree d'intervento, in quanto strumento di riferimento comune e guida pratica all'elaborazione di decisioni in tutte le attività con incidenza sul territorio. Il Piano settoriale dei trasporti riprende questa suddivisione e raggruppa le indicazioni territoriali sui progetti e le istruzioni per il coordinamento secondo le singole aree d'intervento (cfr. carta d'insieme 8). Ogni progetto infrastrutturale è attribuito a un'area d'intervento, che costituisce un'unità territoriale per i trasporti. La delimitazione non è netta; in alcuni casi, infatti, le aree si sovrappongono.

La presente parte attuativa del Piano settoriale si focalizza sull'area di intervento «Area metropolitana trinazionale di Basilea». Oltre ad essere interessata dall'ordinanza del 21 aprile 1993 sulla protezione del tracciato delle idrovie, quest'area è anche oggetto di un Accordo internazionale per un futuro ampliamento dell'idrovia. Un accordo analogo manca invece per il Rodano e quindi lo stato di avanzamento della pianificazione non è tale da consentirne l'integrazione nel Piano settoriale. Nelle altre aree di intervento non sono attualmente previste pianificazioni concernenti infrastrutture per la navigazione che rientrano nell'ambito di competenza della Confederazione.

Principi

Il coordinamento tra progetti e Piano settoriale dei trasporti avviene se i progetti adempiono i criteri necessari per essere considerati rilevanti per il Piano settoriale. I progetti che non soddisfano questi criteri non sono rilevanti per il Piano settoriale e vengono pianificati e coordinati in altra sede.

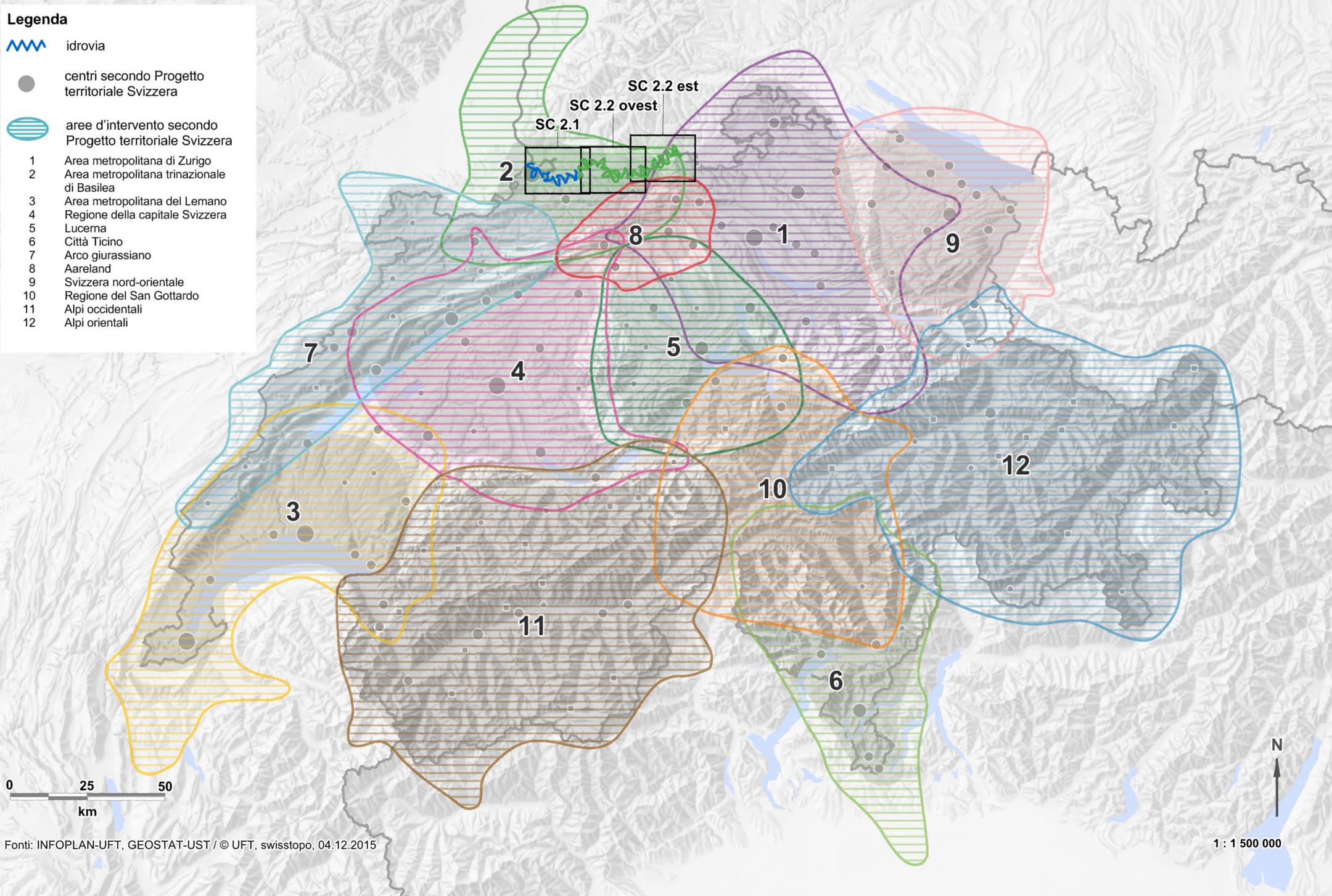
I capitoli seguenti contengono le indicazioni sui progetti che risultavano stabilite al momento della stesura della presente versione della parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti. Le indicazioni saranno aggiornate man mano in caso di necessità. Per le indicazioni sulla fase di coordinamento e sullo stato dell'iter decisionale dei progetti si rinvia al capitolo 5.1.

La menzione di progetti concreti in questo capitolo non significa che essi verranno realizzati. Serve unicamente a garantire il coordinamento necessario per la pianificazione ulteriore. La realizzazione di un progetto dipende dalle decisioni politiche e dalle possibilità finanziarie della Confederazione.

Carta d'insieme 1: Navigazione – Protezione del tracciato delle idrovie

Legenda

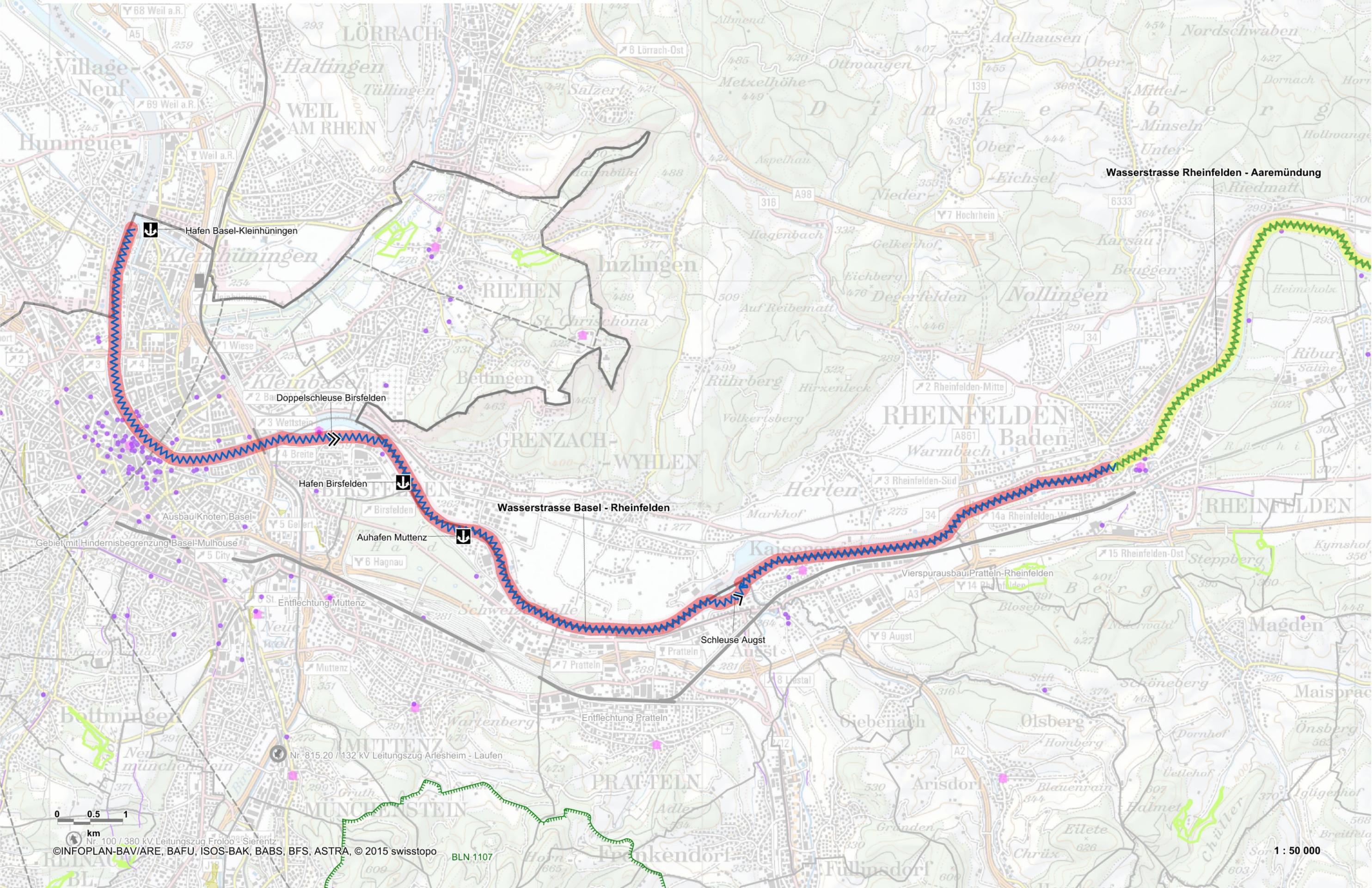
-  idrovia
-  centri secondo Progetto territoriale Svizzera
-  aree d'intervento secondo Progetto territoriale Svizzera
- 1 Area metropolitana di Zurigo
- 2 Area metropolitana trinazionale di Basilea
- 3 Area metropolitana del Lemano
- 4 Regione della capitale Svizzera
- 5 Lucerna
- 6 Città Ticino
- 7 Arco giurassiano
- 8 Aareland
- 9 Svizzera nord-orientale
- 10 Regione del San Gottardo
- 11 Alpi occidentali
- 12 Alpi orientali



OB 2.1 Basel - Rheinfelden

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkantone: Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt ▪ Betroffene Gemeinden: Augst, Basel, Birsfelden, Kaiseraugst, Muttenz, Pratteln, Rheinfelden, Riehen ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BFE kantonale Fachstellen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt ▪ Andere Partner: Schweizerische Rheinhäfen, Kraftwerk Birsfelden AG, Kraftwerk Augst AG, Energiedienst AG 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 2.3</p> <p>Kap. 3</p> <p>Kap. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6</p> <p>OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung</p> <p>Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Kap. 4.4</p> <p>OB 2.1 Raum Basel</p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Auf diesem Abschnitt des Hochrheins verkehren die Schiffe mit Zugang zu den Meerhäfen über den Korridor Rotterdam-Basel. Die Region Basel und Umgebung ist als nördlicher Zugang zur Schweiz (Nord-Süd-Transitverkehr) sehr gut über die Verkehrsträger Schiene und Strasse erschlossen. Über den Rhein ist die Schweiz auf völkerrechtlicher Grundlage an das internationale Wasserstrassennetz und die Weltmeere angebunden. Damit wird ein umwelt-schonender Gütertransport in grossen Mengen ermöglicht. Im Rhein befinden sich Wasserkraftwerke und Schleusen. Diese Anlagen stellen ein Hindernis für die Schifffahrt dar. Falls die Schifffahrt erweitert wird, müssen potentielle Wasserkraftbauten berücksichtigt werden.</p> <p>Über die Logistikkreuzung der Region Basel werden 40% der schweizerischen Importe und Exporte abgewickelt. Dementsprechend sind die schweizerischen Rheinhäfen im Raum Basel von grosser Bedeutung für die Versorgung der Schweiz. Hafenanlagen befinden sich in Basel Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz. Hier werden die Güter vom Schiff vorwiegend auf Schiene und auch Strasse umgeschlagen. Im Weiteren existiert auf deutscher Seite eine Hafenanlage in Rheinfelden (D).</p>	<p>Grundlagen:</p> <p>Mannheimer Akte (SR 0.747.224.101)</p> <p>Übereinkunft von 1879 (SR 0.747.224.32)</p> <p>Internationaler Staatsvertrag von 1929 (SR 0.747.224.052.1)</p> <p>Wasserrechtsgesetz (SR 721.80)</p> <p>Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen (SR 747.219.1)</p> <p>Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz (BBI 2009 7683)</p>						
<p>Vorhaben</p> <p>Zwischen Basel und Rheinfelden sind Engpässe auf dem Rhein abzubauen. Dies geschieht über die Optimierung der Transportkette (Hafeninfrastrukturen, Umschlagsysteme) sowie die Sicherung der Fahrrinnen bei extremen Wasserständen und der Durchfahrtshöhen.</p>							
<p>Vorgehen</p> <p>Die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Basel und Rheinfelden, mit Verbindung an die internationalen Gewässer, soll beibehalten und gefördert werden. Dies gilt heute insbesondere für den Abschnitt bis und mit Auhafen Muttenz. Zu diesem Zweck beteiligt sich der Bund punktuell an der Finanzierung von Verbesserungen der Infrastruktur der Wasserstrassen und in den Hafenanlagen bei Terminals und Hafenterrain. Eine Abstimmung mit den ISOS-Objekten Basel sowie Kraftwerk Birsfelden hat stattzufinden.</p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>offen</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wasserstrasse Basel - Rheinfelden. 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td>◆</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	F	Z	V	◆		
F	Z	V					
◆							

OB 2.1 Basel – Rheinfelden



0 0.5 1

Hinweise zu den Festlegungen

Die Wasserstrasse zwischen dem Dreiländereck bei Basel und Rheinfelden ist in Betrieb und soll gesichert werden. Die Hafenanlagen sind von nationaler Bedeutung und sollen entsprechend der Entwicklung des Verkehrs und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung entwickelt werden. Zuständig sind in erster Linie der Kanton Basel-Stadt, der Kanton Basel-Landschaft sowie die SRH. Dabei sind auch Entwicklungen der Häfen Huningue/Village-Neuf sowie Weil am Rhein zu berücksichtigen.

Der Richtplan des Kantons Basel sieht vor, die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen. Im Weiteren ist vorgesehen, die Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen gegenseitig aufeinander abzustimmen. Dabei hat auch eine Abstimmung mit den Projekten für Rohrleitungen und Erdgasstationen stattzufinden. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen in Frankreich und Deutschland.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich im Richtplan für die Aufwertung der Fliessgewässer ein und möchte diese in ihrem natürlichen Zustand erhalten und wiederherstellen. Daneben soll auch der Gütertransport auf dem Wasserweg gefördert werden.

Mit der vom Bundesrat noch nicht genehmigten Richtplanrevision von 2011 distanziert sich der Kanton Aargau von einer Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfelden.

Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Stadt

Richtplan Kanton Basel-Landschaft

Richtplan Kanton Aargau

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkanton: Aargau ▪ Betroffene Gemeinden: Full-Reuenthal, Kaisten, Koblenz, Laufenburg, Leibstadt, Leuggern, Mettauertal, Möhlin, Mumpf, Rheinfelden, Schwaderloch, Sisseln, Stein, Wallbach ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BFE, kantonale Fachstelle Aargau 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 2.3</p> <p>Kap.3</p> <p>Kap. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6</p> <p>OB 2.1 Basel-Rheinfelden</p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Mit der Verlängerung der Wasserstrasse für die Grossschifffahrt weiter stromaufwärts des Rheins könnten die Güter näher an den Grossraum Zürich transportiert werden. Dies würde die Strassen- und Schieneninfrastruktur im Raum Basel entlasten. Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen soll ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung durch Freihaltmassnahmen realisierbar bleiben. Am Gewässer oder in dessen unmittelbarer Umgebung dürfen keine Massnahmen getroffen werden, die den Ausbau und den Betrieb der Wasserstrasse technisch und finanziell erheblich erschweren oder verunmöglichen. Im Rhein befinden sich Wasserkraftwerke und Schleusen. Diese Anlagen stellen ein Hindernis für die Schifffahrt dar. Falls die Schifffahrt erweitert wird, müssen potentielle Wasserkraftbauten berücksichtigt werden.</p>	<p>Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Kap. 4.4</p> <p>Grundlagen:</p> <p>Mannheimer Akte (SR 0.747.224.101)</p> <p>Übereinkunft von 1879 (SR 0.747.224.32)</p> <p>Internationaler Staatsvertrag von 1929 (SR 0.747.224.052.1)</p>						
<p>Vorhaben</p> <p>Zur Zeit hat der Bund keine konkrete Absicht, die Grossschifffahrt auf dem Hochrhein zu realisieren. Die Gewässerstrecke Rheinfelden-Aaremündung wird für eine spätere Realisierung der Grossschifffahrt freigehalten. Das Generelle Projekt, welches vom ehemaligen Bundesamt für Wasserwirtschaft 1976 veröffentlicht wurde, legt die technischen Daten fest und gilt bis heute als Grundlage für die auf nationaler und internationaler Ebene zu treffenden Massnahmen. Es bestimmt insbesondere die räumliche Anordnung der Hafenanlagen sowie den Lichtraum über der künftigen Wasserstrasse und die Tiefe der Schifffahrtsrinne im Gewässer.</p>	<p>Wasserrechtsgesetz (SR 721.80)</p> <p>Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen (SR 747.219.1)</p> <p>Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz (BBl 2009 7683)</p>						
<p>Vorgehen</p> <p>Der Ausbau des Hochrheins als Wasserstrasse für die Grossschifffahrt bis zum Raum Aaremündung ist zum heutigen Zeitpunkt wirtschaftlich und politisch nur schwer möglich. Dennoch soll diese Option für eine spätere Realisierung bewahrt werden. Die Freihaltung soll pragmatisch umgesetzt werden. Einfache Massnahmen sollen realisiert werden, während aufwändige Massnahmen rechtlich und planerisch gesichert werden.</p> <p>Im Falle einer Realisierung der Wasserstrasse auf dem Hochrhein ist dieses generelle Projekt zu überprüfen und an die dazumal geltenden Gesetze anzupassen. Eine Abstimmung mit dem ISOS Rheinfelden hat stattzufinden</p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>offen</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung. 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>◆</td> </tr> </table>	F	Z	V			◆
F	Z	V					
		◆					

Hinweise zu den Festlegungen

Der Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Deutschland aus dem Jahr 1929 sieht vor, dass sich beide Seiten darum bemühen, die Strecke von Basel bis zum Bodensee zur Schifffahrtsstrasse auszubauen, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlaubten. Mangelndes wirtschaftliches Interesse, aber auch wachsender Widerstand von umwelt- und landschaftsschützerischer Seite führten dazu, dass bislang nur die Strecke von Basel bis Rheinfelden für die Schifffahrt ausgebaut ist.

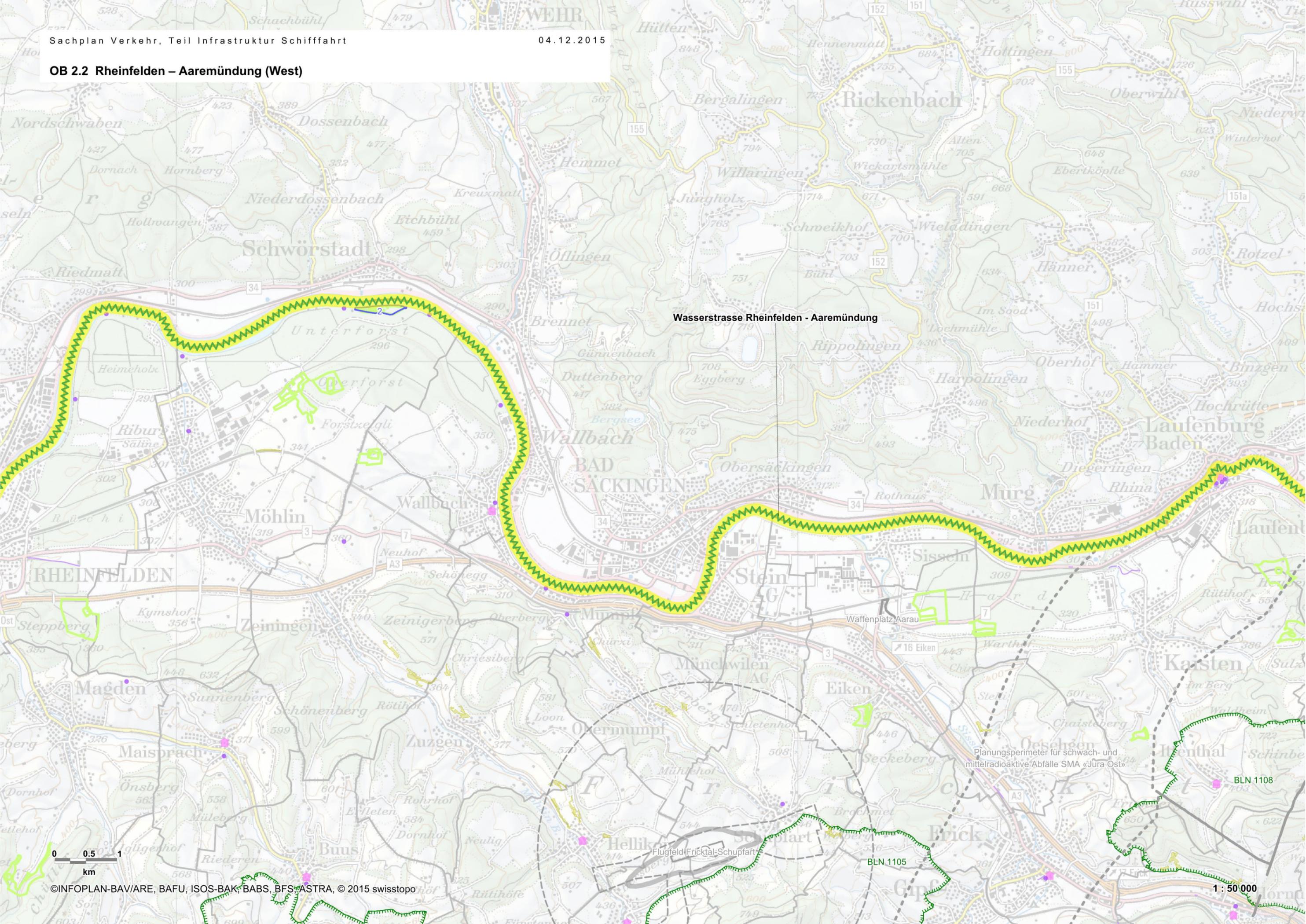
Bereits zwischen den Jahren 1965 und 1971 trat bei den Anrainerkantonen eine zunehmende Abkehr vom Gedanken eines baldigen Ausbaus des Hochrheins zur Grossschifffahrtsstrasse ein. Gemäss der Verordnung über die Freihaltung der Wasserstrassen von 1993 sollte die Strecke zwischen Basel und Weiach für die Grossschifffahrt freigehalten werden. Nach weiteren Diskussionen einigten sich die Kantone am Hochrhein dahingehend, dass ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung realisierbar bleiben soll. Dies wird letztlich im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte seit 1997 festgehalten.

Mit der Richtplanrevision von 2011 distanziert sich der Kanton Aargau von der Freihaltung. Die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfelden und des Unterlaufs der Aare hätte nach Ansicht des Kantons schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur und die Flusslandschaften. Ökologische, raumplanerische und verkehrspolitische Gründe sprechen für den Kanton gegen einen Ausbau, insbesondere auch gegen einen Hafen in der Aaremündung. Der Bundesrat hat die Anpassung des kantonalen Richtplanes noch nicht genehmigt.

Hinweise:

Richtplan Kanton Aargau

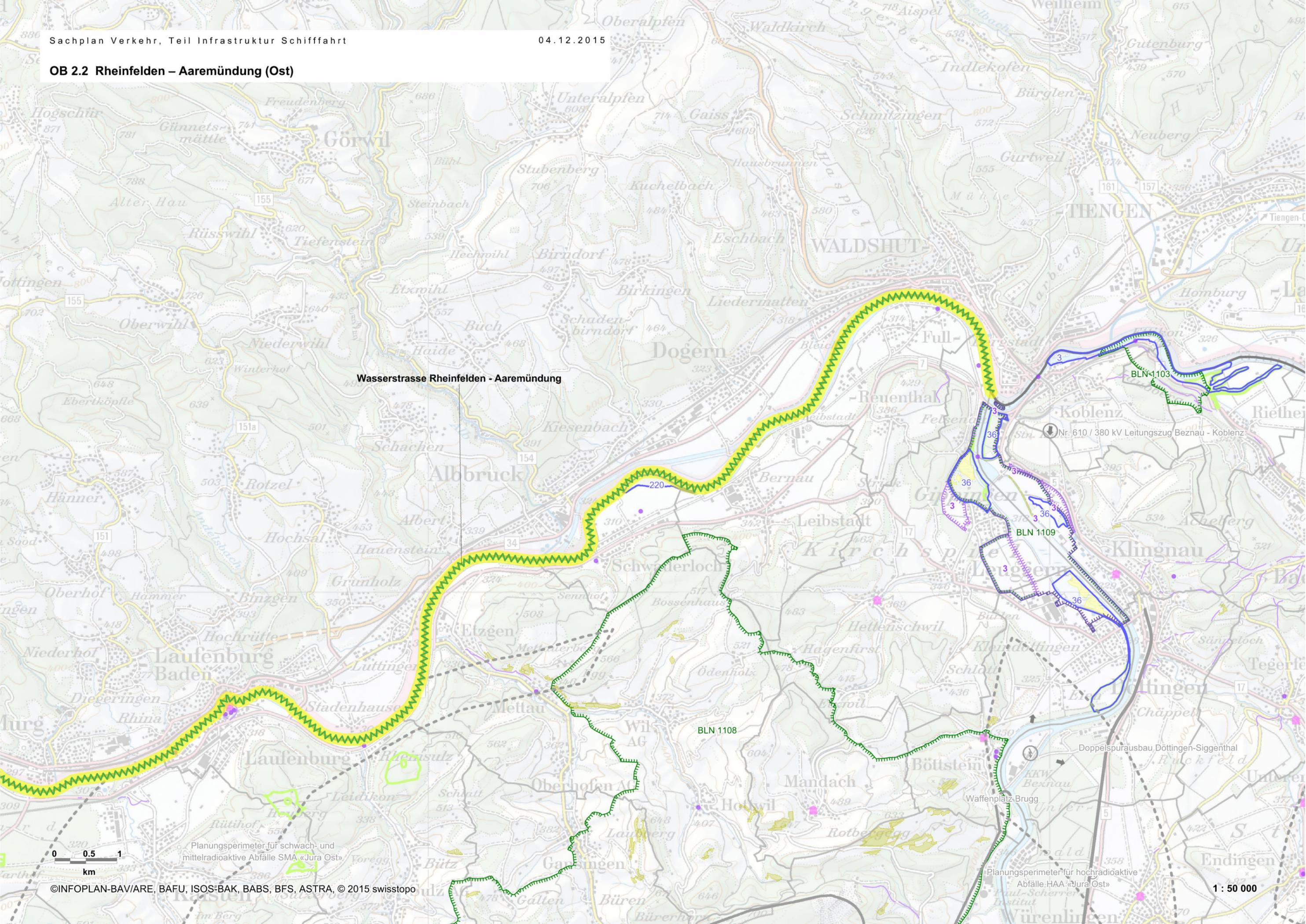
OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (West)



Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

Planungsperimeter für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (Ost)



Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

BLN 1103

Nr. 610 / 380 kV Leitungszug Beznau - Koblenz

BLN 1109

BLN 1108

Doppelspurausbau Döttingen-Siggental

KKW Beznau

Planungsperimeter für schwach- und mittleradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Planungsperimeter für hochradioaktive Abfälle HAA «Jura Ost»

6 Modalità di adattamento e di aggiornamento

6.1

Adattamenti

Premesse

L'elaborazione di dossier sulla navigazione e le decisioni in merito a progetti concreti – approvazione di piani concernenti infrastrutture idroviarie, rilascio di concessioni e autorizzazioni o concessione di contributi per edifici o impianti – tengono conto della presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti. Nel Piano settoriale vengono coordinati i progetti che adempiono i criteri necessari (cfr. appendice).

Principio

La presente parte attuativa del piano verrà adeguata periodicamente in funzione della parte programmatica e delle decisioni adottate dal Parlamento e dal Consiglio federale in merito ai dossier sulla navigazione. Se necessario, sarà interamente rivista e rielaborata. La sua rielaborazione o il suo completamento si ispirano ai seguenti principi:

- L'Ufficio federale competente procede alla rielaborazione o al completamento della presente parte attuativa quando lo richiedono la concretizzazione degli obiettivi, dei principi e delle priorità formulati nella parte programmatica o le decisioni del Parlamento o del Consiglio federale oppure se in tal modo è possibile ottenere una soluzione complessivamente migliore. I relativi programmi di settore e le indicazioni sui progetti sono elaborati in collaborazione con i servizi federali, i Cantoni e altri partner.
- L'Ufficio federale competente elabora le indicazioni concernenti i progetti rilevanti ai fini del Piano settoriale (cfr. cap. 5.1).
- A livello federale e cantonale le procedure vanno limitate allo stretto indispensabile, evitando i doppi. Se possibile, la procedura d'adozione del Piano settoriale va portata avanti in parallelo alle procedure specifiche o alle procedure d'approvazione dei piani direttori.
- L'approvazione di una rielaborazione o di un completamento incontestati della presente parte attuativa compete secondo l'articolo 21 capoverso 4 OPT al DATEC.

6.2

Aggiornamenti

I programmi o i progetti territoriali concreti già contenuti nella presente parte attuativa sono aggiornati a intervalli regolari secondo l'avanzamento dei lavori di progettazione e di pianificazione.

- Gli aggiornamenti incontestati o previsti dalle istruzioni formulate spettano all'Ufficio federale competente.

7 Appendice

Obiettivi strategici e strategie di sviluppo del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica

Obiettivi strategici

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale ha definito i seguenti obiettivi strategici per la politica delle infrastrutture di trasporto, tenendo conto dei principi dello sviluppo sostenibile e di altre esigenze della politica federale:

- A1 Mantenere la funzionalità delle infrastrutture di trasporto per la società e l'economia**
- Mantenere infrastrutture efficienti di trasporto merci e viaggiatori caratterizzate da alta affidabilità, in grado di ridurre per quanto possibile le perdite di tempo e di comodità e di garantire un collegamento ottimale tra i vari mezzi di trasporto.
- Mettere a disposizione strumenti per mantenere a livelli accettabili il traffico merci residuo sugli assi di transito situati nelle regioni alpine al fine di garantire la protezione delle Alpi.
- A2 Migliorare la qualità dei collegamenti tra gli agglomerati e i centri**
- Garantire buoni collegamenti tra i centri svizzeri e una buona accessibilità delle metropoli europee e dei centri urbani limitrofi. Creare i presupposti per assicurare la funzionalità del sistema urbano svizzero, rafforzare la piazza economica elvetica e la sua competitività a livello internazionale.
- A3 Garantire l'accessibilità delle regioni rurali e dei centri turistici e garantire il servizio universale**
- Nel traffico merci e viaggiatori, la garanzia di buoni collegamenti tra i centri rurali e gli agglomerati contribuisce a fare in modo che le regioni rurali continuino a fungere da spazi abitativi ed economici. La buona accessibilità delle regioni turistiche alpine garantisce la competitività. La garanzia di un'offerta minima di trasporti pubblici e la disponibilità di una rete stradale efficiente devono permettere di garantire la mobilità a tutte le cerchie della popolazione e in tutte le regioni del Paese, creando presupposti favorevoli all'economia.
- A4 Promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti e migliorare la qualità degli spazi insediativi**
- Le infrastrutture di trasporto (compreso il traffico lento) devono contribuire allo sviluppo di insediamenti compatti, di estensione limitata e ben strutturati. Ciò implica anche evitare che le infrastrutture di trasporto abbiano un impatto negativo sulla qualità di vita negli agglomerati e sugli insediamenti meritevoli di protezione.
- A5 Garantire la sicurezza dei trasporti**
- I rischi per la popolazione e l'ambiente legati all'impiego dei mezzi di trasporto e al trasporto di merci pericolose devono essere ridotti per quanto possibile. Le vie di comunicazione devono essere protette dai pericoli naturali.
- A6 Ridurre l'impatto ambientale e preservare le risorse vitali naturali**
- Si punta alla protezione del suolo, dei paesaggi, degli habitat e delle acque dai pregiudizi che derivano direttamente o indirettamente dalle infrastrutture di trasporto. Il consumo di risorse naturali va limitato. I quantitativi di inquinanti atmosferici prodotti dal traffico e i gas serra (in particolare il CO₂) vanno ridotti a livelli sopportabili e il consumo di carburanti fossili ridotto al minimo.
- A7 Creare un rapporto costi/benefici positivo e mantenere a livelli sostenibili le spese pubbliche**

Si mira a un rapporto positivo tra costi (costruzione, esercizio, manutenzione e costi consequenziali ambientali) e benefici degli investimenti per la società, l'economia e l'ambiente. Le condizioni quadro finanziarie e il rapporto costi/benefici sono determinanti ai fini della realizzazione di un progetto. Le decisioni di investimento si basano su una valutazione trasparente dei costi indotti. I costi delle infrastrutture di trasporto e le relative spese di manutenzione ed esercizio devono essere sostenibili anche per le generazioni future.

Strategie di sviluppo

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale ha definito le seguenti strategie di sviluppo, tenendo conto degli obiettivi della politica delle infrastrutture di trasporto.

Promuovere la complementarità dei vettori di trasporto

Il coordinamento dei vettori e dei mezzi di trasporto promuove l'impiego funzionale dei vettori e aumenta l'efficienza del sistema globale dei trasporti.

Nel pianificare le infrastrutture, i servizi federali considerano i seguenti principi:

- S1.1 Nel traffico viaggiatori e merci, la Confederazione provvede a fare in modo che i vettori di trasporto siano combinati efficacemente in funzione dei rispettivi punti di forza, vengano creati collegamenti funzionali tra le reti d'importanza nazionale e le reti regionali e, grazie allo sviluppo delle infrastrutture, i mezzi di trasporto siano impiegati in modo razionale ed efficiente. Crea i presupposti per aumentare la quota dei trasporti pubblici e del traffico lento basandosi sul principio della libera scelta del mezzo di trasporto.
- S1.2 Nel traffico merci i vettori di trasporto sono chiamati a svolgere principalmente le funzioni seguenti:
- idrovie: assorbire una parte del traffico combinato, importazione e trasporto delle merci ponderose e dei container;
 - ferrovia e traffico combinato: assorbire il traffico merci di transito internazionale, il traffico merci pesante transalpino, il trasporto di merci a lunga distanza;
 - strada: assorbire il trasporto di merci a breve e media distanza e le consegne a domicilio.
- S1.3 Nel traffico viaggiatori i vettori di trasporto assolvono principalmente le funzioni seguenti:
- traffico lento: garantire i collegamenti all'interno degli agglomerati nonché l'accesso alle attività di svago e ad altri mezzi di trasporto;
 - trasporti pubblici su strada: garantire i collegamenti dentro e fuori gli agglomerati, collegare i centri non serviti dalla ferrovia, garantire l'allacciamento alle tratte ferroviarie;
 - traffico ferroviario: garantire i collegamenti tra i centri nazionali, i collegamenti con i principali centri europei e le regioni limitrofe estere, il collegamento dei centri rurali con i centri di medie e grandi dimensioni nonché il traffico di agglomerato (S-Bahn);
 - traffico motorizzato privato: garantire i collegamenti tra gli agglomerati, l'accessibilità ai centri lontani dagli assi della rete dei trasporti pubblici come pure l'accessibilità e la viabilità capillare nelle regioni rurali.
- S1.4 L'aviazione passeggeri e commerciale assicura i collegamenti intercontinentali della Svizzera e i collegamenti con i principali centri europei. Per i tragitti inferiori a quattro ore in treno (viaggi d'affari) o a otto ore in treno (traffico di svago e notturno), la ferrovia dovrà assorbire a medio e lungo termine una quota più elevata di traffico viaggiatori tra i centri europei.

S1.5 Per trarre il massimo vantaggio dalle possibili complementarità tra i mezzi di trasporto, la Confederazione armonizza i propri piani e li coordina con quelli dei Cantoni; formalizza le sue intenzioni di promozione del traffico merci combinato in documenti programmatici, cerca soluzioni comuni a vari vettori nei corridoi e nei nodi in cui interagiscono diversi sistemi di trasporto. Evita di potenziare simultaneamente vettori paralleli che hanno le stesse funzioni e di potenziare le reti se non vi è una domanda documentata e accertata.

Garantire la funzionalità delle infrastrutture di trasporto

Il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture di trasporto rappresenta una premessa fondamentale per gestire efficacemente la domanda di trasporto.

Nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto i servizi federali tengono conto dei seguenti principi:

S2.1 Per garantire la funzionalità della rete dei trasporti, alla costruzione di nuove infrastrutture o al potenziamento di quelle esistenti va preferito l'impiego ottimale delle infrastrutture.

S2.2 Le misure volte al potenziamento delle capacità si concentrano principalmente sul mantenimento della funzionalità del sistema trasportistico, allo scopo di migliorare l'affidabilità e di eliminare i guasti e le criticità. Esse vengono realizzate unicamente se sussiste un bisogno documentato, con interventi adeguati e per quanto possibile a costi contenuti.

La necessità di nuove infrastrutture è data se

- dopo aver adottato misure di gestione del traffico, corredate se necessario da provvedimenti di economia di mercato, le capacità esistenti vengono esaurite;
- le possibilità di decongestionamento attraverso altre infrastrutture o altri mezzi di trasporto non permettono di ottenere i risultati attesi;
- i potenziamenti contribuiscono allo sviluppo territoriale auspicato e sono conformi ai principi della sostenibilità.

I progetti di potenziamento che mirano prevalentemente all'aumento delle velocità di percorrenza anziché al mantenimento della funzionalità della rete vanno evitati, in particolare negli agglomerati e negli spazi rurali periurbani, in modo da contrastare l'edificazione sparsa e un'ulteriore crescita del traffico.

S2.3 La Confederazione esamina l'efficacia degli strumenti di gestione della domanda (gestione mirata del traffico grazie alla telematica dei trasporti o misure tariffarie per influenzare l'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto). Provvede a fare in modo che, nel limite del possibile, i costi interni e esterni del traffico stradale e ferroviario vengano imputati integralmente in base al principio di causalità.

Gestire lo sviluppo degli agglomerati e l'evoluzione del traffico d'agglomerato

Negli agglomerati lo sviluppo coordinato dei vettori di trasporto s'impone con urgenza. L'armonizzazione della pianificazione dei trasporti e della pianificazione territoriale deve facilitare il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della Confederazione e dei Cantoni negli agglomerati e permettere di ridurre al minimo i costi delle infrastrutture di trasporto. Negli agglomerati viene data grande importanza alla gestione delle reti.

Nel pianificare le infrastrutture di trasporto negli agglomerati, i servizi federali considerano i seguenti principi:

S3.1 La Confederazione coordina i propri progetti infrastrutturali d'importanza nazionale negli agglomerati e li armonizza con le pianificazioni cantonali e regionali. Fa in modo che le reti stradali e ferroviarie che appronta forniscano un contributo fondamentale alla gestione del traffico d'agglomerato, oltre che servire il traffico nazionale. Prende in considerazione le misure definite nei piani direttori cantonali per limitare l'espansione degli agglomerati e per promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Tiene inoltre conto dei piani di misure antinquinamento adottati dai Cantoni.

S3.2 Quando contribuisce al finanziamento di programmi nell'ambito del traffico d'agglomerato o di programmi di potenziamento della rete stradale complementare la Confederazione può stipulare convenzioni con i Cantoni in merito alle misure necessarie per rafforzare i centri esistenti ed evitare un'ulteriore edificazione sparsa.

S3.3 La Confederazione sostiene la gestione del traffico dal punto di vista pianificatorio e organizzativo in modo da permettere una migliore gestione spazio-temporale delle scarse capacità infrastrutturali.

Collegare le zone rurali e le regioni turistiche

L'accessibilità delle zone rurali è generalmente buona e va preservata sul lungo periodo. A tal fine, viene data la priorità al mantenimento dell'offerta di base e al mantenimento della qualità e del valore delle infrastrutture di trasporto.

Nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto, i servizi federali tengono conto dei seguenti principi:

S4.1 Con la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto d'importanza nazionale la Confederazione mira a mantenere la qualità dei collegamenti con le regioni rurali e turistiche e a garantire collegamenti di qualità con le principali regioni turistiche.

S4.2 Nelle zone rurali, la Confederazione sostiene, nell'ambito delle proprie competenze e attraverso contributi finanziari, un servizio universale adeguato nel settore dei trasporti pubblici. Nelle regioni periferiche e di montagna garantisce in modo adeguato il mantenimento della qualità e del valore delle infrastrutture di trasporto.

S4.3 Fa in modo che possano essere mantenuti collegamenti sufficienti tra regioni rurali vicine.

Sostenere il traffico lento e la mobilità combinata nel traffico viaggiatori

Oltre a permettere gli spostamenti quotidiani, il traffico lento (ciclisti e pedoni) serve alle attività di svago e al turismo. Collegamenti attrattivi per il traffico lento aumentano la qualità insediativa e sono uno strumento importante per promuovere lo sviluppo centripeto. L'esistenza di reti coerenti, segnalate e sicure e di collegamenti adatti con altri mezzi di trasporto è una premessa fondamentale per lo sviluppo del traffico lento.

Nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto, i servizi federali tengono conto dei seguenti principi:

S5.1 La Confederazione sostiene lo sviluppo del traffico lento negli agglomerati, nella misura in cui questo tipo di traffico permette di migliorare l'efficienza del sistema globale dei trasporti.

S5.2 Nell'adempimento dei propri compiti nel settore del traffico ferroviario e stradale, la Confederazione provvede ad integrare in modo ottimale il traffico lento nelle catene di trasporto, ad eliminare gli ostacoli nella rete della mobilità lenta e a migliorare la sicurezza del traffico, in particolare nelle interfacce con la rete locale.

S5.3 Coordina lo sviluppo di percorsi ciclabili e pedonali d'importanza nazionale.

Migliorare la sicurezza dei trasporti

I rischi che i trasporti comportano per la sicurezza degli utenti e dell'ambiente devono essere ridotti al minimo.

Nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto, i servizi federali tengono conto dei seguenti principi:

S6.1 Nella pianificazione, costruzione, esercizio e manutenzione delle infrastrutture la Confederazione provvede a migliorare ulteriormente la sicurezza dei trasporti e a fare in modo che la sicurezza dei trasporti ferroviari venga mantenuta almeno ai livelli attuali.

S6.2 Nell'adempimento dei propri compiti, la Confederazione provvede a proteggere le vie di comunicazione e gli utenti dai pericoli naturali e finanzia le pertinenti misure nei limiti dei vincoli legali.

S6.3 Nelle aree vicine alle infrastrutture di trasporto, la Confederazione provvede a ridurre al minimo i rischi per la popolazione e l'ambiente riconducibili ai processi di trasporto.

Diminuire l'impatto ambientale e il consumo energetico

Nel settore dei trasporti l'impatto ambientale può essere ridotto mediante il trasferimento verso mezzi di trasporto più ecologici, l'adozione di misure tecniche per aumentare l'eco-efficienza dei veicoli e il risanamento delle infrastrutture.

Nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto, i servizi federali tengono conto dei seguenti principi:

S7.1 Nell'ambito delle proprie competenze, la Confederazione provvede ad aumentare l'eco-efficienza della strada e della ferrovia (ad esempio con misure di esercizio e gestione del traffico, utilizzo di veicoli, aerei e navi più ecologici e a maggiore efficienza energetica, pavimentazione stradale fonoassorbente).

S7.2 Nel proprio ambito di competenza, la Confederazione garantisce il risanamento delle infrastrutture di trasporto esistenti e non più conformi alle prescrizioni di tutela dell'ambiente naturale e edificato (in particolare per quanto riguarda i corridoi faunistici, l'inquinamento atmosferico e acustico e la tutela degli insediamenti abitativi e dei siti archeologici).

S7.3 I piani infrastrutturali della Confederazione mirano a ridurre l'impatto dei processi di trasporto a un livello sopportabile per la popolazione e l'ambiente naturale e edificato e ad utilizzare il suolo in modo parsimonioso. A livello di pianificazione, i servizi federali provvedono a mantenere o creare zone a traffico limitato o zone senza traffico.

Compatibilità della parte Infrastruttura navigazione con la parte programmatica

Compatibilità con gli obiettivi della politica delle infrastrutture di trasporto

La Confederazione si è posta l'obiettivo di incentivare una mobilità sostenibile. Quest'obiettivo non può essere perseguito senza un aumento della quota dei trasporti merci su acqua e su ferro rispetto al traffico merci complessivo. La Confederazione si adopera quindi per assicurare la disponibilità di infrastrutture portuali efficienti, accordando la massima priorità alla protezione dell'ambiente e della popolazione. La modernizzazione della navigazione consente inoltre di offrire una valida alternativa alla strada per il traffico merci e viaggiatori.

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti sono fissati gli obiettivi della politica svizzera delle infrastrutture di trasporto. Il Consiglio federale ha definito una serie di programmi per l'ulteriore sviluppo delle infrastrutture di trasporto, tenendo conto di questi obiettivi, dei principi dello sviluppo sostenibile e delle esigenze delle altre politiche federali. La tabella seguente mostra il rapporto tra gli obiettivi della parte programmatica e i programmi federali riportati nel capitolo 4 della presente parte attuativa.

Programmi della Confederazione in materia di navigazione	Obiettivi della politica federale delle infrastrutture di trasporto ²⁷						
	Obiettivo A1 Mantenere la funzionalità	Obiettivo A2 Migliorare la qualità dei collegamenti	Obiettivo A3 Garantire l'accessibilità	Obiettivo A4 Promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti	Obiettivo A5 Garantire la sicurezza dei trasporti	Obiettivo A6 Ridurre l'impatto ambientale	Obiettivo A7 Mantenere le spese a livelli sostenibili
4.1 Idrovie	X	X			X	X	X
4.2 Aiuti pubblici	X		X			X	X
4.3 Cooperazione internazionale	X	X				X	X
4.4 Navigazione sul Reno	X	X			X	X	X
4.5 Impianti portuali	X	X				X	X
4.6 Navigazione interna			X		X	X	X

Fig. 6: Rapporto tra i programmi per lo sviluppo dell'infrastruttura della navigazione e gli obiettivi della politica federale delle infrastrutture di trasporto

Compatibilità con le strategie di sviluppo per l'attuazione

Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti sono altresì definite le strategie per l'attuazione degli obiettivi della politica svizzera delle infrastrutture di trasporto. Nella tabella sottostante sono indicate le strategie considerate nella presente parte attuativa. Nell'appendice (cfr. cap. precedente) sono altresì elencate tutte le strategie del Piano settoriale.

Strategie di sviluppo della politica federale delle infrastrutture di trasporto con riferimento all'infrastruttura per la navigazione		Programmi della Confederazione per la navigazione
S 1.1	Assicurare la complementarità dei vettori di trasporto e il collegamento tra le reti nazionali e regionali	Capitoli 2.2, 2.3, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4
S 1.2	Garantire la funzione della navigazione merci e del traffico combinato	Capitoli 3.2, 4.1, 4.2, 4.3
S 1.3	Garantire la funzione della navigazione passeggeri	Capitolo 4.4
S 1.5	Coordinare la pianificazione	Capitoli 2.2, 3.2, 3.3

²⁷ Obiettivi della politica federale delle infrastrutture di trasporto secondo il Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, del 26 aprile 2006

Strategie di sviluppo della politica federale delle infrastrutture di trasporto con riferimento all'infrastruttura per la navigazione		Programmi della Confederazione per la navigazione
S 2.2	Emanare disposizioni concernenti il potenziamento delle capacità	Capitolo 3.3, 4.3
S 4.2	Sostenere il servizio universale nel settore dei trasporti pubblici	Capitolo 4.4
S 6.1	Mantenere la sicurezza della navigazione ai livelli attuali	Capitolo 4.1
S 6.3	Ridurre al minimo i pericoli per la popolazione e l'ambiente	Capitolo 3.2
S 7.3	Ridurre l'impatto dei processi di trasporto a un livello sopportabile	Capitolo 3.2

Fig. 7: Esposizione delle strategie di sviluppo della politica federale delle infrastrutture di trasporto nei programmi di sviluppo dell'infrastruttura della navigazione

Esame della rilevanza di una misura per il Piano settoriale

Per le misure che incidono considerevolmente sulla pianificazione del territorio e dell'ambiente è richiesto un Piano settoriale. Nel Piano settoriale dei trasporti sono quindi inseriti i progetti di costruzione o di potenziamento di infrastrutture di trasporto che necessitano di un coordinamento particolare con altre pianificazioni territoriali della Confederazione, dei Cantoni o dei Paesi limitrofi.

Secondo le disposizioni della parte programmatica adottata dal Consiglio federale, il coordinamento tra progetti e Piano settoriale dei trasporti avviene se i progetti

- concernono piani/progetti concreti e attuali (a),
- rientrano negli ambiti di competenza della Confederazione (b),
- sono necessari per il raggiungimento degli obiettivi di politica infrastrutturale dei trasporti (c) e
- incidono considerevolmente sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente (d).

I progetti che soddisfano queste quattro condizioni sono riportati nella lista «campi d'intervento e progetti che necessitano di un coordinamento particolare».

I progetti che non soddisfano questi criteri non sono rilevanti per il Piano settoriale; questo non significa che non siano importanti, bensì che saranno pianificati e coordinati con strumenti diversi dal Piano settoriale dei trasporti. Anche se attualmente non è prevista alcuna pianificazione in merito alla protezione del tracciato delle idrovie sul Rodano e sul Reno, la loro realizzazione dev'essere possibile in futuro. Pertanto, anche il primo criterio dev'essere soddisfatto.

Definizioni e abbreviazioni

Definizioni

Capacità: flusso di traffico massimo che un impianto di trasporto può assorbire.

Compagnia di navigazione: impresa attiva nella navigazione.

Concessione: autorizzazione rilasciata dall'autorità per esercitare un'attività soggetta ad autorizzazione

Costi esterni dei trasporti: costi di produzione delle prestazioni di trasporto che non sono sostenuti dagli utenti o da chi li causa, ma dalla collettività.

Dossier sui trasporti: dossier coordinati nel Piano settoriale dei trasporti.

Frequenza passeggeri: numero e ripartizione dei passeggeri sui battelli adibiti al trasporto di persone.

Gateway: stazione per il trasbordo di container a mezzo gru da un treno all'altro.

Idrovia: corso d'acqua percorribile dalle imbarcazioni di grosso tonnellaggio.

Imposta sugli oli minerali: tassa a destinazione vincolata che incentiva il trasporto ecologico.

Indennità d'esercizio: indennità versate agli operatori per coprire i costi d'esercizio.

Indicazioni sui progetti: dati di base per il rilascio di concessioni e autorizzazioni o per la concessione di contributi vincolati all'oggetto per i progetti rilevanti ai fini del Piano settoriale.

Libera navigazione: trasporto senza ostacoli di merci e passeggeri su un'idrovia.

Merci pericolose: sostanze, preparati o miscele trasportati che presentano una o più proprietà pericolose.

Mezzo di trasporto: veicolo che utilizza un vettore di trasporto (nel microcensimento il termine «trasporto» comprende anche lo spostamento a piedi).

Navigazione di grosso tonnellaggio: navi mercantili e battelli passeggeri.

Navigazione passeggeri: navigazione soggetta a concessione per il trasporto di viaggiatori.

Piccole imbarcazioni: barche a remi e a vela, imbarcazioni da diporto con o senza motore.

Piano direttore (cantonale): strumento di pianificazione dei Cantoni secondo la LPT.

Piano settoriale: strumento di pianificazione della Confederazione secondo la LPT.

Politica di trasferimento: politica che mira a trasferire dalla strada alla rotaia e alle vie navigabili il traffico pesante che attraversa le Alpi.

Porti Renani Svizzeri: ente che gestisce i porti di Kleinhüningen, Birsfelden e Muttenz.

Potenziamento delle capacità: aumento delle capacità di trasporto via acqua mediante l'aumento dei volumi trasportati, ovvero un maggior sfruttamento dei mezzi di trasporto o il trasbordo più efficiente delle merci nei porti.

Programma di settore: documento di base per la pianificazione e il coordinamento di progetti in un determinato settore.

Programma territoriale: documento che regola il coordinamento degli interessi della Confederazione e dei Cantoni nelle zone problematiche.

Progetto generale: progetto che definisce le basi tecniche per l'ampliamento di un'idrovia.

Progetto territoriale Svizzera: strategia congiunta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni per uno sviluppo sostenibile del territorio

Protezione del tracciato: garanzia di poter ampliare un canale navigabile per permettere la navigazione di grosso tonnellaggio.

Rapporto sulla politica svizzera della navigazione: rapporto del Consiglio federale del 14 ottobre 2009 che funge da base per le indicazioni contenute nella presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti.

Regione rurale periferica: spazio rurale situato al di fuori del centro urbano degli agglomerati e al di fuori del Mittelland e che dista più di 20 minuti dal centro urbano più vicino con i mezzi di trasporto individuali.

Ripartizione modale: ripartizione del volume di traffico (corse viaggiatori o tonnellate) o delle prestazioni di trasporto (persone-km o tkm) su più vettori o mezzi di trasporto.

Sistema idroviario: sistema di idrovie.

Sovranità sulle acque: i Cantoni attuano la legislazione sulla navigazione interna e sorvegliano la navigazione che non è sottoposta alla vigilanza della Confederazione. Pianificano, sistemano e mantengono i corsi d'acqua.

Standard ambientali: direttive internazionali per la protezione dell'ambiente.

Traffico a lunga distanza: traffico nazionale e internazionale tra i centri, gestito in modo economicamente autonomo, vale a dire senza beneficiare di indennità pubbliche.

Traffico combinato: trasporto che si svolge attraverso vari mezzi di trasporto (ad es. container, veicoli pesanti ecc.) e la ferrovia.

Traffico di transito: trasporto di persone e di merci attraverso la Svizzera e la cui origine e destinazione si trovano all'estero.

Traffico interno: traffico viaggiatori e merci il cui punto d'origine e di destinazione si trovano in Svizzera.

Traffico lento: traffico pedonale e ciclistico.

Traffico regionale: traffico all'interno di una regione (fatto salvo il traffico esclusivamente locale) e traffico con regioni vicine (anche estere), ordinato dalle autorità pubbliche e per il quale queste versano indennità. È garantito tutto l'anno e le linee hanno una funzione di collegamento. Il traffico regionale si svolge su rotaia, strada (autobus), battelli o impianti a fune.

Trasbordo di merci (trasbordo di container, centro di trasbordo): trasferimento di carichi merci, anche da un vettore di trasporto a un altro (ferrovia, strada, navigazione).

Trasporti pubblici (TP): trasporto di linea, vincolato a orario, di persone e merci con un mezzo di trasporto quale treno, autobus, tram, battello, ferrovia di montagna e aereo del traffico di linea o charter.

UNECE (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite): commissione delle Nazioni Unite per promuovere la crescita economica in Europa. Il settore di attività rilevante per la Sezione Navigazione dell'UFT è quello del trasporto di merci pericolose, in particolare il trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna.

Vettore di trasporto: infrastruttura di trasporto quale strada, ferrovia, aerovie e idrovie.

Zona rurale periurbana: zona rurale che si trova all'interno degli agglomerati e che dista al massimo 20 minuti dal centro urbano più vicino con i mezzi di trasporto individuali.

Abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CCNR	Commissione centrale per la navigazione sul Reno
DA	Dato acquisito
DFF	Dipartimento federale delle finanze
FFS	Ferrovie federali svizzere SA
HBS	Hafenbahnen Schweiz AG (ferrovie portuali svizzere)
IP	Informazione preliminare
Lferr	Legge federale sulle ferrovie
LPT	Legge sulla pianificazione del territorio
LTrasf	Legge sul trasferimento del traffico merci
LTV	Legge sul trasporto di viaggiatori
MA	Atto di Mannheim
NAIADES	Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
OEIA	Ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente
OIF	Ordinanza contro l'inquinamento fonico
OITRV	Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori
OPIR	Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti
OPT	Ordinanza sulla pianificazione del territorio
PAP	Procedura di approvazione dei piani
PSAT	Piano settoriale AlpTransit
PSE	Piano settoriale Elettrodotti
RI	Risultato intermedio
RPF	Regierungspräsidium Freiburg
SC	Scheda di coordinamento
SRH	Porti Renani Svizzeri
TCCI	Trasporto in carri completi isolati
TCNA	Trasporto combinato non accompagnato
TEN	Trans-European Networks (reti transeuropee)
TEU	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i> : misura standard di volume nel trasporto dei container (20 piedi)
TP	Trasporti pubblici
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UE	Unione europea
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFCOM	Ufficio federale delle comunicazioni
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UNECE	Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (<i>United Nations Economic Commission for Europe</i>)
USTRA	Ufficio federale delle strade
UST	Ufficio federale di statistica

Legende/Légende/Legenda

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

-  BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)
objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels)
oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
-  Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre
-  Flachmoor
bas-marais
palude
-  Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione
-  Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi
-  Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale
-  Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
-  Jagdbanngebiet
district franc
bandita
-  Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica
-  Kulturgut
bien culturel
bene culturale
-  ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz)
objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse)
oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
-  IVS-Objekt (Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung)
objet IVS (voie de communication historique d'importance nationale)
oggetto IVS (via di comunicazione storiche d'importanza nazionale)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

-  Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale
-  Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale
-  Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Festlegungen Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt Indications du Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure navigation Indicazioni Piano settoreie dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione

Anlagen / installations / installazione

- | | | |
|--|--|--|
| Sicherung bestehende Anlage
mesure de maintien
(installation existante)
Misura di mantenimento
(installazione esistente) | Anpassung/Umnutzung
modification/changement
d'utilisation
modifica/cambio di
utilizzazione | Neubau
nouvelle installation
nuova installazione |
|--|--|--|

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  |  |  | Wasserstrasse
voie navigable
idrovia |
|---|---|---|--|

Planerische Massnahmen / mesures de planification / misure di pianificazione

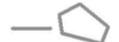
- | | | |
|--|---|--|
| Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito | Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio | Vororientierung
information préalable
informazione preliminare |
|--|---|--|

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  |  |  | Standortfestlegung (Linie)
choix de l'emplacement (ligne)
determinazione dell'ubicazione (linea) |
|---|---|---|--|

Weitere Angaben zum Sachbereich / autres données sectorielles / altri dati settoriali

-  Hafen für Güterumschlag
port de transbordement de marchandises
porto per il trasbordo di merci
-  Schleuse
écluse
conca di navigazione
-  Doppelschleuse
écluse a sas double
conca di navigazione a doppia porte a valle ed a monte

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali

-  Flugplätze SIL
Aérodromes PSIA
Aerodromi PSIA
-  Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria
-  Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro
-  Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari
-  Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)
-  Geologische Tiefenlager (Projekte)
dépôts en couches géologiques profondes (projets)
depositi in strati geologici profondi (progetti)