



Berna, 20.12.2017

Concezione del trasporto di merci per ferrovia

Base della Confederazione per lo sviluppo delle infrastrutture per il traffico merci ferroviario

N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009





N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Le concezioni e i piani settoriali ai sensi dell'articolo 13 della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) rappresentano i principali strumenti di pianificazione territoriale a disposizione della Confederazione. Essi le consentono di soddisfare l'obbligo di pianificare e coordinare le attività d'incidenza territoriale e la aiutano a risolvere in maniera adeguata i problemi, sempre più complessi, legati all'adempimento dei relativi compiti. Nell'ambito delle concezioni e dei piani settoriali la Confederazione spiega come prevede di adempiere i suddetti compiti in un determinato ambito settoriale o tematico, precisando gli obiettivi che intende perseguire nonché le condizioni e le esigenze che intende rispettare. Elaborati in stretta collaborazione tra i servizi federali e i Cantoni, le concezioni e i piani settoriali contribuiscono a ottimizzare gli sforzi di tutte le autorità in materia di pianificazione del territorio.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Indice

1. Scopo e importanza della concezione del trasporto di merci per ferrovia	4
1.1 Scopo	4
1.2 Importanza e campo d'applicazione	6
2. Obiettivi e principi generali	7
2.1 Obiettivi e linee guida	7
2.2 Principi	11
3. Strumenti	14
4. Categorie di impianti	17
4.1 Impianti di carico per il traffico merci ferroviario	18
4.2 Stazioni del traffico merci	29
5. Prospettive	35
Elenco delle abbreviazioni	36
Glossario	37



1. Scopo e importanza della concezione del trasporto di merci per ferrovia

1.1 Scopo

La concezione specifica le condizioni quadro per la pianificazione e il finanziamento degli impianti del traffico merci ferroviario dal punto di vista della Confederazione.

Con la concezione del trasporto di merci per ferrovia la Confederazione fissa le basi per lo sviluppo dei diversi tipi di impianti del traffico merci ferroviario. La concezione è uno strumento previsto dall'articolo 13 della legge federale del 22 giugno 1979¹ sulla pianificazione del territorio (legge sulla pianificazione del territorio, LPT). Il compito di elaborare una concezione è sancito dall'articolo 3 della legge federale del 25 settembre 2015² sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci, LTM).

La concezione del trasporto di merci per ferrovia definisce la posizione della Confederazione in merito all'orientamento nel lungo periodo della pianificazione degli impianti del traffico merci ferroviario. In questo modo la Confederazione accresce la sicurezza della pianificazione per gli attuali e futuri proprietari e gestori di impianti, nonché per i diversi attori del traffico merci ferroviario che usufruiscono in maniera diretta o indiretta degli impianti. A questo proposito, la concezione stabilisce i principi per la definizione delle priorità nell'impiego dei fondi della Confederazione per gli impianti del traffico merci ferroviario. Riveste particolare importanza il coordinamento con la pianificazione delle misure per l'ampliamento e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, nonché con gli strumenti di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, la concezione specifica il modo in cui i Cantoni possono tutelare gli interessi della Confederazione nella pianificazione degli impianti. Alcune problematiche di coordinamento potranno essere chiarite soltanto nei singoli casi concreti, attraverso una ponderazione gerarchicamente conforme degli interessi. In questi casi la concezione definisce processi strutturati per l'assunzione di decisioni in merito allo sviluppo degli impianti. La concezione serve a coordinare gli effetti sul territorio del traffico merci ferroviario, previsti dalla politica dei trasporti e di trasferimento del traffico perseguita a livello federale, con gli altri interessi rilevanti della Confederazione.

¹ RS 700

² RS 742.41



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

La concezione spiega in che modo la Confederazione fa sì che i suoi interessi vengano considerati nel processo di pianificazione.

La concezione funge da base per la pianificazione degli impianti del traffico merci ferroviario da parte dei Cantoni, dei Comuni, dei gestori dell'infrastruttura e di soggetti privati. Nel contempo, essa serve per garantire il necessario coordinamento dei suddetti impianti con l'infrastruttura stradale e portuale. Essa illustra in modo tempestivo e adeguato alle parti responsabili della pianificazione gli interessi determinanti della Confederazione, in modo che possano essere opportunamente considerati. Nel contempo, la concezione illustra in che modo, nella fase di concretizzazione e attuazione dei suoi contenuti, viene assicurato il coordinamento con il piano settoriale dei trasporti, gli altri piani settoriali della Confederazione, i piani direttori cantonali e gli altri strumenti di pianificazione e finanziamento della Confederazione. In questo modo si possono individuare tempestivamente, e laddove possibile evitare, eventuali conflitti con altri interessi della Confederazione, che potrebbero causare la mancata realizzazione di un progetto, ritardi oppure un rifiuto del finanziamento o del cofinanziamento da parte della Confederazione in una fase di pianificazione già avanzata.

La concezione illustra le forme di collaborazione tra le diverse parti interessate.

La concezione illustra le strutture e i processi che consentono una proficua collaborazione tra i servizi federali interessati e i Cantoni, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti privati. L'adozione di un orientamento uniforme a livello nazionale nel mantenimento della qualità e nello sviluppo degli impianti del traffico merci esistenti, così come nella realizzazione di nuovi impianti, favorisce uno sviluppo coerente del traffico merci in tutte le regioni del Paese e un miglior coordinamento con le altre infrastrutture di trasporto, oltre che con le infrastrutture ferroviarie e importanti impianti del traffico merci dei Paesi confinanti. La concezione promuove un approccio maggiormente intercantonale alla pianificazione degli impianti e dei siti. Fornendo indicazioni sulla ripartizione territoriale del fabbisogno di impianti e delle loro capacità, permette di adottare un approccio interregionale nella delimitazione di aree e siti adeguati per gli impianti del traffico merci ferroviario, favorendo così il coordinamento dei piani direttori e dei piani di utilizzazione con le aree adiacenti interessate dal traffico merci. Inoltre, essa aiuta la Confederazione negli sforzi volti a garantire decisioni rapide e trasparenti a livello federale in ogni fase dello sviluppo di progetti relativi agli impianti.



1.2 Importanza e campo d'applicazione

La concezione non crea nuove norme di diritto, né nuove competenze, bensì definisce concretamente l'applicazione di disposizioni vigenti. Essa aiuta così ad ottimizzare, dal punto di vista della pianificazione, il mantenimento della qualità e lo sviluppo degli impianti del traffico merci esistenti, nonché la realizzazione di nuovi impianti.

In conformità con l'articolo 22 dell'ordinanza del 28 giugno 2000³ sulla pianificazione del territorio (OPT), la concezione ha carattere vincolante per le autorità e deve pertanto essere tenuta in considerazione dai servizi federali, dai Cantoni, dai responsabili della pianificazione a livello regionale, dalle Città e dai Comuni nell'elaborazione, nell'applicazione e nella verifica dei piani settoriali, dei piani direttori e dei piani di utilizzazione di loro competenza. Le indicazioni contenute nella concezione hanno valenza di orientamento in materia di pianificazione territoriale e quindi, dal punto di vista materiale, si collocano a livello del piano direttore. La concezione non modifica le attuali competenze relative alla delimitazione di aree e siti adatti a impianti del traffico merci ferroviario nei piani settoriali (che spettano alla Confederazione), così come nei piani direttori e di utilizzazione (che spettano ai Cantoni e ai Comuni).

Nella pianificazione degli impianti del traffico merci, i responsabili della pianificazione devono dimostrare di aver tenuto in considerazione le disposizioni della legislazione federale e cantonale. Il rispetto delle suddette disposizioni va verificato nelle decisioni di approvazione dei piani relative agli impianti. In particolare, vanno rispettati gli interessi in materia di protezione dell'ambiente sanciti dalla legge sulla protezione dell'ambiente, dalla legge sulle foreste, dalla legge sulla protezione delle acque, dalla legge sulla pesca, dalla legge sulla protezione della natura e del paesaggio e dalle relative prescrizioni esecutive, come l'ordinanza del 27 febbraio 1991⁴ sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR).

La concezione non contiene disposizioni concrete sotto il profilo territoriale per la delimitazione di aree e siti destinati a impianti del traffico merci ferroviario. Le indicazioni concernenti la ripartizione territoriale del fabbisogno di impianti di norma sono formulate su base regionale e non specificano le superfici o i siti concreti da destinare a tali impianti. La concezione è integrata da un rapporto complementare, che fornisce informazioni aggiuntive sull'evoluzione del mercato, sui piani di produzione e sulle categorie di impianti.

La concezione serve da base decisionale per i diversi strumenti di finanziamento impiegati per finanziare o cofinanziare impianti del traffico merci ferroviario. Le decisioni e gli impegni assunti in precedenza restano inalterati. Per le future decisioni di finanziamento, la concezione rappresenta una base

³ RS 700.1

⁴ RS 814.012



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

utile per poter applicare criteri uniformi nel mantenimento della qualità e nello sviluppo degli impianti esistenti, nonché nella realizzazione di nuovi impianti.

2. Obiettivi e principi generali

I capitoli 2–4 riportano le principali indicazioni materiali della concezione, nonché le misure specifiche pensate per agevolare la sua attuazione. Rappresentano dunque la parte fondamentale della concezione, contenente le indicazioni esplicitamente vincolanti per le autorità (evidenziate in azzurro).

Gli obiettivi, i principi e le misure che figurano nel presente capitolo sono formulati volutamente in maniera sintetica. Le informazioni contenute nei capitoli tematici del rapporto complementare contribuiscono a una migliore comprensione delle indicazioni della concezione.

2.1 Obiettivi e linee guida

Gli obiettivi strategici della concezione del trasporto di merci per ferrovia, desunti dalle strategie generali della Confederazione e dalla legislazione federale, fungono da base per le attività di pianificazione nell'ambito del traffico merci ferroviario.

La concezione persegue i seguenti obiettivi strategici:

A) La concezione favorisce i principi e gli obiettivi della legge sul trasporto di merci.

Secondo l'articolo 2 LTM, la Confederazione crea le condizioni quadro per uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci per ferrovia, con impianti a fune e per idrovia, per un'interazione efficace con gli altri vettori di trasporto, per la costruzione e l'esercizio di impianti di trasbordo per il traffico combinato (TC) e binari di raccordo adeguati e il loro collegamento ottimale all'infrastruttura ferroviaria, stradale e portuale, nonché per un accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo per il TC e ai binari di raccordo. Le indicazioni per lo sviluppo degli impianti per il traffico merci ferroviario contenute nella concezione, aventi carattere vincolante per le autorità, favoriscono e concretizzano i suddetti principi.



B) Gli indirizzi strategici della concezione si inseriscono negli obiettivi fissati dalla politica svizzera in materia di trasporti.

La concezione è elaborata in accordo con i compiti e gli obiettivi centrali della politica svizzera in materia di trasporti, secondo cui la rete di trasporti deve essere efficiente e il suo mantenimento e sviluppo corrispondere a standard tecnici elevati, gli investimenti vanno effettuati in un'ottica di lungo periodo e di sostenibilità perché la rete di trasporti rimanga efficiente e i problemi di capacità vengano risolti tempestivamente, e occorre considerare per tempo la crescita demografica, la scarsità di terreni disponibili e le esigenze di mobilità delle generazioni future.

Lo sviluppo adeguato degli impianti del traffico merci ferroviario rientra fra questi molteplici compiti della politica in materia di trasporti ed è funzionale a uno sviluppo infrastrutturale orientato alle esigenze a lungo termine dell'economia nazionale. La disponibilità di impianti efficienti per il traffico merci ferroviario assicura quindi un accesso ottimale all'infrastruttura ferroviaria, ovvero un collegamento ottimale del traffico merci ferroviario con il traffico merci su strada e sulle idrovie interne nell'ottica della co-modalità.

C) Gli indirizzi strategici della concezione del trasporto di merci per ferrovia sono coordinati con gli obiettivi della politica ambientale, di pianificazione territoriale, economica e finanziaria della Confederazione.

Lo sviluppo degli impianti per il traffico merci ferroviario si inserisce nel contesto di svariati compiti della Confederazione. Affinché lo sviluppo avvenga in maniera sostenibile, è indispensabile tenere in considerazione le esigenze della politica ambientale e di pianificazione del territorio, in modo da assicurare una gestione appropriata delle scarse risorse ambientali e territoriali disponibili. La limitata disponibilità di mezzi finanziari impone una ponderazione dei costi e dei benefici nel decidere quali impianti conservare, rinnovare o riorganizzare in modo più produttivo, ovvero quali nuovi impianti realizzare. Ne consegue altresì la necessità di stabilire la priorità dei progetti e di considerare i costi conseguenti.

D) Gli obiettivi in materia di pianificazione territoriale della concezione sono desunti dal «Progetto territoriale Svizzera».

Il Progetto territoriale Svizzera è un quadro di riferimento sostenuto da tutti i livelli istituzionali del Paese, concepito come un ausilio per le decisioni riguardo al futuro sviluppo territoriale della Svizzera. La concezione del trasporto di merci per ferrovia favorisce gli obiettivi del Progetto territoriale, promuovendo il coordinamento tra lo sviluppo della rete di trasporti e quello del territorio. Inoltre, le indicazioni contenute nella concezione contribuiscono a migliorare non solo la combinazione tra i diversi vettori di trasporto in base ai rispettivi punti di forza, ma anche l'integrazione a livello internazionale. La concezione persegue l'utilizzo ottimale delle infrastrutture e aiuta ad assicurare la disponibilità di spazi e tracce, permettendo di individuare e sviluppare i siti per il trasbordo delle merci in maniera adeguata



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

alle esigenze. Insieme agli sforzi dei Cantoni, delle Città e dei Comuni, la concezione contribuisce al mantenimento o allo sviluppo di siti adeguati per le infrastrutture logistiche in tutta la Svizzera, favorendo soprattutto lo sviluppo territoriale policentrico e la collaborazione all'interno di spazi funzionali.

E) Gli indirizzi strategici della concezione sono coordinati con le esigenze del settore.

I contenuti della concezione e i suoi indirizzi strategici sono stati discussi e definiti insieme ai rappresentanti delle principali associazioni del settore, nell'ambito del gruppo di accompagnamento per lo sviluppo del traffico merci ferroviario dell'Ufficio federale dei trasporti. Lo sviluppo degli impianti per il traffico merci ferroviario, infatti, non mira a favorire le strategie di singole imprese, bensì è inteso a promuovere il settore dei trasporti in generale. Il settore partecipa anche alla rielaborazione della concezione nell'ambito della pianificazione continua.

F) La concezione rappresenta la base per le decisioni della Confederazione sull'eventuale (co)finanziamento di impianti per il trasporto di merci per ferrovia e sul relativo ammontare.

Secondo l'articolo 8 capoverso LTM, nel concedere e nel calcolare i contributi d'investimento la Confederazione considera, in particolare, la concezione del trasporto di merci per ferrovia. Più un progetto corrisponde agli scenari di riferimento e alle indicazioni della concezione, maggiore è la sua priorità e la partecipazione della Confederazione al suo finanziamento.

Le linee guida completano gli obiettivi strategici precisando i ruoli svolti nell'attuazione della concezione dalla Confederazione, dai Cantoni, dai gestori dell'infrastruttura e dalle altre parti coinvolte nella pianificazione degli impianti del traffico merci ferroviario.

Linee guida

a) La concezione del trasporto di merci per ferrovia viene aggiornata ogni 4–8 anni nell'ambito di una pianificazione continua.

Come stabilito nel messaggio del Consiglio federale del 30 aprile 2014 concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci, la concezione viene aggiornata ogni 4–8 anni nell'ambito della pianificazione continua. Per quanto possibile, l'aggiornamento della concezione deve essere allineato nei tempi con il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) previsto dagli articoli 48a, 48b e 48c della legge federale del 20 dicembre 1957⁵ sulle ferrovie (legge sulle ferrovie, Lferr) e con i periodi di durata delle convenzioni sulle prestazioni concluse con i gestori dell'infrastruttura. Solo un coordinamento efficiente degli impianti e delle tracce disponibili permette di ottenere

⁵ RS 742.101



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

un'offerta efficiente e sostenibile nel traffico merci ferroviario. Le pianificazioni, pertanto, devono avvenire in maniera coordinata, sotto la guida della Confederazione, e le priorità nell'ambito del mantenimento della qualità e dell'ampliamento delle capacità delle tratte devono essere allineate allo sviluppo dei diversi impianti.

b) Le indicazioni della concezione vengono attuate con gli strumenti della Confederazione disponibili a livello di pianificazione del territorio, nel quadro dell'ampliamento dell'infrastruttura e sul piano del finanziamento.

La concezione non definisce misure o fasi attuative immediate, bensì stabilisce il quadro per l'attuazione con gli strumenti già esistenti, ossia gli strumenti per la pianificazione del territorio, per il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura, per il cofinanziamento degli impianti privati nonché per la garanzia delle capacità nel traffico ferroviario.

c) Nelle loro attività riguardanti la pianificazione del territorio, soprattutto nella definizione dei piani direttori e dei piani di utilizzazione, così come nell'approvazione dei piani direttori regionali e dei piani di utilizzazione comunali, i Cantoni tengono in considerazione la concezione del trasporto di merci per ferrovia elaborata dalla Confederazione.

Nell'ottica di uno svolgimento coerente, nelle attività di pianificazione relative agli impianti del traffico merci ferroviario i Cantoni coinvolgono in maniera tempestiva e gerarchicamente conforme gli attori interessati in modo significativo. La determinazione e ponderazione degli interessi avviene già al livello delle strategie territoriali cantonali e dei piani direttori cantonali. Nelle loro attività di pianificazione, i Cantoni tengono in considerazione soprattutto i siti destinati a impianti del traffico merci ferroviario di portata interregionale. Nell'ambito della verifica e dell'approvazione dei piani direttori, la Confederazione valuta se la concezione è stata considerata e se gli impianti per il traffico merci sono in conflitto con la legislazione vigente (soprattutto in materia di pianificazione del territorio, di protezione dell'ambiente e di protezione della natura e del paesaggio), con gli inventari federali (incl. gli inventari degli insediamenti, dei paesaggi e dei biotopi di importanza nazionale) oppure con impianti tecnici della Confederazione o impianti sottoposti alla sua vigilanza.

I Cantoni assicurano che i responsabili delle pianificazioni regionali, le città e i Comuni tengano in considerazione la concezione del trasporto di merci per ferrovia nell'elaborazione dei piani direttori regionali, ovvero nell'adeguamento dei piani di utilizzazione comunali.

d) Nello sviluppo degli impianti del traffico merci ferroviario, la Confederazione considera le strategie cantonali del traffico merci e gli scenari di riferimento dei Cantoni.

I Cantoni possono prendere decisioni concrete riguardo allo sviluppo degli impianti del traffico merci ferroviario, tenendo conto delle indicazioni della concezione, ed elaborare strategie del traffico merci e scenari di riferimento valevoli a livello cantonale o regionale. Nell'aggiornamento della concezione



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

nell'ambito della pianificazione continua, la Confederazione considera tali strategie e scenari di riferimento cantonali o regionali, così come i principi rilevanti per il traffico merci contenuti nei piani direttori.

2.2 Principi

I principi di pianificazione derivano dalla legislazione federale, in particolare dalla Lferr, e rappresentano la base per le decisioni sovraordinate relative alla pianificazione degli impianti del traffico merci ferroviario.

Principi di pianificazione

I. Gli impianti del traffico merci ferroviario che secondo l'articolo 62 capoverso 1 Lferr fanno parte dell'infrastruttura (stazioni e impianti di carico e scarico) in linea di principio devono essere mantenuti come tali e non devono subire limitazioni nella funzione e nella configurazione, in modo da consentire la fornitura efficiente di prestazioni di trasporto merci e lo svolgimento efficiente delle operazioni di carico e di trasbordo delle merci.

Gli impianti del traffico merci ferroviario accessibili in base al principio di accesso senza discriminazioni alla rete sancito dall'articolo 9a Lferr rivestono grande importanza per l'economia. I siti vicini ai centri o con una buona accessibilità su strada e su rotaia sono oggetto di concorrenza. In questo contesto occorre mantenere gli impianti del traffico merci ferroviario essenzialmente in uno stato tale, sotto il profilo delle funzionalità e della configurazione, da non peggiorare le condizioni di produzione del traffico merci ferroviario.

II. La concezione del trasporto di merci per ferrovia rappresenta il quadro per individuare il fabbisogno ed evidenziare la necessità di costruire nuovi impianti del traffico merci o ampliare quelli esistenti. Le indicazioni contenute nella concezione vengono concretizzate e attuate applicando le procedure di pianificazione stabilite nell'ordinanza del 14 ottobre 2015⁶ sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF).

Riguardo alla pianificazione di nuove costruzioni e ampliamenti di impianti che fanno parte dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr la concezione si limita a formulare indicazioni di carattere generale in merito al fabbisogno, distinto per aree. Per garantire una pianificazione coordinata delle capacità della rete e degli impianti del traffico merci, sotto l'egida della Confederazione e con il coinvolgimento dei Cantoni e dei rappresentanti del settore del traffico merci, si utilizzano le procedure

⁶ RS 742.120



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

e le commissioni istituite con il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). L'attuazione, la pianificazione dettagliata e la valutazione politica delle nuove costruzioni e degli ampliamenti di impianti vengono quindi gestite attraverso il programma di sviluppo strategico PROSSIF, oppure attraverso le convenzioni sulle prestazioni stipulate con i gestori dell'infrastruttura, applicando le procedure di pianificazione ivi stabilite.

III. Gli impianti del traffico merci ferroviario che in futuro non saranno più necessari per fornire prestazioni nell'ambito del trasporto di merci su rotaia possono essere chiusi.

Gli impianti del traffico merci ferroviario che a lungo termine non saranno più necessari per fornire prestazioni nell'ambito del trasporto di merci su rotaia possono essere chiusi e messi a disposizione di altri progetti. La chiusura di un impianto non più necessario deve essere preceduta da una ponderazione degli interessi di tutti i gruppi di attori interessati. Occorre verificare in via prioritaria se gli impianti non più necessari possano rispondere ad altre esigenze del traffico merci (ad es. distribuzione delle merci nei centri urbani) o del traffico ferroviario (ad es. servizi di costruzione, miglioramento dell'accesso alla ferrovia). Solo dopo questa verifica ne viene approvato l'utilizzo per altri scopi, ad esempio per lo sviluppo urbanistico. Occorre trovare un'intesa con i Cantoni, i Comuni e rispetto agli altri interessi della Confederazione.

IV. Occorre adoperarsi per aumentare la produttività degli impianti del traffico merci esistenti, esaminando i siti non produttivi o con bassi volumi.

A lungo termine, per quanto possibile i diversi impianti del traffico merci devono essere standardizzati dal punto di vista funzionale. I necessari adeguamenti e le priorità vanno definiti sulla base del rapporto costi-benefici. Per l'eventuale finanziamento o cofinanziamento da parte della Confederazione va accertato e considerato il beneficio apportato all'intero sistema del traffico merci ferroviario svizzero. Prima di trasformare o ampliare impianti del traffico merci già esistenti occorre verificare se l'adeguamento agli standard (ad es. allungamento della lunghezza minima per la lavorabilità dei treni) è proporzionato al fabbisogno.

V. La concentrazione di funzionalità e capacità di impianti del traffico merci ferroviario viene verificata sulla base di aree territoriali, valutando se consente di coprire il fabbisogno locale e migliorare la produttività del traffico merci ferroviario.

Occorre mettere a disposizione impianti sufficienti a coprire il fabbisogno delle aree economiche locali e regionali. In altre parole, il beneficio apportato dai singoli siti non va valutato in maniera isolata, bensì insieme agli altri impianti e alla produttività dell'intera catena di trasporto, ovvero nel contesto delle prestazioni di trasporto merci su rotaia offerte come rete. Nelle decisioni concernenti la concentrazione di impianti vengono tenute in considerazione soprattutto le strategie regionali che tengono conto dell'intero sistema.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

VI. I summenzionati principi di pianificazione si applicano per analogia agli impianti del traffico merci ferroviario di proprietà privata, qualora la Confederazione ne influenzi lo sviluppo.

In linea di massima, i succitati principi di pianificazione si applicano anche agli impianti del traffico merci ferroviario di proprietà privata, che non fanno parte dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr. Si tratta, in particolare, di binari di raccordo e impianti di trasbordo per il TC. A questo riguardo, in ultima analisi spetta sempre al proprietario decidere se conservare un impianto già esistente, oppure se costruirne uno nuovo. La Confederazione può influenzare lo sviluppo di tali impianti solo in misura limitata, attraverso le condizioni per il loro cofinanziamento e la procedura di autorizzazione. Molti impianti, inoltre, non sono designati come impianti per il traffico nei piani direttori e nei piani di utilizzazione, in quanto considerati complementari ad impianti industriali.

VII. Attraverso un processo strutturato, la Confederazione assicura che l'ulteriore sviluppo degli impianti del traffico merci ferroviario sia adeguato alle esigenze.

L'attuazione dei primi quattro principi di pianificazione avviene seguendo un processo strutturato. La Confederazione garantisce il mantenimento e le funzioni degli impianti attualmente necessari, senza limitare il loro ulteriore sviluppo. Su richiesta dei Cantoni o dei gestori dell'infrastruttura, è possibile procedere alla chiusura di impianti che figurano tra quelli garantiti, oppure alla loro inclusione secondo il principio di pianificazione II., dopo aver effettuato una ponderazione degli interessi di tutti i gruppi di attori interessati. La decisione spetta alla Confederazione.

VIII. La Confederazione compila elenchi degli impianti esistenti.

Il DATEC compila e aggiorna elenchi degli impianti esistenti, che sono allegati alla concezione. La necessità di nuovi impianti o di ampliamenti degli impianti esistenti non è considerata in tali elenchi. I nuovi impianti vengono inseriti negli elenchi dopo l'entrata in esercizio.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

3. Strumenti

La concezione non definisce direttamente le misure e le fasi attuative attraverso cui realizzare gli scenari di riferimento descritti o attuare concretamente le indicazioni in essa contenute. Piuttosto, le indicazioni della concezione vengono integrate negli strumenti già esistenti per la pianificazione del territorio, per il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura, per il cofinanziamento degli impianti privati, nonché per la garanzia delle capacità nel traffico ferroviario.

Strumenti di pianificazione del territorio

Gli impianti del traffico merci ferroviario vengono cautelati a livello territoriale attraverso gli attuali strumenti di pianificazione del territorio, ossia i piani settoriali, i piani direttori e i piani di utilizzazione.

Negli strumenti di pianificazione dei Cantoni e dei Comuni (piani direttori e piani di utilizzazione) vanno delineati siti o aree adatti a impianti del traffico merci ferroviario, ovvero cautelati i siti già esistenti, nella misura in cui ne venga riconosciuta la necessità. Nella scelta dei siti vanno considerati criteri quali il fabbisogno di trasporti, l'accesso ai trasporti e altre esigenze. Vanno considerati soprattutto gli impianti con elevato potenziale per il traffico merci ferroviario ubicati in punti importanti per la logistica, nonché gli impianti logistici di importanza interregionale. Nell'ambito delle strategie territoriali, inoltre, Cantoni e Comuni tengono in considerazione il traffico merci nel momento in cui definiscono lo sviluppo territoriale. I Cantoni possono elaborare scenari di riferimento regionali per lo sviluppo degli impianti in oggetto (impianti di carico e scarico, binari di raccordo, impianti di trasbordo per il TC), che vengono recepiti nei piani direttori.

Nel momento dell'approvazione dei piani direttori cantonali da parte del Consiglio federale, la Confederazione verifica in che misura essi tengono in considerazione le indicazioni della concezione aventi carattere vincolante per le autorità.

Nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, va integrata soprattutto la pianificazione degli impianti di importanza nazionale.

Strumenti per la pianificazione e la garanzia degli impianti e delle tracce

L'ampliamento dell'offerta di tracce e delle capacità delle tratte conseguentemente necessarie, nonché la costruzione di nuovi impianti e l'ampliamento di impianti esistenti che secondo l'articolo 62 capoverso 1 Lferr fanno parte dell'infrastruttura, avvengono attraverso il programma di sviluppo strategico PROSSIF. In questo contesto la Confederazione considera, in particolare, anche l'accessibilità degli impianti di carico e delle stazioni di ricevimento con volumi di trasporto significativi, nonché le stazioni di smistamento e di formazione.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Al fine di garantire i diritti di circolazione (tracce) per i diversi generi di trasporto, con la revisione totale della legge sul trasporto di merci è stato introdotto lo strumento del programma di utilizzazione della rete (art. 9b Lferr). Nel programma di utilizzazione della rete vengono stabilite le capacità di tracce destinate ai diversi generi di trasporto. Le capacità stabilite vengono poi concretizzate nei piani di utilizzazione della rete elaborati dai gestori dell'infrastruttura e, come prescritto dall'articolo 12 dell'ordinanza del 25 novembre 1998⁷ concernente l'accesso alla rete ferroviaria, devono essere obbligatoriamente rispettate nell'assegnazione delle tracce.

La concezione non fornisce indicazioni sulle capacità necessarie delle tratte; tuttavia, gli scenari di riferimento riflettono la volontà della Confederazione di assicurare l'operatività e l'utilizzo degli impianti, con le relative capacità e funzionalità, mettendo a disposizione sulle tratte capacità sufficienti dal punto di vista quantitativo e qualitativo.

Strumenti di finanziamento

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (tratte e impianti) ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr avviene attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), disciplinato dalla legge federale del 21 giugno 2013⁸ concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIF). Nelle convenzioni sulle prestazioni e di attuazione stipulate con i gestori dell'infrastruttura vengono stabilite le misure per lo sviluppo degli impianti finanziati attraverso il FIF. Inoltre, le convenzioni sulle prestazioni disciplinano la gestione degli impianti esistenti da parte dei gestori dell'infrastruttura. Le misure stabilite nelle convenzioni sulle prestazioni e di attuazione riguardo alla costruzione, all'ampliamento o al mantenimento di impianti per il traffico merci ferroviario si basano, tra l'altro, sulle indicazioni della presente concezione in merito alle categorie di impianti, ovvero all'adeguamento degli elenchi degli impianti.

Attraverso la concessione di contributi d'investimento a favore di impianti del traffico merci ferroviario di proprietà privata, la Confederazione influisce sulla configurazione e l'ubicazione di tali impianti in modo che risultino conformi agli obiettivi definiti nella concezione. Il cofinanziamento degli impianti di proprietà privata da parte della Confederazione è disciplinato nella sezione 2 dell'ordinanza del 25 maggio 2016⁹ sul trasporto di merci (OTM). I contributi d'investimento sono stanziati sulla base di crediti quadro approvati dal Parlamento. Un primo credito quadro è stato approvato in concomitanza con i decreti relativi all'OTM. Il decreto federale del 10 settembre 2015 concernente il credito quadro per contributi d'investimento secondo la LTM, la LTrasf e la LUMin negli anni 2016–2019¹⁰ ha previsto 250

⁷ RS 742.122

⁸ RS 742.140

⁹ RS 742.411

¹⁰ FF 2016–3935



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

milioni di franchi. La Confederazione concede i contributi d'investimento a favore di impianti di proprietà privata attraverso decisioni di assegnazione. Gli impianti ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr sono finanziati interamente attraverso il FIF.

Correlazione tra concezione e strumenti

La correlazione con gli strumenti descritti è illustrata nel capitolo 4, dove sono contenute le indicazioni relative ai diversi impianti. A eccezione dei piani direttori e dei piani d'utilizzazione, si tratta di strumenti applicati a livello federale. Anche gli operatori privati, però, rivestono un ruolo fondamentale per la realizzazione degli scenari di riferimento. I caricatori sono responsabili della pianificazione, del finanziamento e della realizzazione di progetti concreti riguardanti binari di raccordo e impianti di trasbordo per il TC. L'utilizzo degli impianti da parte del traffico merci ferroviario è determinato anche dal mercato.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

4. Categorie di impianti

Dopo i principi generali esposti nel capitolo 2, nel presente capitolo vengono formulate indicazioni specifiche per le diverse categorie di impianti, di cui viene dapprima fornita una definizione e una breve descrizione delle funzioni. Ulteriori informazioni sulle diverse categorie di impianti sono disponibili nel rapporto complementare alla concezione. Si prosegue descrivendo la rilevanza territoriale degli impianti, i siti già esistenti e lo scenario di riferimento con lo sviluppo auspicato entro il 2030. Infine, vengono illustrate le indicazioni e le misure concepite per agevolare le autorità nel promuovere tale sviluppo.

Gli impianti presi in considerazione dalla concezione si distinguono in impianti di carico e stazioni del traffico merci. Le diverse categorie di impianti sono illustrate nella tabella sottostante.

	Denominazione	Funzione principale	Bacino d'utenza	Infrastruttura ferroviaria ¹¹
Impianti di carico	Binario di raccordo	Collegamento di un sito	locale	no
	Impianto di trasbordo per il TC	Trasbordo ferrovia – strada / ferrovia – Reno	locale / interregionale	no
	Impianto di carico e scarico	Trasbordo ferrovia – strada	locale / regionale	sì
Stazioni	Stazione di ricevimento	Ricevimento di treni diretti verso impianti di carico	locale	sì
	Stazione di formazione	Ricevimento e formazione di convogli diretti verso impianti di carico e stazioni di ricevimento	regionale	sì
	Stazione di smistamento	Ricevimento e formazione di convogli diretti verso impianti di carico, stazioni di ricevimento e stazioni di formazione	interregionale	sì

Tabella 1: categorie di impianti per il traffico merci ferroviario

Gli impianti si differenziano in base alle funzioni e al bacino d'utenza (locale, regionale o interregionale). Inoltre, si distinguono gli impianti facenti parte dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr e gli impianti di proprietà privata. I primi sottostanno alla legge sulle ferrovie: in quanto tali ven-

¹¹ Infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

gono pianificati e finanziati dalla Confederazione e sono soggetti alle disposizioni concernenti l'accesso alla rete previste dall'articolo 9a Lferr. Sugli altri impianti, pianificati e finanziati da attori privati, le autorità possono esercitare solo un'influenza indiretta, attraverso la concessione di contributi d'investimento (art. 4 OTM) e le basi di pianificazione (decisioni di approvazione dei piani, piani settoriali e piani direttori).

La seguente tabella fornisce una panoramica dell'interazione tra gli strumenti della Confederazione e dei Cantoni descritti nel capitolo 3 e la concezione. Nelle indicazioni formulate nei capitoli successivi vengono specificati gli strumenti a cui si fa riferimento.

Pianificazione del territorio	Pianificazione e garanzia di impianti e tracce	Finanziamento
Piano settoriale (PS)	Fasi di ampliamento PROSSIF (PROSSIF)	Decisione di assegnazione di contributi (DAC)
Piano direttore (PD)	Programma di utilizzazione della rete (PrUR)	Convenzione di attuazione (CA)
Piano di utilizzazione (PU)	Piano di utilizzazione della rete (PUR)	Convenzione sulle prestazioni (CP)

Tabella 2: interazione tra strumenti e concezione

(gli strumenti della Confederazione sono evidenziati in verde).

4.1 Impianti di carico per il traffico merci ferroviario

Binari di raccordo

Definizione e funzioni

I binari di raccordo (inclusi i relativi impianti) sono binari utilizzati per collegare un edificio o un'area e destinati esclusivamente al traffico merci, che però secondo l'articolo 62 Lferr non fanno parte né dell'infrastruttura, né della rete ferroviaria. Gli impianti di raccordo possono comprendere, oltre ai binari destinati al collegamento di una determinata area, binari di ricevimento e formazione privati, che svolgono la funzione di stazione di ricevimento. Tali impianti possono essere di grandi dimensioni.

Rilevanza per il traffico merci e impatto sul territorio

I binari di raccordo sono di cruciale importanza per il traffico merci ferroviario, in quanto consentono ai caricatori l'accesso diretto alla rete ferroviaria, contribuendo quindi in maniera rilevante all'approvvigionamento di merci in tutto il Paese.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

La maggior parte degli impianti di raccordo, per dimensioni e volume di traffico, ha un impatto territoriale modesto. Inoltre, i binari di raccordo sono quasi sempre collocati all'interno di zone industriali o commerciali, che non sono oggetto della presente concezione.

Gli impianti di raccordo di grandi dimensioni non collegati a una stazione di ricevimento (cfr. definizione nel cap. 4.2) presentano volumi di trasporto elevati e sono importanti per garantire la capacità di tracce (elenco 7). Tutti i binari di raccordo sono accomunati dal fatto che possono limitare la capacità delle tratte qualora non dispongano a monte di binari di ricevimento per la preparazione dei treni (di norma mediante una stazione di ricevimento). Pertanto, l'articolo 25 capoverso 2 OTM prevede la concessione di raccordi su tratta aperta solo in singoli casi motivati.

Siti esistenti

In Svizzera esistono circa 1500 binari di raccordo. Dal momento che si tratta di impianti privati con un impatto territoriale prevalentemente modesto, si rinuncia alla loro rilevazione definitiva nella concezione e alla stesura di un elenco.

Scenario di riferimento 2030

La Confederazione non si occupa attivamente di pianificare lo sviluppo dei binari di raccordo in quanto impianti privati distribuiti geograficamente sull'intero territorio svizzero. La Confederazione prevede una stabilizzazione del numero totale di binari di raccordo, considerando che la realizzazione di nuovi impianti sarà controbilanciata dalla chiusura di impianti esistenti.

Ai fini dell'attuazione dell'articolo 12 LTM, i Cantoni, le Città e i Comuni provvedono ad assicurare che le zone industriali e commerciali, soprattutto se nuove, siano dotate di binari di raccordo. Nell'azzoneamento di zone industriali e commerciali, quindi, Cantoni, Città e Comuni devono valutare se nelle vicinanze esiste, o è possibile realizzare, un allacciamento all'infrastruttura ferroviaria principale e se i nuovi binari di raccordo da realizzare insieme alla zona industriale o commerciale possono essere collegati con una stazione di ricevimento o di formazione.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Indicazioni

Indicazioni	Strumenti		
	PS	PROS-SIF	DAC
1.1 Mediante misure di pianificazione del territorio, i Cantoni, le Città e i Comuni provvedono, per quanto possibile ed economicamente sostenibile, affinché le zone industriali e commerciali siano dotate di binari di raccordo.	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
	PS	PROS-SIF	DAC
1.2 I nuovi binari di raccordo vanno collegati, per quanto possibile, a stazioni del traffico merci già esistenti. La Confederazione ne tiene conto nel promovimento finanziario di nuovi binari di raccordo.	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
	PS	PROS-SIF	DAC
1.3 Nella pianificazione delle capacità di tracce, la Confederazione tiene in considerazione i binari di raccordo con un volume di trasporto significativo.	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
	PS	PROS-SIF	DAC



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Impianti di trasbordo per il TC

Definizione e funzioni

Gli impianti di trasbordo per il TC sono impianti fissi utilizzati per effettuare il trasbordo (verticale oppure orizzontale) dalla ferrovia alla strada o ai battelli sul Reno, e viceversa¹², di contenitori quali container, semirimorchi, casse mobili o anche interi veicoli merci pesanti.

Gli impianti di trasbordo per il TC non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr e non sono soggetti alle disposizioni concernenti l'accesso alla rete. Di norma gli impianti di trasbordo per il TC sono di proprietà privata e gestiti da privati. Gli impianti di trasbordo per il TC sovvenzionati dalla Confederazione sottostanno all'obbligo di concedere l'accesso non discriminatorio (art. 6 OTM).

Rilevanza per il traffico merci e impatto sul territorio

Gli impianti di trasbordo per il TC sono un elemento importante per la realizzazione della co-modalità nel traffico merci, ossia per il collegamento ottimale tra il traffico ferroviario, stradale e su vie navigabili.

Nell'attuale grado di sviluppo e layout, in Svizzera gli impianti di trasbordo per il TC che hanno un impatto significativo sul territorio, a causa della loro estensione territoriale e del volume di traffico gestito, ovvero del bacino interessato dal traffico stradale affluente e defluente, sono pochi. Di norma gli impianti di trasbordo per il TC dispongono di binari con una lunghezza massima di 100 metri. Il volume di traffico è limitato a 1–2 coppie di treni, ovvero meno di 80 autocarri al giorno.

Siti esistenti

Per la concezione hanno rilevanza i siti esistenti presso i quali l'accesso non discriminatorio a terzi (sia dalla ferrovia sia dalla strada) è garantito ed effettivamente possibile grazie alla posizione, al layout e al collegamento dell'impianto. Gli impianti utilizzati da un solo caricatore o speditore non sono considerati. La pianificazione degli impianti al fine di coprire il futuro aumento del fabbisogno prende dunque in considerazione solo gli impianti accessibili a terzi sia dalla ferrovia, sia dalla strada e che sono ritenuti rilevanti a causa dei volumi di trasporto gestiti. L'attenzione, quindi, è rivolta ai 18 impianti di trasbordo per il TC che rispondono a questi requisiti (elenco 6).

¹² Cfr. anche art. 2 lett. a OTM



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Scenario di riferimento 2030

Per poter far fronte alla prevista crescita del TC interno e d'importazione/esportazione è necessario un aumento delle capacità di trasbordo in determinate regioni nonché un miglioramento della produttività degli impianti stessi e lungo l'intera catena produttiva. Oggi in Svizzera manca soprattutto un efficiente impianto di trasbordo per il TC con funzione di gateway in grado di ricevere e raggruppare i traffici d'importazione/esportazione, soprattutto da e per i porti del mare del Nord. Il collegamento tra i diversi vettori di trasporto (ferrovia, navigazione interna e strada) attraverso un gateway è vantaggioso, in quanto consente un maggior raggruppamento dei volumi. Il TC interno necessita di impianti di trasbordo collegati in maniera efficiente fra di loro e con un terminale gateway.

La cartina seguente mostra il fabbisogno di capacità di trasbordo per il traffico combinato atteso nelle diverse regioni. I volumi sono espressi facendo riferimento al numero atteso di trasbordi di container standard da 20 piedi (TEU). Va inoltre tenuto presente che i volumi del TC interno includono anche i volumi trasportati su rotaia da un terminale per il traffico d'importazione/esportazione verso un impianto per il traffico interno e viceversa.

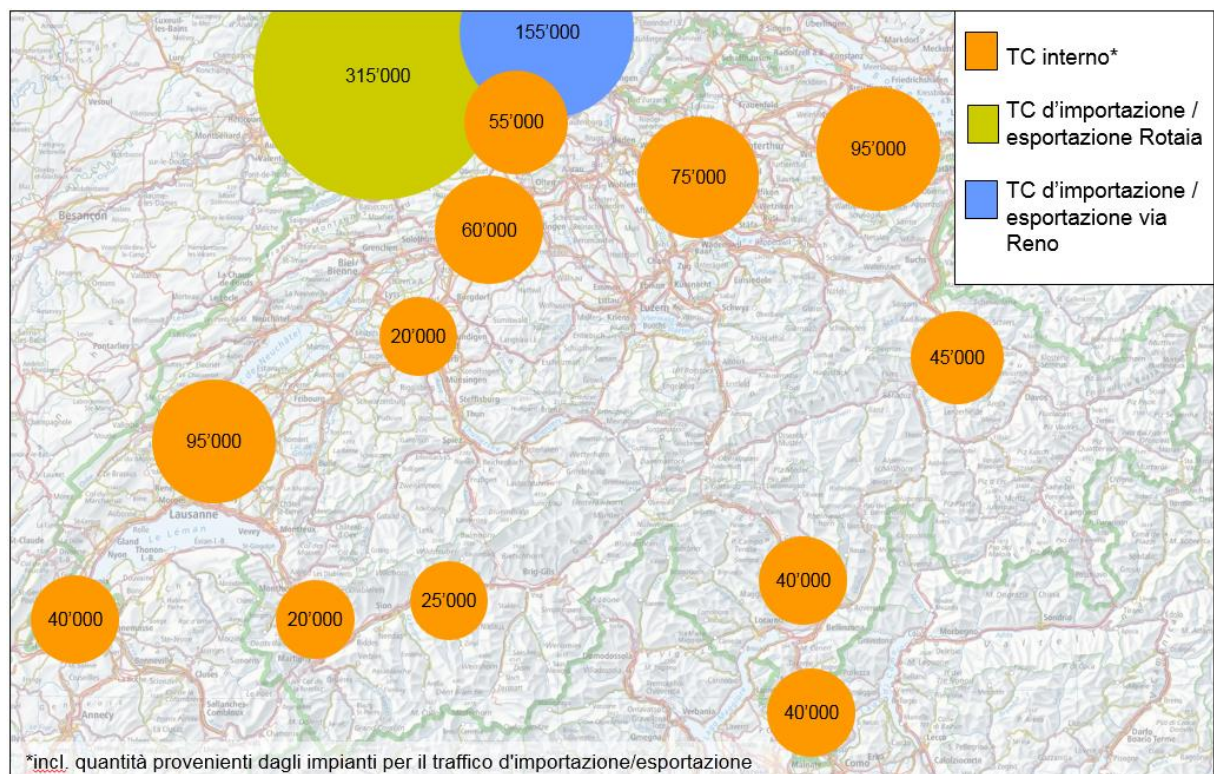


Figura 1: fabbisogno di capacità di trasbordo di TEU per il traffico combinato atteso nel 2030



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Confronto tra capacità disponibile e fabbisogno

Il confronto delle capacità offerte dagli attuali impianti di trasbordo per il TC con il fabbisogno futuro evidenzia la necessità di capacità di trasbordo nuove o supplementari soprattutto nelle regioni di Gäu, Vaud, Zurigo e nella Svizzera orientale. Il fabbisogno di capacità in queste aree è desumibile dalla distribuzione dei volumi di merci da trasbordare previsti nelle prospettive di traffico 2040. Tuttavia, non è sempre possibile attribuire con precisione i volumi di merci da trasbordare a determinati Cantoni o regioni; pertanto, i Cantoni devono considerare il fabbisogno soprattutto nelle pianificazioni a livello interregionale e intercantonale. Per il TC d'importazione/esportazione manca, come già menzionato, un terminale efficiente con funzione di gateway nella Svizzera nordoccidentale. Il progetto relativo a un impianto di trasbordo per il TC trimodale nell'area Basilea Nord già incluso nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, risponde appunto a questa esigenza. Questo impianto era già classificato come un progetto di importanza nazionale per la politica dei trasporti nel messaggio del Consiglio federale del 30 aprile 2014 concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci¹³.

Da un confronto con la configurazione ideale emerge che molti impianti attualmente non risultano ottimali dal punto di vista del layout. In diverse località si riscontra quindi la necessità di impianti più capaci ed efficienti, oppure di un miglioramento del layout e delle funzionalità degli impianti esistenti.

Indicazioni

Indicazioni	Strumenti		
2.1 La Confederazione può promuovere l'ampliamento o la nuova realizzazione di impianti di trasbordo per il TC nelle regioni in cui si riscontrano carenze rispetto al fabbisogno di capacità o laddove ciò consenta complessivamente di aumentare in maniera significativa l'economicità del TC.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
2.2 Il fabbisogno di capacità di trasbordo è illustrato nella figura 1. Si riscontra la necessità di capacità supplementari soprattutto nelle regioni di Gäu, Vaud, Zurigo e nella Svizzera orientale.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP

¹³ FF 2014 3328



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

2.3 Laddove si riscontri a livello regionale un fabbisogno di nuovi impianti di trasbordo per il TC, i Cantoni possono individuare, con il supporto della Confederazione, i potenziali siti adatti a tali impianti. Laddove si riscontri un fabbisogno di capacità a livello interregionale, tutti i Cantoni interessati vengono coinvolti nel processo. I Cantoni considerano i suddetti siti nei loro piani direttori.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
2.4 Nella valutazione di nuovi siti da destinare a impianti di trasbordo per il TC occorre prevedere un adeguato collegamento con l'infrastruttura ferroviaria e stradale.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
2.5 Si riscontra la necessità di un grande terminale con funzione di gateway nella Svizzera nordoccidentale. Questo grande terminale rappresenta un impianto di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 LTM e va inserito nel piano settoriale.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
2.6 La Confederazione stabilisce gli standard applicabili alle diverse categorie di impianti di trasbordo per il TC e ne valuta il rispetto nel concedere e nel calcolare i contributi d'investimento.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
2.7 Nel pianificare e assicurare le capacità di tracce, la Confederazione tiene in considerazione le esigenze degli impianti di trasbordo per il TC con un volume di trasporto significativo e si adopera affinché gli impianti di trasbordo per il TC siano accessibili per ferrovia in misura qualitativamente e quantitativamente sufficiente.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Impianti di carico e scarico

Definizione e funzioni

Gli impianti di carico e scarico sono impianti di carico pubblici, costituiti da binari e aree di carico, in cui le merci possono essere trasbordate dai caricatori in maniera autonoma e indipendente. Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr e sono soggetti alle disposizioni concernenti l'accesso senza discriminazioni alla rete.

Rilevanza per il traffico merci e impatto sul territorio

Il gran numero di impianti di carico e scarico disponibili e funzionanti è un importante vantaggio per l'industria, il commercio e l'agricoltura della Svizzera, in quanto consente a molte imprese di accedere localmente alla rete ferroviaria anche senza possedere un binario di raccordo privato. Gli impianti di carico e scarico sono utilizzati anche da caricatori con esigenze di trasporto sporadiche o soggette ad oscillazioni stagionali (ad es. trasporto di barbabietole da zucchero, legname).

La maggior parte degli impianti di carico e scarico ha un impatto modesto sul territorio. Raramente la lunghezza dei binari supera 50 metri. Nella media annuale, sono pochi gli impianti che gestiscono un volume di traffico superiore a una manciata di carri al giorno. Per soddisfare esigenze di trasporto stagionali come il trasporto delle barbabietole da zucchero, invece, il volume può aumentare considerevolmente in un breve arco di tempo.

Inoltre, determinati siti sono soggetti a forti pressioni per un cambiamento di destinazione, in quanto spesso occupano superfici ubicate in zone urbane centrali utilizzabili per lo sviluppo immobiliare o urbano, oppure per soddisfare le crescenti esigenze del traffico viaggiatori ferroviario.

Siti esistenti

La densità territoriale degli impianti di carico e scarico in Svizzera è relativamente elevata. Va detto però che non tutti gli impianti utilizzabili per operazioni di carico e scarico oggi assolvono realmente questa funzione. In molti casi, infatti, non soddisfano le condizioni necessarie per un utilizzo economico da parte delle imprese di trasporto ferroviario, oppure non adempiono i requisiti per un trasbordo efficiente dalla strada alla rotaia e viceversa.

Scenario di riferimento 2030

Gli impianti di carico e scarico garantiranno anche in futuro una copertura geografica adeguata alle esigenze dell'industria, del commercio e dell'agricoltura, facendo in modo che il trasporto ferroviario, ovvero il trasbordo di merci dalla strada alla rotaia e viceversa, continui a rappresentare un'alternativa



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

al semplice trasporto su strada, anche per esigenze di trasporto stagionali o sporadiche. A questo proposito, va rivolta particolare attenzione alla questione dell'economicità delle offerte del traffico merci ferroviario.

L'esperienza dimostra che il bacino d'utenza stradale degli impianti di carico e scarico può raggiungere al massimo 30 chilometri; il raggio è fortemente influenzato dalle condizioni topografiche locali e dalla tipologia di merci. Dal punto di vista delle imprese di trasporto ferroviario appare opportuno favorire una concentrazione dei volumi di trasporto in un numero ridotto di siti e offrire la possibilità di caricare e scaricare diverse tipologie di merci presso un unico sito, al fine di sfruttare i vantaggi presentati dal raggruppamento dei trasporti sul fronte ferroviario. A causa della loro distribuzione geografica e dei bassi volumi di merci, attualmente il numero di impianti è troppo elevato per soddisfare il requisito di un utilizzo economico da parte delle imprese di trasporto ferroviario.

Entro il 2030, quindi, molti impianti di carico e scarico attualmente inutilizzati verranno chiusi. Il numero di impianti di carico e scarico diminuirà ulteriormente per effetto della concentrazione di impianti ubicati in zone centrali e del conseguente raggruppamento dei volumi di merci. Per contro, presso i siti con maggior attrattiva continuerà a essere assicurata una copertura geografica quanto più ampia possibile. Verranno mantenuti anche gli impianti ubicati in prossimità dei centri urbani, in quanto consentono di integrare la ferrovia nelle offerte relative alla distribuzione delle merci nei centri urbani stessi, decongestionando il traffico stradale negli agglomerati e nelle città.

Secondo l'elenco 1, attualmente esistono 205 impianti di carico e scarico.

Indicazioni

Indicazioni	Strumenti		
3.1 La Confederazione assicura che l'ulteriore sviluppo degli impianti di carico e scarico sia adeguato alle esigenze.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
3.2 Nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni, la Confederazione incarica i gestori dell'infrastruttura di pianificare lo sviluppo degli impianti. Lo sviluppo deve tenere in considerazione gli interessi dei caricatori, delle imprese di trasporto ferroviario, della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni e degli altri attori direttamente interessati. A questo proposito, si devono valutare le esigenze di ciascuna area economica regionale nel suo complesso, prestando particolare attenzione a un accesso economico alla ferrovia per i caricatori.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

3.3 Nelle loro attività di pianificazione del territorio, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni tengono in considerazione gli impianti elencati nell'allegato 1. I Cantoni possono elaborare strategie del traffico merci o scenari di riferimento regionali, che verranno tenuti in considerazione nello sviluppo globale degli impianti (3.2).	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
3.4 L'elenco di cui all'allegato 1 rappresenta la base per l'ordinazione degli impianti di carico e scarico nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni stipulate con i gestori dell'infrastruttura. Gli impianti che figurano negli elenchi vengono conservati intatti sotto il profilo delle funzioni e delle capacità dai gestori dell'infrastruttura.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
3.5 Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) può adeguare l'elenco di cui all'allegato 1 se l'adeguamento non è né fonte di nuovi conflitti né ha ripercussioni rilevanti sul territorio e l'ambiente. Gli adeguamenti avvengono a seguito di una richiesta all'UFT da parte dei Cantoni o dei gestori dell'infrastruttura. Nella richiesta, il richiedente documenta gli interessi di tutti gli attori interessati dall'adeguamento (soprattutto Cantoni, Comuni, gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto ferroviario e caricatori). Il DATEC decide in merito all'adeguamento dell'elenco di cui all'allegato 1 oggetto della richiesta. Ai fini della decisione viene considerato soprattutto l'impatto globale sul traffico e sul territorio. Nella sua decisione, il DATEC considera le strategie del traffico merci e gli scenari di riferimento regionali elaborati dai Cantoni. La decisione viene notificata agli attori interessati. La cancellazione di un impianto di carico e scarico dall'elenco di cui all'allegato 1 può essere richiesta, in particolare, se nel lungo periodo l'impianto non è più necessario per far fronte al volume dei trasporti a livello regionale, oppure se sono presenti, o vengono realizzate, alternative sostenibili per i caricatori e per le imprese di trasporto ferroviario.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

3.6 Nell'ambito dello sviluppo degli impianti di carico e scarico è ammesso l'accorpamento delle funzionalità e delle capacità degli impianti di una determinata regione, se il fabbisogno locale o regionale può essere coperto anche in questo modo e ne risulta migliorata la produttività della rete. Va considerato anche l'impatto sull'accesso locale alla rete ferroviaria. In particolare per lo sviluppo degli impianti di carico e scarico utilizzati per trasporti sporadici o stagionali vanno ricercate sinergie e accorpamenti con impianti ferroviari o logistici esistenti (ad es. impianti di manutenzione).	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
3.7 Nello sviluppo e nel cambiamento di destinazione degli impianti di carico e scarico ubicati in zone urbane centrali, la Confederazione e i Cantoni considerano soprattutto le esigenze dell'industria logistica.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
3.8 I nuovi impianti di carico e scarico vanno collegati, per quanto possibile, con impianti del traffico merci già esistenti. La configurazione dei nuovi impianti di carico e scarico è orientata al volume dei trasporti e deve consentire l'economicità del trasbordo delle merci, così come delle offerte del traffico merci ferroviario. Nel pianificare e assicurare le capacità di tracce, la Confederazione si adopera per garantire un'accessibilità sufficiente, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, degli impianti attraverso la ferrovia. I Cantoni e i Comuni ne assicurano una sufficiente raggiungibilità attraverso la strada.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

4.2 Stazioni del traffico merci

Definizione e funzioni

Le stazioni di ricevimento sono impianti di servizio locali che lavorano i treni provenienti o diretti verso gli impianti di carico che vi sono collegati, quali binari di raccordo, impianti di carico e scarico e impianti di trasbordo per il TC. Esse scompongono e ricompongono treni provenienti dalle stazioni di smistamento o di formazione, oppure diretti verso di esse.

Le stazioni di ricevimento di grandi dimensioni lavorano più di 10 coppie di treni alla settimana e svolgono compiti di formazione per i relativi impianti di carico.

Le stazioni di formazione sono impianti regionali dove si scompongono e ricompongono treni provenienti dalle stazioni di smistamento o diretti verso di esse, per l'instradamento verso le stazioni di ricevimento o verso i relativi impianti di carico.

Le stazioni di smistamento sono impianti gestiti dai gestori dell'infrastruttura per lo smistamento di carri completi.

Le stazioni di ricevimento, di formazione e di smistamento fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr e sono soggetti alle disposizioni concernenti l'accesso senza discriminazioni alla rete.

Rilevanza per il traffico merci e impatto sul territorio

Le stazioni di ricevimento influiscono in misura determinante sulla capacità delle tratte principali, in quanto consentono la preparazione dei treni merci senza occupare tali tratte. Il volume di traffico in queste stazioni è fortemente variabile, spaziando dagli impianti con traffico sporadico agli impianti che gestiscono quotidianamente numerosi treni completi. Di conseguenza, si differenziano anche il fabbisogno di superfici e la capacità di tracce necessaria.

Le stazioni di ricevimento più grandi e le stazioni di formazione e di smistamento hanno volumi di trasporto elevati, che incidono sulla capacità di tracce necessaria e sul territorio.

Siti esistenti

Attualmente esistono diverse centinaia di siti che possono essere utilizzati come stazioni di ricevimento. Una parte di questi siti già oggi non viene più utilizzata e non assolve più la propria funzione originaria. Negli elenchi 2 e 3 figurano tutte le stazioni di ricevimento attualmente utilizzate dalle imprese di trasporto ferroviario per fornire prestazioni nel traffico merci.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

A queste si aggiungono le attuali 45 stazioni di formazione e 5 stazioni di smistamento. Negli ultimi anni è avvenuta una concentrazione delle prestazioni di smistamento in poche stazioni, ossia le stazioni di smistamento di confine di Basel RB (suddivisa nelle due parti RB 1 e RB 2), Chiasso Smistamento e Buchs (SG), nonché le stazioni di smistamento di Lausanne Triage e Limmattal, che servono quasi esclusivamente il traffico interno.

- Stazioni di ricevimento attuali: 392 siti, di cui 56 di grandi dimensioni (elenci allegati 2 e 3).
- Stazioni di formazione attuali: 45 siti (cfr. elenco dell'allegato 4).
- Stazioni di smistamento attuali: 5 siti (cfr. elenco dell'allegato 5).

Scenario di riferimento 2030

Il numero e l'ubicazione delle stazioni di ricevimento dipende dal volume locale dei trasporti. Il loro sviluppo è determinato soprattutto dalla chiusura di binari di raccordo e impianti di carico e scarico e dalla conseguente riduzione delle merci da trasportare, che renderà tali stazioni non più necessarie per la fornitura di prestazioni nel traffico merci da parte delle imprese di trasporto ferroviario. Anche il raggruppamento dei volumi di trasporto presso impianti nuovi o esistenti comporterà la chiusura di alcune stazioni di ricevimento attualmente esistenti. Il numero delle stazioni di ricevimento, quindi, è destinato a diminuire.

Le cinque odierne stazioni di smistamento verranno mantenute. Per quanto riguarda le stazioni di formazione, il numero di impianti attualmente esistenti coincide in ampia misura con quello auspicato nel 2030. I nuovi siti costituiranno un'eccezione. Per contro, sono ipotizzabili adeguamenti degli impianti esistenti per aumentarne la capacità e la produttività.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

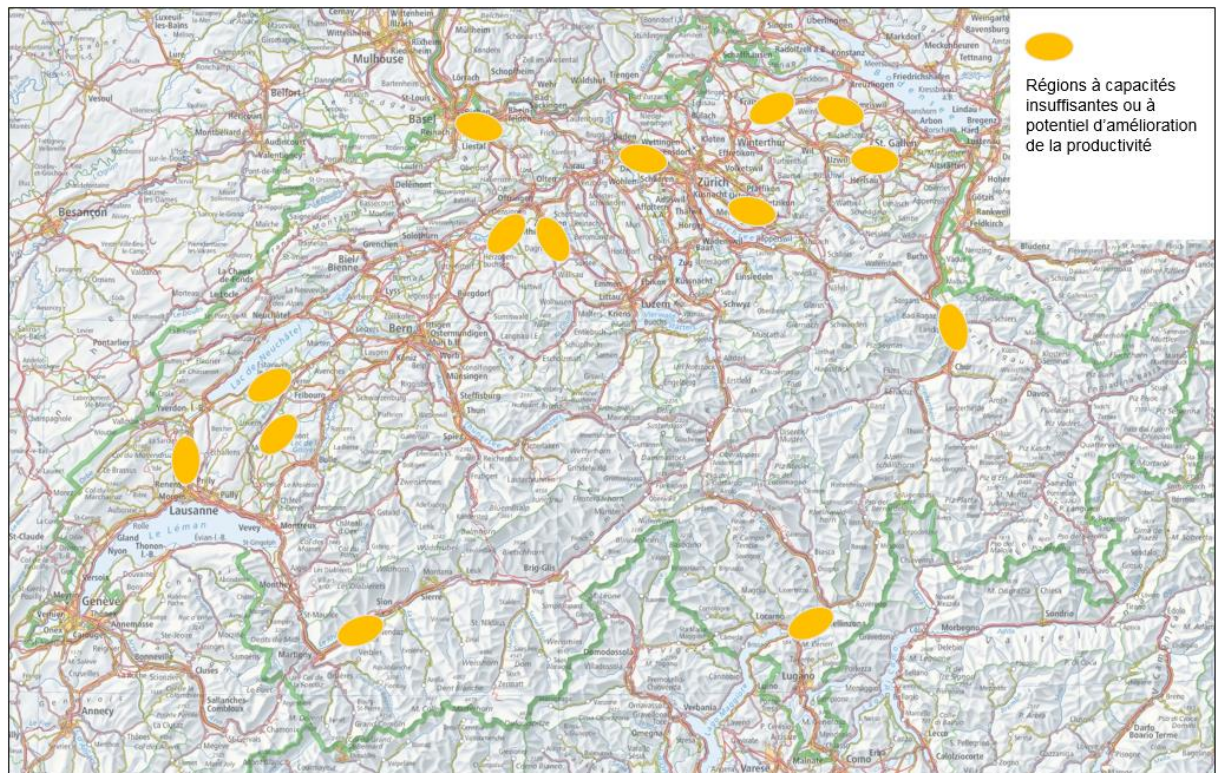


Figura 2: aree che presentano carenze di capacità o potenziale per miglioramenti della produttività nelle stazioni per il traffico merci.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Indicazioni

Indicazioni	Strumenti		
	PS	PROS SIF	DAC
4.1 La Confederazione assicura che l'ulteriore sviluppo degli impianti delle stazioni del traffico merci sia adeguato alle esigenze.	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
4.2 Nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni, la Confederazione incarica i gestori dell'infrastruttura di pianificare lo sviluppo degli impianti. Lo sviluppo deve tenere in considerazione gli interessi dei caricatori, delle imprese di trasporto ferroviario, della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni e degli altri attori direttamente interessati. A questo proposito, si devono valutare le esigenze di ciascuna area economica regionale nel suo complesso, prestando particolare attenzione a un accesso economico alla ferrovia per i caricatori.	PS	PROS SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
4.3 Nelle loro attività di pianificazione del territorio, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni tengono in considerazione le stazioni del traffico merci elencate negli allegati 2–5. I Cantoni possono elaborare strategie del traffico merci o scenari di riferimento regionali, che verranno tenuti in considerazione nello sviluppo globale degli impianti (4.2).	PS	PROS SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
4.4 Gli elenchi di cui agli allegati 2–5 rappresentano la base per l'ordinazione delle stazioni nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni stipulate con i gestori dell'infrastruttura. Gli impianti che figurano negli elenchi vengono conservati intatti sotto il profilo delle funzioni e delle capacità dai gestori dell'infrastruttura.	PS	PROS SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

<p>4.5 Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) può adeguare gli elenchi di cui agli allegati 2–4 se l'adeguamento non è né fonte di nuovi conflitti né ha ripercussioni rilevanti sul territorio e l'ambiente. L'attuale numero di stazioni di smistamento (elenco 5) resterà inalterato. Gli adeguamenti avvengono a seguito di una richiesta all'UFT da parte dei Cantoni o dei gestori dell'infrastruttura. Nella richiesta, il richiedente documenta gli interessi di tutti gli attori interessati dall'adeguamento (soprattutto Cantoni, Comuni, gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto ferroviario e caricatori). Il DATEC decide in merito all'adeguamento degli elenchi di cui agli allegati 2–4 oggetto della richiesta. Ai fini della decisione viene considerato soprattutto l'impatto globale sul traffico e sul territorio. Nella sua decisione, il DATEC considera soprattutto le strategie del traffico merci e gli scenari di riferimento regionali elaborati dai Cantoni. La decisione viene notificata agli attori interessati. La cancellazione di una stazione del traffico merci dagli elenchi di cui agli allegati 2–4 può essere richiesta, in particolare, se nel lungo periodo l'impianto non è più necessario per far fronte al volume dei trasporti a livello regionale, oppure se sono presenti, o vengono realizzate, alternative sostenibili per i caricatori e per le imprese di trasporto ferroviario.</p>	PS	PROS SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
<p>4.6 La Confederazione si adopera affinché le stazioni del traffico merci dispongano di sufficiente capacità, considerando i mezzi finanziari disponibili ed effettuando una ponderazione degli interessi del traffico merci e del traffico passeggeri. Le stazioni devono assicurare le funzioni complessivamente necessarie sia localmente, sia per la fornitura di prestazioni del traffico merci sull'intera rete. Le stazioni di smistamento, in particolare, devono disporre di sufficienti capacità per il ricovero temporaneo dei carri vuoti.</p>	PS	PROS- SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
<p>4.7 La Confederazione mette a disposizione delle stazioni di smistamento, delle stazioni di formazione e delle grandi stazioni di ricevimento una capacità di tracce sufficiente a soddisfare il fabbisogno e le esigenze qualitative, utilizzando gli strumenti per la pianificazione e la garanzia della capacità di tracce. A questo proposito, essa considera i mezzi finanziari disponibili ed effettua una ponderazione degli interessi del traffico merci e del traffico passeggeri.</p>	PS	PROS- SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

4.8 Nel pianificare lo sviluppo delle stazioni di smistamento e di formazione, la Confederazione si adopera per garantire la fornitura di prestazioni del traffico merci in tutta la Svizzera. Occorre adoperarsi per migliorare la produttività delle stazioni di smistamento, di formazione e delle stazioni di ricevimento di grandi dimensioni, soprattutto sfruttando le sinergie offerte dalle misure di ampliamento o trasformazione previste nel loro perimetro. I siti delle stazioni di ricevimento sono stabiliti in funzione del volume di traffico locale o regionale. È auspicabile l'attuazione di misure volte a migliorare la capacità e la produttività, per esempio, nelle aree di Broye, Oberes Wiggertal, Gossau, Grand Lausanne, Landquart, Langenthal, Romont, Cadenazzo, Thurtal West e Ost, Vallese centrale e Oberland zurighese, nonché nelle stazioni di smistamento di Basilea e Limmattal.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
4.9 Nell'ambito della pianificazione continua i gestori dell'infrastruttura possono valutare l'accorpamento delle funzionalità e delle capacità delle stazioni di formazione e di ricevimento di una determinata regione, se il fabbisogno può essere coperto anche in questo modo e ne risulta migliorata la produttività della rete del traffico merci ferroviario. Va considerato anche l'impatto sul servizio locale.	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	CA
	PU	PUR	CP
4.10 Presso le stazioni di smistamento di confine vanno mantenute sufficienti possibilità per il cambio dei mezzi di trazione per il traffico merci ferroviario (ad es. mediante locomotori non interoperabili, l'affidamento del treno ad altre imprese di trasporto ferroviario, ecc.).	PS	PROS-SIF	DAC
	PD	PrUR	UV
	PU	PUR	CP



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

5. Prospettive

Lo sviluppo dei diversi impianti del traffico merci ferroviario avviene mediante gli strumenti descritti nel capitolo 3 e sulla base delle indicazioni per le singole categorie di impianti formulate nel capitolo 4.

Per il buon funzionamento del trasporto di merci per ferrovia occorre garantire uno sviluppo sincrono nei diversi strumenti e nelle diverse categorie di impianti, così come a livello delle capacità delle tratte per il traffico merci ferroviario. Ciò è possibile solamente concretizzando le suddette indicazioni in maniera coerente e allineata nei tempi in tutti gli strumenti. Nella fase di attuazione, quindi, è necessario assicurare il coordinamento tra gli strumenti, pressoché corrispondenti fra di loro, nonché istituire un monitoraggio.

È particolarmente importante l'allineamento rispetto alle convenzioni sulle prestazioni stipulate con i gestori dell'infrastruttura e alle fasi di ampliamento PROSSIF. Poiché le decisioni politiche in merito alle convenzioni sulle prestazioni e alle fasi di ampliamento PROSSIF vengono assunte in momenti diversi, la pianificazione continua prevista dalla presente concezione diventa fondamentale. In ultima analisi la concezione, fungendo da base decisionale comune, rappresenta l'anello di congiunzione decisivo per uno sviluppo coerente degli impianti del traffico merci e delle capacità delle tratte necessarie per il loro funzionamento.

La pianificazione continua, quindi, in futuro si fonderà su un processo sistematico e, per le istanze pianificatrici, vincolante. È previsto che il Consiglio federale aggiorni la presente concezione ogni 4–8 anni. Ciò presuppone una discussione continua della necessità di adeguamento con le cerchie interessate e i Cantoni. La collaborazione con gli attori del settore e i Cantoni avviata per l'elaborazione della concezione, quindi, proseguirà nell'ottica della pianificazione continua.



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Elenco delle abbreviazioni

CA *Convenzione di attuazione*

CP *Convenzione sulle prestazioni*

DAC *Decisione di assegnazione di contributi*

FIF *Fondo per l'infrastruttura ferroviaria*

LFIF *Legge federale concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria; legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIF*

LPT *Legge federale sulla pianificazione del territorio; legge sulla pianificazione del territorio; RS 700*

LTM *Legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione; legge sul trasporto di merci; RS 742.41*

LTrasf *Legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi; legge sul trasferimento del traffico merci; RS 740.1*

LUMin *Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali; RS 725.116.2*

OPIR *Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti; RS 814.012*

OPT *Ordinanza sulla pianificazione del territorio; RS 700.1*

OTM *Ordinanza concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione; ordinanza sul trasporto di merci; RS 742.411*

PD *Piano direttore*

PROSSIF *Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria*

PrUR *Programma di utilizzazione della rete*

PS *Piano settoriale*

PU *Piano di utilizzazione*

PUR *Piano di utilizzazione della rete*

TEU *Twenty-foot Equivalent Unit; in italiano: container standard*



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Glossario

Termine	Definizione	Base
Binario di raccordo	Allacciamento di un'area o di un edificio, di per sé non appartenente all'infrastruttura ferroviaria, mediante binari per il trasporto di merci; in genere di proprietà privata.	Messaggio LTM
Binario di ricevimento	Binario sul quale i treni merci possono arrivare dopo aver percorso una determinata tratta e partire verso un'altra tratta (presuppone la presenza di sistemi di segnalazione).	
Composizione	Treno formato abbinando veicolo(i) motore e carri per formare un'unità permanente.	Glossario Politecnico federale
Gateway	<p>Impianto nel quale viene effettuato il trasbordo di unità di carico del traffico combinato tra diversi treni (ferrovia-ferrovia), per esempio tra treni merci a lunga percorrenza, oppure tra treni merci a lunga percorrenza e treni merci a breve percorrenza.</p> <p>I terminali gateway in cui si esegue esclusivamente il trasbordo ferrovia-ferrovia sono rari. Infatti, spesso una parte delle unità di carico viene trasferita su veicoli stradali, per raggiungere le aree in prossimità del terminale.</p>	Glossario Politecnico federale
Gäu	Regione compresa tra le città di Oensingen e Olten. Oltre al distretto di Gäu, comprende anche i Comuni del distretto di Olten che compongono la regione Untergäu.	
Impianto di carico e scarico	Impianto di carico pubblico, costituito da binari e aree di carico, in cui le merci possono essere trasbordate autonomamente e indipendentemente.	Art. 62 cpv. 1 lett. f Lferr
Lunghezza del carico rimorchiato	Lunghezza del treno senza locomotiva	
Lunghezza del treno	Lunghezza complessiva del treno, compresa la locomotiva	
Spedizione	Per spedizione si intende: un semirimorchio; una cassa mobile da 30, 40 o 45 piedi; una cassa mobile (6,0–8,3 m) di peso superiore a 16 t; due casse mobili (6,0–8,3 m) di peso inferiore a 16 t; tre casse mobili di lunghezza inferiore a 20 piedi. Una spedizione corrisponde a circa 1,6 TEU.	UFT (basata sulla definizione dell'UIRR)
Stazione di formazione	(obsoleto: stazione team)	



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Termine	Definizione	Base
	Impianto regionale dove si scompongono e ricompongono treni provenienti dalle stazioni di smistamento, oppure diretti verso di esse, per l'instradamento verso le stazioni di ricevimento o i relativi impianti di carico.	
Stazione di ricevimento	Impianto di servizio locale che lavora i treni provenienti o diretti verso gli impianti di carico che vi sono collegati, quali binari di raccordo, impianti di carico e scarico e impianti di trasbordo per il TC. Scompone e ricompone treni provenienti dalle stazioni di smistamento o di formazione, oppure diretti verso di esse. Le stazioni di ricevimento di grandi dimensioni lavorano più di 10 coppie di treni alla settimana.	
Stazione di smistamento	Impianto di servizio dove si esegue lo smistamento di carri e la formazione di treni merci a breve e lunga percorrenza. Impianto presso il quale i treni merci interregionali (treni merci a breve percorrenza/treni completi) possono arrivare e ripartire.	
Terminale	Sinonimo di impianto di trasbordo per il TC. Impianto dove è possibile effettuare il trasferimento di contenitori del traffico combinato da un vettore all'altro.	
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit: container standard con lunghezza di 20 piedi. Unità internazionale standardizzata per il conteggio di container ISO di diverse dimensioni. Utilizzata soprattutto per indicare la capacità di carico di navi, treni o autocarri, nonché la capacità di trasbordo di terminali.	
Tipi di contenitori nel TC (senza trasbordo orizzontale)	Container ISO, container-cisterna e container reefer da 20–45 piedi; semirimorchi (secondo le norme EN 284 e EN 452), casse mobili (secondo l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale, ONC).	
Traccia	Autorizzazione a percorrere una determinata tratta della rete ferroviaria in orari ben definiti con un treno specifico (lunghezza, peso, sagoma, velocità); simile alla banda oraria («slot») nella navigazione aerea.	Messaggio LTM
Tracciato	Il termine «tracciato» viene utilizzato soprattutto per indicare in termini astratti i percorsi di strade e tratte ferroviarie: tracciato della strada, tracciato della ferrovia. In senso lato, il termine tracciato è utilizzato anche per designare i percorsi di tubature di alimentazione e di smaltimento. Vengono progettati con metodi analoghi, ad esempio, anche i tracciati di canali, gasdotti o linee dell'alta tensione per via terrestre o all'interno di opere.	Wikipedia



N. registrazione/dossier: BAV-212.22-00001/00003/00011/00009

Termine	Definizione	Base
Traffico combinato (TC) d'importazione/esportazione	Per TC d'importazione/esportazione si intendono i treni completi con provenienza o destinazione estera. Se i contenitori trasportati da questi treni vengono trasbordati in Svizzera (ad es. presso un terminale gateway), essi proseguono nel TC interno.	
Trasporto in carri completi isolati (TCCI)	Forma di produzione in cui singoli carri o gruppi di carri vengono raggruppati a livello regionale su diversi binari di raccordo e in impianti di carico e scarico per poi essere riuniti in treni completi e portati in stazioni di smistamento, dove si formano nuovi treni a seconda delle regioni di destinazione.	Messaggio LTM
Treno completo	Treno merci diretto (di norma composto da materiale rotabile uniforme) che circola tra due stazioni di ricevimento (oppure stazioni di formazione o di smistamento) senza cambiare formazione.	