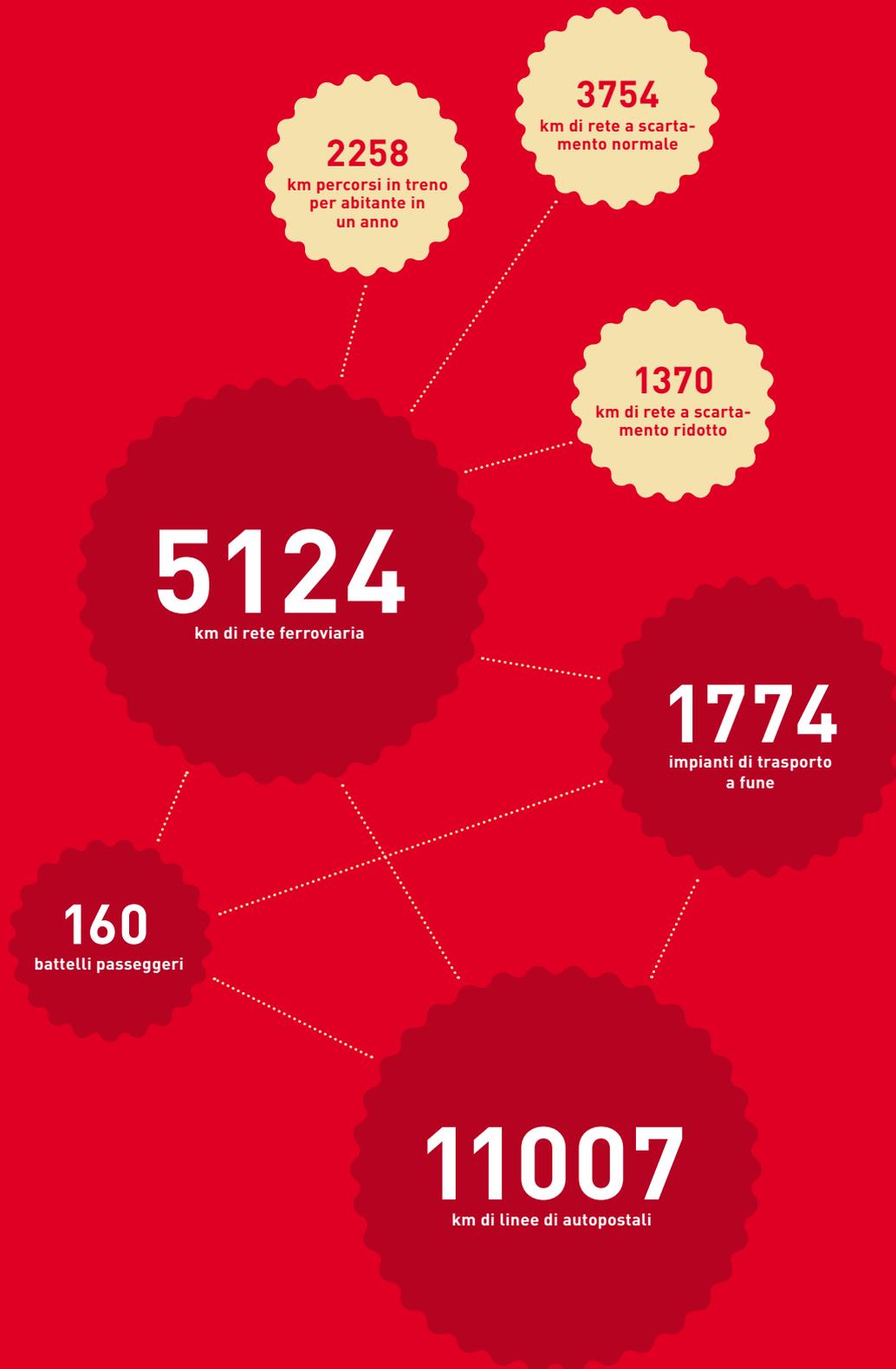


UFT __ UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale dei trasporti UFT



L'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

EDITORIALE __ AL CENTRO DEL MIGLIORE SISTEMA DI TRASPORTI PUBBLICI DEL MONDO.

La Svizzera vanta un sistema di trasporti pubblici di primissima qualità, considerato un modello da seguire a livello internazionale, anche grazie all'elevata quota di mercato coperta dalla ferrovia nel traffico merci.

Il successo delle ferrovie e delle altre imprese di trasporti pubblici si deve, tra l'altro, all'operato dell'Ufficio dei trasporti (UFT). Il nostro obiettivo è mantenere alta la qualità del sistema di trasporti pubblici, potenziandolo e adeguandolo costantemente alla crescente richiesta di mobilità nel traffico merci e viaggiatori. Il nostro impegno per un trasporto pubblico rispettoso dell'ambiente ed economico può essere ritenuto un successo soltanto se i viaggiatori possono contare sul fatto di raggiungere la propria destinazione in sicurezza. Pertanto, uno degli obiettivi centrali dell'UFT è ottenere standard di sicurezza elevati, ma finanziabili, per ferrovie, autobus, battelli e impianti di trasporto a fune.

Quale Direttore dell'UFT, sono stato incaricato dal Consiglio federale di attuare e far evolvere la politica in materia di trasporti pubblici e di traffico merci su rotaia. La Svizzera, tra i più importanti snodi del traffico europeo, può adempiere appieno a questo mandato soltanto collaborando strettamente con i Paesi confinanti e con l'Unione europea. Le direttive, le norme e gli standard europei sono adottati da noi in modo pragmatico, atteggiamento tipico per il nostro Paese.



Dott. Peter Füglistaler
Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti

In quanto Direttore, sono responsabile di ogni decisione presa dal mio Ufficio. Tuttavia, non prendo mai decisioni da solo. La mia filosofia è che tutti i quadri e ciascuno dei circa 290 collaboratori esercitino la propria responsabilità e competenza decisionale. Soltanto collaborando tra noi possiamo assolvere i complessi compiti richiesti dal nostro lavoro.

Dott. Peter Füglistaler

Impianti a fune sicuri sono un presupposto importante per il turismo in Svizzera.



L'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI __ AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA E DEL CONFORT DI TUTTI I VIAGGIATORI.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) si occupa quotidianamente di attuare e pianificare la politica svizzera nell'ambito dei trasporti pubblici, realizzando così i principi chiave della politica dei trasporti decisa dal Popolo, dal Parlamento e dal Consiglio federale.

Il treno è un mezzo di trasporto molto apprezzato in Svizzera.



IL NOSTRO STAFF DIRIGENZIALE __ L'UFFICIO CONTA CINQUE DIVISIONI: POLITICA, FINANZIAMENTO, SICUREZZA, INFRASTRUTTURA, ECONOMIA AZIENDALE E ORGANIZZAZIONE.



Pierre-André Meyrat, Toni Eder, Pieter Zeilstra, Christine Stoller-Gerber e Petra Breuer, coadiuvati dai Capi delle Sezioni di loro competenza e affiancati da Gregor Saladin, collaborano con il Direttore Peter Füglistaler per quanto concerne la gestione dell'Ufficio e tutte le questioni politiche relative ai trasporti pubblici.

Da sinistra a destra: **Informazione e informatica**: Gregor Saladin, Caposezione, **Economia aziendale e organizzazione**: Christine Stoller-Gerber, Capodivisione, **Infrastruttura**: Toni Eder, Vicedirettore, **Direttore**: Dott. Peter Füglistaler, **Politica**: Petra Breuer, Capodivisione, **Finanziamento**: Pierre-André Meyrat, Direttore supplente, **Sicurezza**: Pieter Zeilstra, Vicedirettore



Da sinistra a destra: **Affari della Direzione:** Dott. Markus Liechti, **Politica:** Petra Breuer, **Affari internazionali:** Jean-Claude Schneuwly, **Gestione dei rischi per la sicurezza:** Hannes Meuli, **Informazione e informatica:** Gregor Saladin, **Diritto:** Peter König



POLITICA — LA DIVISIONE POLITICA SI OCCUPA DI QUESTIONI POLITICHE, GIURIDICHE E LEGATE ALLA COMUNICAZIONE, NONCHÉ DI INFORMATICA E GESTIONE DEI RISCHI PER LA SICUREZZA.

La Divisione Politica è guidata da Petra Breuer. Tra i compiti principali della Divisione figurano gli affari dell'Ufficio e della Direzione, i progetti speciali e lo sviluppo di strategie e programmi. Questi aspetti competono principalmente alle Sezioni Affari della Direzione e Diritto. Un gruppo di esperti segue i dossier politici e giuridici a livello di Ufficio, Dipartimento, Consiglio federale e Parlamento. Di questi dossier fanno parte anche i procedimenti giuridici in caso di controversie nell'ambito dei trasporti pubblici.

La Sezione Affari internazionali segue lo sviluppo della politica dei trasporti internazionale e ne analizza le ripercussioni sulla Svizzera. Fornisce consulenza e supporto al Direttore e al Dipartimento nell'ambito di trattative internazionali e conferenze sui trasporti terrestri, coordinando le attività dell'Ufficio a livello internazionale. La Sezione Informazione e informatica informa i media e il pubblico sull'attività dell'Ufficio, si occupa della comunicazione interna ed è responsabile degli strumenti informatici in dotazione all'Ufficio.

I collaboratori della Sezione Gestione dei rischi per la sicurezza verificano costantemente tutte le attività dell'Ufficio rilevanti per la sicurezza e curano le analisi sui rischi legati ai trasporti pubblici.

Da sinistra a destra: **Rete ferroviaria:** Dott. Markus Giger, **Traffico merci:** Dott. Arnold Berndt, **Traffico viaggiatori:** Regula Herrmann, **Finanziamento:** Pierre-André Meyrat, Direttore supplente



FINANZIAMENTO __ GLI AMBITI DI COMPETENZA DELLA DIVISIONE FINANZIAMENTO SONO IL TRAFFICO VIAGGIATORI REGIONALE, IL TRAFFICO MERCI E IL FINANZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA.

Questa Divisione è diretta da Pierre-André Meyrat e comprende le sezioni Rete ferroviaria, Traffico merci e Traffico viaggiatori. Il compito principale della Sezione Rete ferroviaria è il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La Sezione è competente per i contributi versati dalla Confederazione per la gestione, il mantenimento e il miglioramento degli impianti ferroviari; in questo contesto assicura anche il controlling finanziario. Tra i compiti della Sezione figurano anche la gestione e la pianificazione del Fondo per i grandi progetti ferroviari (FTP), mediante il quale la Confederazione finanzia i grandi progetti ferroviari come Alptransit.

La Sezione Traffico viaggiatori si occupa principalmente dell'ordinazione e del finanziamento del traffico viaggiatori regionale pubblico. In collaborazione con i Cantoni procede all'ordinazione delle necessarie prestazioni di trasporto presso le imprese titolari di una concessione per il traffico viaggiatori regionale. I contributi sono stabiliti anticipatamente per ciascun servizio di trasporto ordinato.

Mediante contributi agli investimenti e indennità, la Sezione Traffico merci affianca le ferrovie nella definizione di offerte interessanti e competitive nell'ambito del trasporto delle merci. In questo modo fornisce un contributo essenziale per l'attuazione del trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico merci in transito sulle Alpi e per il potenziamento del traffico merci ferroviario in Svizzera.

La Divisione Finanziamento rilascia inoltre concessioni e autorizzazioni per le linee di trasporti pubblici nonché le autorizzazioni di accesso alle professioni di trasportatore di merci e viaggiatori su strada. Gli specialisti della Divisione si occupano anche di verificare l'impiego corretto ed efficiente dei mezzi finanziari assegnati alle imprese di trasporto.

Da sinistra a destra: **Ambiente:** Dott. Markus Ammann, **Tecnica degli impianti a fune:** Laurent Queloz, **Esercizio ferroviario:** Bruno Revelin, **Navigazione:** Gerhard Kratzenberg, **Tecnica delle costruzioni:** Thomas P. Lang, **Impianti elettrici:** Hermann Willi, **Tecnica di sicurezza:** Wolfgang Hüppi, **Vigilanza sulla sicurezza:** Gery Balmer, **Sicurezza:** Pieter Zeilstra, **Vicedirettore,** **Veicoli:** Daniel Kiener



SICUREZZA — LA DIVISIONE SICUREZZA È COMPETENTE PER TUTTE LE QUESTIONI CONCERNENTI LA SICUREZZA DEI TRASPORTI PUBBLICI.

La Divisione Sicurezza, guidata da Pieter Zeilstra, si articola nelle seguenti Sezioni: Ambiente, Tecnica delle costruzioni, Tecnica di sicurezza, Impianti elettrici, Veicoli, Esercizio ferroviario, Vigilanza sulla sicurezza, Navigazione e Tecnica degli impianti a fune. Essa fornisce assistenza alla Direzione e alle altre Divisioni e Sezioni dell'Ufficio per tutte le questioni concernenti la sicurezza. Per garantire anche in futuro l'elevato livello di sicurezza dei trasporti pubblici, la Divisione elabora le basi necessarie, adeguandole costantemente ai nuovi requisiti e ai progressi tecnici. La Divisione verifica se i progetti sottoposti all'Ufficio sono conformi alle prescrizioni di sicurezza vigenti. Sorveglia inoltre che le imprese di trasporto rispettino tali prescrizioni. Se rileva carenze a livello di sicurezza, la Divisione stabilisce precise condizioni da rispettare e, se necessario, dispone misure di sicurezza aggiuntive.

I compiti principali della Sezione Ambiente sono la riduzione al minimo dei rischi legati al trasporto di merci pericolose e il risanamento dei siti inquinati. La Sezione Veicoli valuta gli aspetti della tecnica di sicurezza di veicoli ferroviari e autobus. La Sezione Tecnica degli impianti a fune veglia, per questo tipo

di impianti, sul rispetto dei requisiti determinanti in materia di tecnica della sicurezza e di esercizio. Nel caso di decisioni dell'UFT concernenti impianti di sicurezza, applicazioni telematiche, impianti a corrente forte o sistemi di avvertimento degli addetti ai lavori, un ruolo importante è rivestito dalle Sezioni Tecnica delle costruzioni, Impianti elettrici e Tecnica di sicurezza.

La sicurezza non è un aspetto da tenere presente soltanto durante la progettazione di nuovi impianti o per la costruzione di nuovi veicoli: la Sezione Vigilanza sulla sicurezza controlla se nella fase dell'esercizio le imprese di trasporto rispettano gli standard di sicurezza richiesti o se impiegano prodotti tecnici che possano compromettere la sicurezza dei trasporti pubblici. La Sezione Esercizio ferroviario si occupa dell'esercizio ferroviario operativo e, tra l'altro, delle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni, vincolanti per tutte le ferrovie attive nel trasporto pubblico. La Sezione Navigazione vigila sulla sicurezza dei trasporti in battello. È inoltre competente per questioni concernenti la navigazione sul Reno, soprattutto a livello internazionale.

Da sinistra a destra: **Autorizzazioni I:** Franziska Sarott-Rindlisbacher, **Autorizzazioni II:** Pierre-André Pianzola, **Infrastruttura:** Toni Eder, Vicedirettore, **Pianificazione:** Hauke Fehlberg, **Omologazioni e regolamenti:** Jürg Lütscher, **Grandi progetti:** Dott. Rudolf Sperlich



INFRASTRUTTURA — LA DIVISIONE INFRASTRUTTURA PIANIFICA IL POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI, GESTISCE I GRANDI PROGETTI E RILASCIAMO AUTORIZZAZIONI DI COSTRUZIONE.

La Divisione Infrastruttura, diretta da Toni Eder, si compone delle Sezioni Pianificazione, Grandi progetti, Autorizzazioni I, Autorizzazioni II e Omologazioni e regolamenti.

La Sezione Pianificazione è responsabile della pianificazione strategica dei servizi di trasporto e dell'infrastruttura necessari per lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera coordinandola con la pianificazione del territorio e della rete stradale. La Sezione Grandi progetti controlla, coordina e gestisce la realizzazione dei grandi progetti di potenziamento della rete ferroviaria, quali la Nuova ferrovia transalpina (Alptransit), i raccordi della Svizzera alla rete europea ad alta velocità (raccordi RAV), lo Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) o il risanamento delle ferrovie. La Sezione rappresenta la Confederazione quale committente di questi grandi progetti, vigilando sul rispetto dei tempi e dei costi di realizzazione.

Le Sezioni Autorizzazioni I e II rilasciano le autorizzazioni per opere di infrastruttura ferroviaria, impianti di trasporto a fune e pontili nell'ambito della navigazione pubblica. Le due Sezioni rilasciano inoltre autorizzazioni d'esercizio e concessioni di infrastruttura.

La Sezione Omologazioni e regolamenti coordina l'accesso alla rete per le imprese ferroviarie. Rilascia le omologazioni per il materiale rotabile e gli impianti, nonché le abilitazioni per il personale con mansioni rilevanti per la sicurezza. La Sezione adegua costantemente le norme tecniche e di esercizio ai progressi della tecnica e assicura i contatti tra specialisti a livello internazionale.

Economia aziendale e organizzazione:
Christine Stoller-Gerber, Capodivisione



Revisione:
Robert Gugger



ECONOMIA AZIENDALE E ORGANIZZAZIONE __

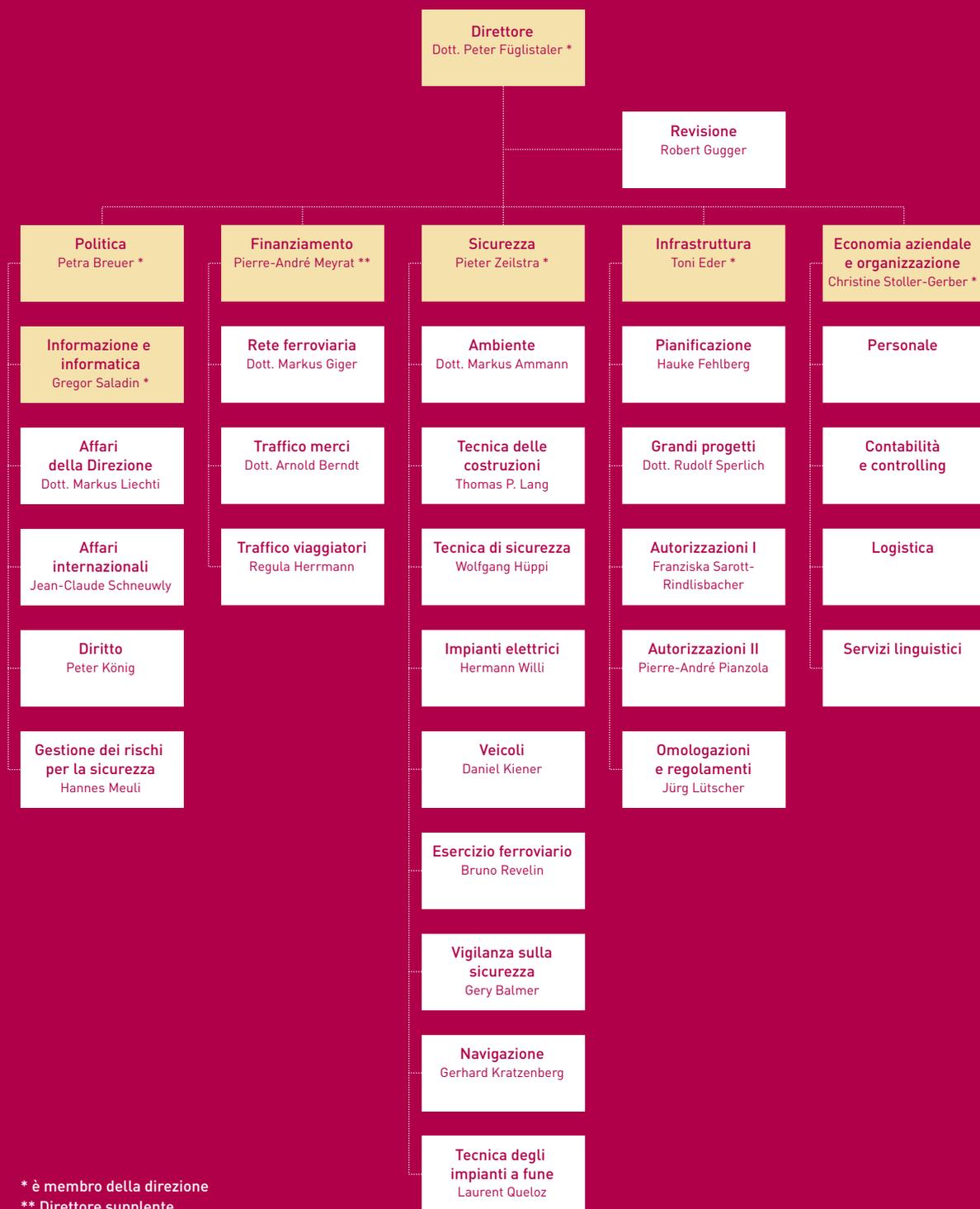
LA DIVISIONE SI OCCUPA DI QUESTIONI FINANZIARIE E CONCERNENTI IL PERSONALE, DELL'ACQUISTO DEL MATERIALE DI CANCELLERIA, DI SICUREZZA E TRADUZIONI.

Alla Divisione Economia aziendale e organizzazione, guidata da Christine Stoller-Gerber, competono tutti i servizi interni indispensabili per il funzionamento impeccabile dell'Ufficio. Tra questi figurano la gestione delle risorse e l'assistenza al personale, compresi l'aggiornamento professionale e l'assistenza agli apprendisti impiegati di commercio e mediamatici. La Divisione stila inoltre il preventivo e la pianificazione finanziaria dell'Ufficio, si occupa dell'acquisto del materiale di cancelleria, della sicurezza e dell'organizzazione interna e di tutte le traduzioni dei testi redatti all'interno dell'Ufficio. La Divisione è composta dai Settori Personale, Contabilità e controlling, Logistica e Servizi linguistici.

REVISIONE __ QUESTA UNITÀ VERIFICA CHE I MEZZI FINANZIARI DELLA CONFEDERAZIONE SIANO UTILIZZATI IN MODO CORRETTO ALL'INTERNO E ALL'ESTERNO DELL'UFFICIO.

L'unità Revisione risponde direttamente al Direttore e svolge la propria attività in modo autonomo e indipendente. Robert Gugger e i suoi collaboratori verificano costantemente se l'UFT assolve i propri compiti in modo efficace e corretto sotto il profilo giuridico e controllano che i mezzi finanziari a disposizione siano utilizzati in modo razionale. Per quanto riguarda le imprese di trasporto sovvenzionate, l'unità controlla che i fondi pubblici siano investiti in modo corretto.

ORGANIGRAMMA



	Abfahrt	Départ	Partenza	
15.53	Lenzburg		ZUERICH HB	4
15.54	Oberentföden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
15.56	Wiler-Imig	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.02	Ottlen		LANGENTHAL	4
16.09	Oberentföden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
16.11	Schönenbuch	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.14	Brugg	Baden	ZUERICH HB	3
16.14			OLTEN	5
16.17	Lenzburg	Brugg AG	WETZIKON	4
16.19	Lenzburg	Brugg AG	BADEN	2
16.23	Lenzburg	Landquart	CHUR	3
16.24	Oberentföden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
16.26	Schönenbuch	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.30	Ottlen	Schönenbuch	GENEVE - AEROPORT	4



I TRASPORTI PUBBLICI IN SVIZZERA

IN NESSUN ALTRO PAESE L'OFFERTA DI TRASPORTI PUBBLICI È COSÌ CAPILLARE COME IN SVIZZERA. ALL'UFT SPETTA IL COMPITO DI MIGLIORARE TALE OFFERTA, LADDOVE NECESSARIO.

L'Ufficio federale dei trasporti e i suoi partner hanno il compito di assicurare il servizio universale fissato per legge nel settore dei trasporti pubblici. La Costituzione svizzera prevede che la rete di trasporti pubblici sia a disposizione di tutti gli strati della popolazione e di tutte le regioni del Paese, secondo gli stessi principi e a prezzi equi. Conformemente a questo mandato costituzionale, Confederazione, Cantoni e Comuni ordinano le necessarie prestazioni di trasporto presso le imprese titolari di concessione. Inoltre, l'UFT partecipa con contributi finanziari importanti al mantenimento e al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Complessivamente, Confederazione, Cantoni e Comuni investono 8,2 miliardi di franchi l'anno per i trasporti pubblici. Questo importo, però, basta appena a finanziare la molteplicità di interventi necessari. È dunque importante impiegare i mezzi finanziari a disposizione in modo mirato ed economico. Di questo si fa garante l'UFT.

OLTRE 400 IMPRESE DI TRASPORTO

In Svizzera più di 400 imprese, per un totale di 91 000 dipendenti, offrono servizi di trasporto pubblico. L'obiettivo della Svizzera è migliorare l'offerta nell'ambito dei trasporti pubblici e del traffico merci ferrovia-

rio aumentando la concorrenza. Per questo motivo, nel corso dell'ultimo decennio, il mercato svizzero ha aperto gradualmente le porte anche alle imprese di trasporto straniere, soprattutto nel traffico merci su rotaia.

OLTRE I CONFINI NAZIONALI

La politica dei trasporti svizzera deve essere coordinata con quella degli altri Paesi e definita a livello di trattati internazionali. Pertanto, l'UFT mantiene contatti costanti con l'Unione europea e gli altri Stati, partecipando a gruppi di lavoro internazionali. Ne sono un esempio l'attuazione e l'aggiornamento continuo degli Allegati dell'Accordo sui trasporti terrestri con l'UE.

IL RUOLO CENTRALE DELLA FERROVIA __ CON 5200 KM DI BINARI, LA SVIZZERA VANTA UNA DELLE RETI FERROVIARIE PIÙ FITTE D'EUROPA. IN NESSUN ALTRO PAESE AL MONDO, O QUASI, IL TRENO È TANTO USATO E AMATO.

La ferrovia occupa un posto importante nella vita degli svizzeri, che prendono il treno in media 50 volte l'anno. Le odierne previsioni indicano un continuo aumento della mobilità di persone e merci. La topografia della Svizzera e ragioni di ordine ambientale pongono dei limiti al potenziamento del traffico stradale. La Svizzera punta pertanto all'ammodernamento e al potenziamento della ferrovia quale alternativa al trasporto individuale.

LA RIFORMA DELLE FERROVIE FAVORISCE LO SVILUPPO DEL TRASPORTO SU ROTAIA

Con la revisione della legge federale sulle ferrovie (Lferr) del 1996 e la Riforma delle ferrovie 1, in vigore dal 1999, è stato adeguato il quadro giuridico per l'esercizio ferroviario. L'aumento della responsabilità delle imprese sul piano economico, ma anche mandati di prestazione più chiari, hanno reso le imprese ferroviarie svizzere più produttive e competitive. Il traffico merci su rotaia è stato liberalizzato e conta ormai diversi operatori in Svizzera. La Riforma delle ferrovie 2 è stata suddivisa in pacchetti: con la revisione della disciplina sui trasporti pubblici, attuata per l'inizio del 2010, tutte le imprese di trasporto risultano equiparate soprattutto in ambito finanziario, mentre il diritto

in materia di polizia ferroviaria è stato adeguato alle odierne esigenze. In una seconda tappa è stata migliorata la disciplina dei bandi pubblici per ferrovie e imprese di autobus. Il terzo pacchetto della Riforma mira a migliorare l'organizzazione dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, non più conforme alle esigenze attuali.

ULTERIORI POTENZIAMENTI E INCENTIVI NELL'AMBITO DELLA POLITICA DI TRASFERIMENTO

Per poter soddisfare la domanda crescente di servizi di trasporto, occorre ampliare l'offerta. La Svizzera investe nei progetti che garantiscono i migliori risultati al riguardo. Tra i grandi progetti per il potenziamento dell'infrastruttura figurano la Nuova ferrovia transalpina (Alptransit), il risanamento acustico del materiale rotabile e della rete ferroviaria, il raccordo della Svizzera alla rete europea ad alta velocità (raccordi RAV) e lo Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF). Con il progetto Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), il Consiglio federale ha posto le basi per garantire anche nei prossimi decenni il finanziamento e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Un altro obiettivo della politica dei trasporti svizzera è ridurre il numero di autocarri in transito sulle Alpi

Il ponte di St. Adrian a Walchwil, sulla tratta FFS Zurigo – Arth-Goldau.



mediante il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, più rispettosa dell'ambiente. Con l'introduzione di vari provvedimenti, come la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), la Confederazione assicura alla ferrovia le condizioni quadro necessarie al raggiungimento di questo obiettivo.

Gli impianti a fune hanno una lunga tradizione in Svizzera.



IL RUOLO «PORTANTE» DEGLI IMPIANTI A FUNE __ GLI IMPIANTI DI TRASPORTO A FUNE SVOLGONO UN RUOLO IMPORTANTE PER IL TURISMO. L'UFT NE GARANTISCE LA SICUREZZA TECNICA E IL RISPETTO DELL'AMBIENTE.

Gli impianti a fune hanno una lunga tradizione in Svizzera. Senza questo mezzo di trasporto, le regioni di montagna non sarebbero in grado di proporre offerte turistiche interessanti e competitive. Attualmente in Svizzera sono in funzione circa 1800 impianti. L'UFT è responsabile dei circa 650 impianti titolari di una concessione federale. Ai Cantoni spetta invece la responsabilità per le sciovie, i piccoli impianti a fune e gli impianti che non effettuano trasporti di persone a titolo professionale.

Per far fronte alla forte concorrenza nel mercato del turismo, le imprese rinnovano costantemente i propri impianti e ne costruiscono di nuovi. L'UFT è competente in materia di concessioni e approvazione dei piani, rilascia le autorizzazioni d'esercizio e riconosce i capitecnici nominati dalle imprese. In questo contesto assumono un'importanza fondamentale gli aspetti della sicurezza tecnica e del rispetto dell'am-

biente, sia durante la fase della progettazione sia, più tardi, in quella dell'esercizio. Anche in questo settore di trasporti pubblici, l'UFT provvede affinché le imprese rispettino le prescrizioni, le norme e gli standard in vigore. Se l'UFT constata mancanze, pone precise condizioni da rispettare ed esige che l'impresa prenda misure atte a garantire la sicurezza del sistema e l'esercizio sicuro dell'impianto.

Ogni anno i battelli svizzeri trasportano 13 milioni di passeggeri.



LA NAVIGAZIONE SVIZZERA __ IL RENO È LA PIÙ IMPORTANTE VIA NAVIGABILE D'EUROPA. LA NAVIGAZIONE SVOLGE UN RUOLO MOLTO IMPORTANTE ANCHE PER LE ESCURSIONI E IL TURISMO IN GENERALE.

I circa 170 battelli delle imprese di navigazione titolari di concessione federale trasportano ogni anno 13 milioni di passeggeri sui laghi svizzeri e nelle acque di confine. La navigazione in Svizzera riveste un ruolo importante per il turismo e il traffico d'escursione, ma non solo: nelle acque svizzere circa 260 navi mercantili trasportano annualmente 4 milioni di tonnellate di materiale. Di grande rilevanza è la navigazione sul Reno: più del 10 per cento di tutti gli scambi commerciali con l'estero sono effettuati lungo questo fiume. Ogni anno, nei porti svizzeri sul Reno sono trasbordati 7 milioni di tonnellate di merci e 100 000 container.

Il Reno è diventato la più importante idrovia d'Europa, anche grazie alla riveduta Convenzione del 17 ottobre 1868 per la navigazione sul Reno (la cosiddetta Convenzione di Mannheim). Per mezzo di questa convenzione la Svizzera dispone di un accesso al Mare del Nord garantito dal diritto internazionale. Il compito di

salvaguardare la libera navigazione sul Reno e di incentivarla è stato affidato alla Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR). La CCNR è composta dai rappresentanti di 5 Paesi: Svizzera, Germania, Francia, Paesi Bassi e Belgio.

Le questioni legate alla costruzione delle imbarcazioni, alla circolazione dei battelli e all'abilitazione del personale nautico sono disciplinate dall'UFT nella legislazione nazionale in materia di navigazione. L'UFT vigila inoltre sulle società di navigazione titolari di una concessione federale e verifica che le norme e gli standard in vigore siano rispettati. La vigilanza sugli altri ambiti della navigazione è di competenza dei Cantoni. Quale membro delle commissioni internazionali per la navigazione sul Lago Lemano, sul Lago di Costanza e sui laghi del Ticino, l'UFT partecipa in maniera determinante alla stesura di nuovi trattati o all'adeguamento di quelli esistenti.

Con controlli sul posto l'UFT garantisce la sicurezza del traffico merci su rotaia.



LA SICUREZZA DEI TRASPORTI PUBBLICI __ I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI NON DEVONO ESSERE SOLO CONFORTEVOLI E AFFIDABILI, MA ANCHE E SOPRATTUTTO SICURI.

Per l'Ufficio federale dei trasporti, la sicurezza è un aspetto centrale. L'UFT vigila sulla sicurezza di tutte le imprese di trasporti pubblici titolari di concessione federale, ossia ferrovie, imprese di navigazione, auto-linee e impianti a fune. A tale scopo elabora leggi e ordinanze in materia di sicurezza e provvede affinché le imprese di trasporto le rispettino.

L'aumento delle velocità di marcia e della frequenza dei mezzi di trasporto, così come l'introduzione di tecnologie sempre più complesse, non devono mettere a repentaglio la sicurezza. D'altro canto, gli standard di sicurezza richiesti per i trasporti pubblici devono essere finanziabili e vanno ponderati rispetto a fattori economici.

Di fatto, la responsabilità della sicurezza spetta in primo luogo alle imprese di trasporto. Con la sua attività di vigilanza l'UFT contribuisce però in modo determinante all'individuazione di eventuali carenze nei sistemi di sicurezza di un'impresa e, se necessario, alla loro rapida rimozione. La vigilanza sulla sicurezza si articola in tre fasi.

1. Prevenzione

Prima di rilasciare l'autorizzazione d'esercizio per un impianto o un veicolo, l'UFT verifica l'eventuale presenza di rischi per la sicurezza.

2. Sorveglianza

Una volta che l'impianto o il veicolo sono entrati in servizio, l'UFT verifica, tra l'altro mediante audit e controlli d'esercizio, che l'impresa di trasporto si attenga a tutte le prescrizioni pertinenti. Mediante la sorveglianza del mercato, l'UFT controlla inoltre che i prodotti tecnici in commercio non pregiudichino la sicurezza dei trasporti pubblici.

3. Adeguamento delle prescrizioni di sicurezza

Per migliorare gli standard di sicurezza esistenti, l'UFT si basa sulle notifiche di eventi, sui risultati degli audit e dei controlli d'esercizio e sulle nuove evidenze in ambito tecnico. Con un approccio pragmatico, l'UFT adegua gli standard di sicurezza in base alle nuove esigenze e allo stato della tecnica.

Spetta al Parlamento decidere in merito al potenziamento dei trasporti pubblici.



I PROGRAMMI SIF E FAIF __ QUESTI DUE PROGRAMMI GARANTIRANNO L'ULTERIORE POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA PER I PROSSIMI DECENNI.

Deciso dal Parlamento nel 2009, il programma di sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) prevede investimenti per 5,4 miliardi di franchi. Di questo importo beneficiano progetti come la galleria dell'Ep-penberg, lunga tre chilometri e realizzata nell'ambito dell'ampliamento a quattro binari tra Aarau e Olten. I potenziamenti previsti dovranno essere effettuati entro il 2025. Questi interventi consentiranno di migliorare l'offerta nel traffico viaggiatori e di aumentare la produttività del traffico merci.

Nel 2012 il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il messaggio comprende il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), che prosegue la pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria fino alla metà del secolo. La prima fase di ampliamento prevista dal PROSSIF condivide con il programma SIF lo stesso orizzonte temporale, ossia l'anno 2025. I primi interventi in agenda sono gli ampliamenti dei nodi ferroviari di Losanna, Basilea e Berna. Nel complesso,

entro il 2025 la Confederazione investirà dieci miliardi di franchi nel potenziamento dell'infrastruttura.

Il FAIF consente inoltre di garantire sul lungo termine il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. A questo scopo dovrà essere istituito il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) in sostituzione del Fondo FTP, che attualmente finanzia soltanto i grandi progetti come Alptransit.

IL TRASFERIMENTO DEL TRAFFICO MERCI E ALPTRANSIT __ L'UFT SI OCCUPA DI REALIZZARE IL TRASFERIMENTO ALLA ROTAIA DEL TRAFFICO MERCI IN TRANSITO SULLE ALPI. IN QUESTO CONTESTO, ALPTRANSIT RIVESTE UN RUOLO IMPORTANTE.

Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia figura tra le priorità della politica dei trasporti svizzera. Grazie alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e alla promozione del traffico merci ferroviario, ogni anno si evita il transito sulle Alpi di 600'000 autocarri. Tuttavia, il numero di autocarri transitati sulle Alpi nel 2011, pari a 1,26 milioni, è decisamente superiore all'obiettivo intermedio prestabilito di un milione di corse. Secondo le previsioni attuali, anche l'obiettivo di limitare a 650'000 l'anno i transiti di autocarri entro il 2018 non sarà raggiunto. Il Consiglio federale prevede pertanto l'adozione di misure supplementari a sostegno del trasferimento del traffico, quali la realizzazione, lungo l'asse ferroviario del San Gottardo, di un corridoio che consenta il trasporto di semirimorchi alti 4 metri e l'aumento della capacità dei terminali a sud delle Alpi per il traffico combinato.

Nell'ambito della politica di trasferimento, un ruolo importante è svolto dalla Nuova ferrovia transalpina (Alptransit). A livello nazionale e internazionale, Alptransit è ritenuto un progetto all'avanguardia per il trasporto di merci e viaggiatori. Le sue tre nuove gallerie realizzate alla base del Lötschberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri figurano tra i più grandi progetti di costruzione del mondo. Mentre la galleria di base del

Lötschberg è già in funzione dal 2007, quella del San Gottardo entrerà in esercizio alla fine del 2016. Con i suoi 57 chilometri, sarà la galleria ferroviaria più lunga al mondo. Grazie alle sue gallerie, Alptransit risulta una ferrovia pianeggiante. Insieme con la galleria del Ceneri, che dovrebbe entrare in servizio nel 2019, quella del San Gottardo consente di ridurre di 40 chilometri il tragitto da Basilea a Chiasso. In questo modo Alptransit aumenta la competitività della ferrovia nei confronti della strada, sia in termini di capacità di trasporto che di tempi di percorrenza. Alptransit consente inoltre velocità più elevate, l'impiego di treni merci più pesanti e di un minor numero di locomotive.

Un treno Intercity esce della galleria di base del Lötschberg.



Interventi in Svizzera e all'estero consentono di raggiungere Parigi o Monaco in tempi più brevi.



IL RACCORDO ALLA RETE AD ALTA VELOCITÀ __ IL RACCORDO RAV CONSENTIRÀ DI MIGLIORARE L'ALLACCIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA SVIZZERA A QUELLA EUROPEA AD ALTA VELOCITÀ.

Il progetto di raccordo RAV prevede il potenziamento di diverse tratte in Svizzera e il sostegno alla realizzazione di nuove tratte all'estero. L'obiettivo è consentire collegamenti ferroviari più veloci tra la Svizzera e i Paesi confinanti. Un esempio degli interventi realizzati è il ramo est della tratta TGV Reno-Rodano, al cui finanziamento la Svizzera ha partecipato con 100 milioni di franchi. Dalla sua entrata in esercizio, alla fine del 2011, i tempi di percorrenza tra Zurigo o Basilea e Parigi si sono ridotti di mezzora. Alla conclusione del progetto, oltre a Parigi, anche Monaco di Baviera, Ulm, Stoccarda, Lione e la Francia meridionale potranno essere raggiunte più velocemente. I raccordi RAV consentono di rafforzare la posizione della Svizzera sul piano economico e turistico, contribuendo inoltre al trasferimento su rotaia di una parte del traffico internazionale.

Il risanamento del materiale rotabile consente di ridurre ovunque il rumore ferroviario.



IL RISANAMENTO ACUSTICO — LA SVIZZERA È LEADER NELLA PROTEZIONE CONTRO IL RUMORE FERROVIARIO. CON TRENI PIÙ SILENZIOSI E PARETI FONDOASSORBENTI, I CITTADINI POSSONO DORMIRE SONNI TRANQUILLI.

Nel 1998 la Svizzera ha avviato un ampio piano di interventi per proteggere la popolazione dal rumore prodotto dalla ferrovia. Le misure principali previste sono il risanamento del materiale rotabile, ad esempio attraverso l'impiego di freni più silenziosi, e la posa di pareti fonoassorbenti e finestre insonorizzate. L'attuazione è già in una fase molto avanzata e si concluderà nel 2015, quando sarà stata risanata la totalità del materiale rotabile svizzero. Nel 2012 il Consiglio federale ha posto in consultazione un piano per gli anni successivi al 2015. In quest'ultimo sono proposti in particolare nuovi valori limite che, dal 2020, impediranno la circolazione in Svizzera da parte dei carri merci stranieri dotati dei rumorosi ceppi frenanti in ghisa. Il piano contiene inoltre provvedimenti anti-rumore per le rotaie e misure di risanamento per i ponti in acciaio.

IMPRESSUM

Publicato da:
Ufficio federale dei trasporti, Berna;
2012, www.bav.admin.ch

Ideazione e realizzazione:
by the way communications, Berna;
www.bytheway.ch
grafikraum, Berna;
www.grafikraum.ch

Traduzione:
Servizi linguistici dell'UFT

Deutsch
Vertrieb:
BBL, Verkauf Bundespublikationen,
CH-3003 Bern
www.bundespublikationen.admin.ch
Art.-Nr. 802.229 d
07.12 2500 860292130

Français
Diffusion:
OFCL, Vente des publications fédérales,
CH-3003 Berne
www.bundespublikationen.admin.ch
No d'art. 802.229 f
07.12 1500 860292130

Italiano
Distribuzione:
UFCL, Vendita di pubblicazioni federali,
CH-3003 Berna
www.bundespublikationen.admin.ch
No. 802.229 i
07.12 500 860292130

English
Distribution:
SFBL, Distribution of Publications,
CH-3003 Berne
www.bundespublikationen.admin.ch
No. 802.229 e
07.12 500 860292130

