

Informazioni per le autorità e
i servizi specializzati relative
allo sviluppo territoriale

SOMMARIO

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO	2
→ Pianificazione direttrice	2
→ Concezioni e piani settoriali	3
→ Pianificazione del territorio in generale	6
→ Insediamenti	8
→ Paesaggio	10
<hr/>	
TRASPORTI	10
<hr/>	
SVILUPPO SOSTENIBILE	13
<hr/>	
POLITICA DEGLI AGGLOMERATI	14
<hr/>	
DIRITTO	16
<hr/>	
PUBBLICAZIONI	21
<hr/>	
MANIFESTAZIONI	24
<hr/>	
IMPRESSUM	26
<hr/>	
LISTA DELLE CONCEZIONI E DEI PIANI SETTORIALI	27
<hr/>	
LISTA DELLE PIANIFICAZIONI DIRETTRICI	30



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

CH-3003 Berna
tel. +41 58 462 40 60
www.are.admin.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO→ **Pianificazione direttrice**

Kanton Solothurn**GESAMTÜBERPRÜFUNG KANTONALER RICHTPLAN***Öffentliche Auflage und Einwendungsbericht*

Der Entwurf 06/2015 des kantonalen Richtplans lag vom 3. August bis zum 30. Oktober 2015 öffentlich auf. Während der Auflagezeit äusserten sich 240 Einwender mit rund 1660 Anträgen. Diese wurden vom Bau- und Justizdepartement ausgewertet und beantwortet. Im November 2017 erhielten alle Einwender den Einwendungsbericht mit einer Übersicht über die Einwendungen und Stellungnahmen des Departements. Die Gemeinden und Regionalplanungen erhielten zusätzlich eine Zusammenstellung mit den detaillierten Stellungnahmen zu all ihren Anträgen.

Im Zentrum der Einwendungen standen vor allem Festlegungen im Bereich Bauzonen. Die Anträge dazu waren teilweise kontrovers: Sie reichten von höheren bzw. tieferen Annahmen zur zukünftigen Bevölkerung bis zu strengerer bzw. milderer Kriterien für Einzonungen. Aufgrund der Einwendungen überarbeitet das Amt für Raumplanung das Kapitel S-1.1 Siedlungsgebiet und Bauzonen und präzisiert die Beschlüsse. Inhaltlich wird an den Beschlüssen jedoch festgehalten. Im Einwendungsbericht werden auch Fragen zum Planungsausgleichsgesetz beantwortet. So wird dargelegt, wie der Ertrag aus der Mehrwertabschöpfung bei Einzonungen zur Entschädigung der Auszonung von überdimensionierten Bauzonen herangezogen werden kann.

Beschwerden zum Einwendungsbericht

Nach dem kantonalen Planungs- und Baugesetz können Gemeinden und Regionalplanungsorganisationen gegen den Einwendungsbericht Beschwerde beim Regierungsrat erheben. Diese Möglichkeit ergriffen 16 Gemeinden und zwei Regionalplanungsorganisationen. Sie führten in ihren Beschwerden meist nicht mehr alle Anträge an, sondern nur noch die für sie besonders wichtigen Bestimmungen und Vorhaben.

Weiteres Verfahren

Das Bau- und Justizdepartement wird im Frühling mit allen Gemeinden und Regionalplanungsorganisationen, die Beschwerde erhoben haben, eine Beschwerdeverhandlung führen. Im günstigsten Fall schliesst diese mit einer Vereinbarung und einem Rückzug der Beschwerde ab. Anschliessend entscheidet der Regierungsrat über den Richtplan und gleichzeitig über die Beschwerden.

Die Unterlagen sind auf dem Internet verfügbar unter: www.arp.so.ch

Weitere Informationen:

ROLF GLÜNKIN, Leiter Abteilung Grundlagen/Richtplanung, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, Tel. +41 32 627 25 80,

E-Mail: rolf.gluenkin@bd.so.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ CONCESSIONI E PIANI SETTORIALI**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**AERODROMO MILITARE DI DÜBENDORF**

Con i suoi decreti del 2014 e del 2016, il Consiglio federale ha stabilito che l'attuale aerodromo militare di Dübendorf dovrà essere utilizzato anche come campo d'aviazione civile. Il processo per l'elaborazione di una scheda di coordinamento è iniziato con un primo colloquio tra la Confederazione, il Cantone, i Comuni e la società Flugplatz Dübendorf AG. La Confederazione assicura inoltre che esaminerà la proposta dei Comuni di ubicazione volta a realizzare un «aeroporto storico con voli di collaudo».

Le posizioni e i pareri possono essere ritrovati qui di seguito nei corrispondenti comunicati stampa.

Ulteriori informazioni:

MARTIN TSCHOPP, Sezione Pianificazioni federali, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 40 59, e-mail: martin.tschopp@are.admin.ch

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC**AVVIATO IL PROCESSO PSIA PER L'AERODROMO DI DÜBENDORF**

Con le decisioni del 2014 e del 2016, il Consiglio federale ha stabilito che l'attuale aerodromo militare di Dübendorf dovrà essere utilizzato in futuro anche come campo d'aviazione civile. L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) dovrà sottoporre al Consiglio federale una scheda di coordinamento per questo campo. Il necessario processo di coordinamento è iniziato con un primo colloquio tra Confederazione, Cantone, Comuni e la società Flugplatz Dübendorf AG. La Confederazione ha inoltre assicurato che esaminerà la proposta dei Comuni di ubicazione concernente la realizzazione di un «aerodromo storico con voli di collaudo» e che prenderà posizione al riguardo.

L'area dell'aerodromo militare di Dübendorf appartiene alla Confederazione. Nel 2014, il Consiglio federale ha deciso di utilizzarla in futuro per l'aviazione militare, per l'aviazione civile e per un parco dell'innovazione e di trasferire l'esercizio dell'aerodromo alla società Flugplatz Dübendorf AG (FDAG). Nel 2016, il Consiglio federale ha adeguato il piano settoriale militare e di conseguenza ha ridotto il perimetro dell'aerodromo e la curva di esposizione al rumore. Contemporaneamente, nella parte concettuale del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) ha stabilito che Dübendorf dovrà essere utilizzato in futuro anche come campo d'aviazione civile, in particolare per l'aviazione d'affari.

Nell'ambito del mandato di sottoporre, per approvazione, al Consiglio federale una scheda di coordinamento entro marzo 2019, l'UFAC ha ora avviato il processo di coordinamento. Con il coinvolgimento dei servizi specializzati della Confederazione e del Cantone, dei tre Comuni di ubicazione, di Planungsgruppe Glattal e della società FDAG, saranno gettate le basi per la pianificazione dell'infrastruttura e del futuro esercizio. Inoltre, la Confederazione esaminerà anche il piano alternativo per un «aerodromo storico con voli di collaudo», elaborato dai tre Comuni di ubicazione e trasmesso dal Cantone, e fisserà entro la fine di marzo 2017 il seguito della procedura.

Nel corso del processo sono previsti numerosi colloqui di coordinamento con tutte le parti interessate. Essi assicureranno la collaborazione tempestiva ai sensi del diritto in materia di pianificazione del territorio, che permetterà di coordinare il progetto di campo d'aviazione civile con le utilizzazioni e gli obiettivi di protezione delle regioni circostanti. Successivamente, l'UFAC fisserà i risultati del coordinamento e la posizione delle parti interessate in un rapporto conclusivo, a partire dal quale elaborerà una scheda di coordinamento PSIA che costituirà la base del futuro regolamento d'esercizio e dell'approvazione dei piani dell'infrastruttura del campo d'aviazione. Il progetto di scheda di coordinamento PSIA sarà depositato pubblicamente nell'ambito di una procedura di partecipazione e di audizione. Al termine della sua rielaborazione, sarà sottoposto al Consiglio federale per approvazione.

Ulteriori informazioni:

SERVIZIO STAMPA, Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC, tel. +41 58 464 23 35

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ Concezioni e piani settoriali**

Medienmitteilung des Stadtrates Dübendorf und der Gemeinderäte Volketswil und Wangen-Brüttisellen**FLUGPLATZ DÜBENDORF: DER KANTON ZÜRICH REICHT DAS KONZEPT DER STANDORT-GEMEINDEN FÜR DIE KÜNFTIGE NUTZUNG DES FLUGPLATZES DÜBENDORF BEIM BUND EIN**

Die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen lehnen die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf seit jeher klar ab. Im Zeitraum von September bis Dezember 2016 haben die drei Gemeinden proaktiv ein konkretes Angebot zur Entwicklung des Flugplatzes an den Bund ausgearbeitet: Ein historischer Flugplatz soll Werkflüge, aber keine Auslagerung der Businessaviatik von Kloten nach Dübendorf zulassen. Der Zürcher Regierungsrat reicht das Angebot für den anstehenden SIL-Koordinationsprozess beim Bund ein.

Seit dem Beschluss des Bundesrats im September 2014, den Flugplatz Dübendorf künftig auch als ziviles Flugfeld nutzen zu wollen, wehren sich die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen geschlossen gegen diesen Entscheid. Um den Plänen des Bundes proaktiv entgegenzutreten, haben sie innert weniger Monate einen konstruktiven Gegenvorschlag ausgearbeitet, der dem Bund eine handfeste und taugliche Alternative zu seinen bisherigen Plänen bietet.

Die Standortgemeinden wollen sich mit einer stufenweise realisierbaren und flexiblen Flugplatzlösung engagieren und das finanzielle Risiko mittragen. Dies geschieht mit dem Ziel, die Flugplatzentwicklung selbst zu steuern und ein nicht kontrollierbares Wachstum mit einem Business-Airport zu verhindern. Die drei Standortgemeinden bieten mit ihrem Angebot sowohl Bund als auch Kanton Hand für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, um auf diesem Wege nicht nur im Interesse aller drei Staatsebenen zu handeln, sondern vor allem auch im Interesse der Bevölkerung der gesamten Regionen Glattal und Oberland.

Das Konzept «Flugplatz Dübendorf – Historischer Flugplatz mit Werkflügen» soll zwar Werkflüge ermöglichen, jedoch klar von der Businessaviatik absehen. Die mögliche Nutzung des Flugplatzes wurde im Rahmen des Konzepts zudem mit den Bedürfnissen des Innovationsparks und mit weiteren Partnern, wie Air Force Center, Ju-Air, Rega sowie der Armee, abgestimmt. Durch eine Stabilisierung des Flugbetriebs auf einem auch langfristig verträglichen Mass kann Rechts- und Planungssicherheit sowohl für den Kanton als auch für private Grundeigentümer und Investoren in der nächsten Umgebung sowie in den umliegenden Gemeinden geschaffen werden.

Die Standortgemeinden sind überzeugt, mit dem vorliegenden Konzept für einen historischen Flugplatz mit Werkflügen einen sowohl für die Gemeinden und den Kanton Zürich als auch für den Bund gewinnbringenden Kompromiss vorzuschlagen, dies im Interesse von Bund, Kanton, Gemeinden, aber insbesondere der betroffenen Bevölkerung.

Weitere Informationen:

RETO LORENZI, Leiter Stadtplanung Dübendorf, Tel. +41 44 801 67 21, E-Mail: reto.lorenzi@duebendorf.ch

Ufficio federale delle strade USTRA e Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**PIANO TRASPORTI - INFRASTRUTTURA STRADALE LA PAROLA AI CANTONI**

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha realizzato, in collaborazione con l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), la prima edizione del Piano settoriale dei trasporti – Infrastruttura stradale (SIN), su cui i Cantoni avranno ora l'opportunità di esprimersi nell'ambito dell'indagine conoscitiva. Questa prima edizione riguarda progetti per il completamento e decongestionamento della rete, impianti di stazionamento dei mezzi pesanti nonché altre attività connesse alle strade nazionali.

La Confederazione coordina gli interventi di incidenza territoriale in cosiddetti piani settoriali. Per le strade nazionali si avvale del SIN, che si inserisce nel Piano settoriale dei trasporti. La prima edizione è incentrata su opere per il completamento della rete e l'eliminazione dei problemi di capacità (moduli 1-3) nonché su misure per lo stazionamento, il controllo e le aree di attesa degli autocarri, ma si estende anche agli svincoli e ai passaggi faunistici. Il SIN si compone di una parte concettuale e di schede di coordinamento, che riguardano sostanzialmente elementi trattati in sede parlamentare.

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ CONCESSIONI E PIANI SETTORIALI**

Lo strumento ha lo scopo di coordinare gli obiettivi di sviluppo territoriale con quelli dell'infrastruttura stradale, progettata a lungo termine, in modo da creare certezza di pianificazione per Cantoni e Comuni; per questo motivo prevede anche progetti il cui finanziamento non è ancora garantito al momento attuale. Ciò consente alla Confederazione di tutelare gli interessi nazionali e di valutare al momento opportuno la possibilità di perfezionare l'infrastruttura delle strade nazionali.

L'indagine conoscitiva, che durerà sino al 23 giugno 2017, assicura il coordinamento del Piano settoriale con i piani direttori cantonali e fornisce ai Cantoni l'occasione di ottemperare al dovere di informazione e partecipazione nei confronti della popolazione.

Audizione piano settoriale: www.astra.admin.ch

Ulteriori informazioni:

SERVIZIO STAMPA, Ufficio federale delle strade USTRA, tel. +41 58 464 14 91

Ufficio federale dell'energia UFE**L'IFSN RACCOMANDA GIURA EST, LÄGERN NORD E ZURIGO NORD-EST COME AREE DI UBICAZIONE PER DEPOSITI IN STRATI GEOLOGICI PROFONDI DA SOTTOPORRE A ULTERIORI ANALISI**

L'Ispettorato federale della sicurezza nucleare (IFSN) raccomanda di sottoporre a ulteriori analisi, nella terza tappa della procedura di selezione dei siti per i depositi in strati geologici profondi per scorie radioattive, le tre aree di ubicazione Giura est, Lägern nord e Zurigo nord-est. È questo il principale risultato delle valutazioni effettuate dall'IFSN, a partire dal gennaio 2015, sulla documentazione presentata dalla Società cooperativa nazionale per l'immagazzinamento di scorie radioattive (Nagra). L'IFSN ha ora terminato l'esame e stilerà la perizia dettagliata entro la primavera del 2017.

La documentazione presentata dalla Nagra per motivare le sue proposte è giudicata dall'IFSN in ampia misura plausibile e solida. Sebbene ritenga che tale documentazione sia esauriente e che tutti i temi rilevanti siano stati considerati e trattati in modo dettagliato, l'IFSN giunge alla conclusione che l'area di ubicazione Lägern nord non possa essere scartata, come proposto invece dalla Nagra, perché al momento la base di dati non è ancora sufficiente. Ulteriori indagini nella tappa 3 dovranno fare chiarezza. L'IFSN concorda con la Nagra per quanto riguarda l'eliminazione dalla rosa delle aree di ubicazione Giura sud, Südranden e Wellenberg e per il passaggio delle aree di ubicazione Giura est e Zurigo nord-est alla tappa 3 della procedura di selezione dei siti.

La perizia dettagliata dell'IFSN sarà disponibile nella primavera 2017. Successivamente, la Commissione per la sicurezza nucleare (CSN) e il Comitato dei Cantoni (AdK) emetteranno i propri pareri. I pareri, in parte provvisori, delle sei regioni di ubicazione sono già disponibili. Basandosi sulla verifica delle autorità e sui pareri del Comitato dei Cantoni e delle regioni di ubicazione, l'UFE effettuerà poi una valutazione complessiva delle proposte (rapporto sui risultati). Alla fine del 2017 tutti i rapporti, le perizie e i pareri saranno oggetto di un'audizione pubblica della durata di tre mesi. Alla luce di tutti i fatti rilevanti, presumibilmente entro la fine del 2018 il Consiglio federale deciderà in merito alla conclusione della tappa 2 della procedura di selezione e definirà quali regioni esaminare in modo più approfondito nella tappa 3.

Se il Consiglio federale deciderà di non eliminare dalla rosa dei siti candidati l'area di ubicazione Lägern nord, come proposto dall'IFSN, occorrerà effettuare ulteriori indagini anche per quest'area di ubicazione. Per evitare ritardi, la Nagra ha già iniziato le indagini sismiche 3D e avviato i preparativi per le perforazioni di sondaggio.

www.ifs.ch

www.scorieradioattive.ch

www.nagra.ch

www.bfe.admin.ch

Ulteriori informazioni:

MARIANNE ZÜND, Capo media e politica, Ufficio federale dell'energia UFE, tel. +41 58 462 56 75,

e-mail: marianne.zuend@bfe.admin.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ Pianificazione del territorio in generale**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

LEGGE SULLE ABITAZIONI SECONDARIE: A FINE MARZO 2017 SARANNO PUBBLICATI PER LA PRIMA VOLTA GLI INVENTARI DELLE ABITAZIONI DEI COMUNI

A fine marzo l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) pubblicherà per la prima volta gli inventari delle abitazioni dei Comuni elaborati conformemente alla legislazione sulle abitazioni secondarie. Il procedimento impiegato si basa sul precedente, tuttavia compiti e obblighi sono regolati in maniera più chiara; il fatto che i Comuni con una percentuale di abitazioni secondarie superiore o inferiore al 20 per cento emettano un documento a cadenza annuale garantisce un migliore aggiornamento, facilitando la determinazione della quota di abitazioni secondarie nei Comuni. Questi ultimi devono infatti attenersi alle indicazioni della legge sulle abitazioni secondarie durante il processo di rilascio delle autorizzazioni edilizie.

Compiti e strumenti

La legge federale sulle abitazioni secondarie (LASEC; RS 702) obbliga tutti i Comuni della Svizzera a elaborare un inventario annuale delle abitazioni servendosi dello strumento denominato Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA). Si tratta di un registro curato dai Comuni ed esaminato dall'ARE. Gli inventari annuali delle abitazioni dei Comuni con data di riferimento al 31 dicembre dell'anno precedente possono ora essere pubblicati a fine marzo. Ogni Comune fornisce il numero complessivo di abitazioni, il numero di abitazioni primarie e il numero di abitazioni secondarie nonché la quota di abitazioni primarie e di abitazioni secondarie rispetto alla totalità delle abitazioni.

La pubblicazione e il suo contenuto

La pubblicazione da parte dell'ARE avviene per la prima volta in questa forma nel mese di marzo 2017, sostituendo di fatto l'allegato dell'ordinanza sulle abitazioni secondarie (OASEC; RS 702. 1). I Comuni devono indicare nel REA tutte le abitazioni a prescindere dalla loro collocazione all'interno di zone edificabili o meno. Anche le abitazioni identificate come domicilio principale (le cosiddette abitazioni primarie) devono essere presenti nel Registro. Questa informazione viene aggiornata automaticamente: il Registro degli abitanti del Comune in cui sono registrate tutte le persone con domicilio principale viene automaticamente sincronizzato con il REA. La caratteristica «Utilizzazione dell'abitazione» dei domicili principali viene aggiornata con la caratteristica «Abitazione primaria» nel REA. Questa base di informazioni permette di calcolare in maniera precisa e quantitativamente accurata la quota di abitazioni primarie di un Comune. I Comuni possono ugualmente fornire ulteriori informazioni relative alle cosiddette abitazioni equiparate alle abitazioni primarie e alle abitazioni secondarie.

Comuni con una quota di abitazioni secondarie superiore o inferiore al 20 per cento

Se un Comune presenta una quota di abitazioni primarie inferiore all'80 per cento, la quota delle abitazioni secondarie di un Comune può risultare superiore al 20 per cento. Nel caso in cui il Comune non fosse ancora rientrato nel campo di applicazione dell'allegato dell'ordinanza sulle abitazioni secondarie, l'ARE invierà a quest'ultimo e al Cantone un invito ad aggiornare la base di calcolo della quota delle abitazioni secondarie entro 30 giorni. Lo stesso avviene anche nel caso in cui un Comune dovesse presentare per la prima volta una quota di abitazioni primarie inferiore al 20 per cento. I Comuni che non pervengono ad aggiornare il Registro entro la scadenza fissata possono comunque apportare le modifiche richieste nel corso dell'anno. Alla fine dell'anno si procede nuovamente a un'analisi della situazione.

Raccomandazioni generali

I Comuni di piccole dimensioni dovrebbero ricevere supporto nell'elaborazione delle basi per l'inventario delle abitazioni, laddove è necessario, dai Cantoni di appartenenza. I Cantoni con registro cantonale, in cui non viene fatto riferimento alla caratteristica Utilizzazione, possono richiedere un accesso diretto al REA presso l'Ufficio federale di statistica (UST).

Il promemoria «Inventario delle abitazioni» dell'ARE e il promemoria sulla tenuta del registro n. 21 dell'UST rappresentano due utili documenti consultabili in relazione alla tenuta del registro conformemente alla legge sulle abitazioni secondarie. In caso di ulteriori domande siete pregati di rivolgervi direttamente all'ARE.

Ulteriori informazioni:

CLAUDIO PAJAROLA, Sezione Insediamento e paesaggio, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 465 52 91, e-mail: claudio.pajarola@are.admin.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ Pianificazione del territorio in generale**

Canton de Berne**LA GESTION DES ZONES D'ACTIVITÉ POUR UNE UTILISATION MESURÉE DES SOLS**

Le canton de Berne est l'un des premiers cantons à avoir élaboré la gestion des zones d'activité prescrite par le droit fédéral. L'objectif est de mieux exploiter les zones existantes pour le commerce et l'industrie avant de définir de nouvelles zones de travail. Ainsi, l'utilisation mesurée du sol d'un point de vue régional est optimisée en permanence. L'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire et beco Economie bernoise ont développé en collaboration la gestion des zones d'activité du canton de Berne. Ils se sont basés sur des zones d'activité non bâties publiées dans le Géoportail du canton de Berne. Si les responsables de l'aménagement souhaitent définir de nouvelles zones d'activité d'importance cantonale, régionale ou partiellement régionale, ils doivent d'abord vérifier s'il n'existe pas d'alternatives dans les zones d'activité déjà existantes. En outre, les conférences régionales et les régions évaluent ce type de classement d'un point de vue régional. La gestion des zones d'activité pour le canton de Berne est définie dans un aide-mémoire.

Vous trouverez cet aide-mémoire ainsi qu'un accès direct à la carte du Géoportail à l'adresse: www.be.ch/zonesactivites

Informations complémentaires:

KATHARINA DOBLER, cheffe du service de l'aménagement cantonal, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, 3011 Berne, tél. +41 31 633 77 52, e-mail: katharina.dobler@jgk.be.ch

BERNHARD KÜNZLER, chef de projet, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, 3011 Berne, tél. +41 31 633 77 57, e-mail: bernhard.kuenzler@jgk.be.ch

Kanton Solothurn**AKTUALISIERUNG KANTONALE BEVÖLKERUNGSPROGNOSE**

Der Kanton Solothurn liess die bestehende Bevölkerungsprognose 2009–2035 überprüfen und aktualisieren. Die verwendete Methode für die Berechnung der zukünftigen Bevölkerung entspricht grundsätzlich der bisherigen Methode. Bei der Wanderung – dem wichtigsten Einflussfaktor – zeigte sich, dass das bisherige Modell die Realität nur ungenügend abbildete. Deshalb wurde die Modellierungsmethode angepasst: Neu wird die Zu- bzw. Abwanderung nicht pauschal modelliert, sondern anhand von verschiedenen Wandertypen, die sich je nach Gemeindekategorie unterscheiden.

Wie bisher wurde als Bandbreite für die erwartete Bevölkerungsentwicklung ein mittleres, ein hohes und ein tiefes Szenario berechnet. Das mittlere Szenario wird dabei als das plausibelste erachtet. Für das Jahr 2040 geht es von einer Kantonsbevölkerung von 315'000 Personen aus (+47'000 Einwohner gegenüber heute).

Als Ergebnis der Bevölkerungsprognose liegt für jede Gemeinde die Wohnbevölkerung vor, aufgeschlüsselt nach Alter, Geschlecht sowie Schweizer/Ausländer pro Jahr für die drei Szenarien hoch, mittel, tief.

ROLF GLÜNKIN, Leiter Abteilung Grundlagen/Richtplanung, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, Tel. +41 32 627 25 80, E-Mail: rolf.gluenkin@bd.so.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ Pianificazione del territorio in generale**

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA)**FORSCHUNGSPROJEKT «DIE SCHWEIZ 2050. LEBENSRAUM UND BAUWERK»**

Mit dem zukunftsorientierten und auf 6.4 Millionen Franken budgetierten Forschungsprojekt «Die Schweiz 2050. Lebensraum und Bauwerk» will der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA) in den kommenden vier Jahren ein ganzheitliches Idealbild zum Lebensraum Schweiz zur Jahrhundertmitte erarbeiten. Ein Bild des Bauwerkes und des Landschaftsraumes Schweiz, das der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und allen weiteren sich bis 2050 abzeichnenden gesellschaftlichen, technischen, ökonomischen und ökologischen Veränderungen so nachkommt, dass hochwertigster Lebensraum geschaffen wird.

Erfolgsfaktor Nr. 1 auf dem Weg zu diesem Bild ist aus Sicht des SIA der gut funktionierende, gesamtschweizerische Austausch über disziplinäre, territoriale und kulturelle Grenzen hinweg. Neben den Fachleuten des SIA sollen deshalb auch andere Keyplayer aus der Planungs-, Bau- und Immobilienwirtschaft, der Energie-, Mobilitäts- und Logistikbranche sowie aus diversen Hochschulen und Fachstellen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden zu mitwirkenden und mitfinanzierenden Partnern werden.

Entsprechende Anfragen laufen zurzeit. Vorbehältlich des Zustandekommens der Partnerschaften und der externen Zusicherung von 50 % der zur Finanzierung des Projektes nötigen Mittel will der SIA das zukunftsweisende Projekt am 1. April 2017 starten.

Weitere Informationen:

HANS-GEORG BÄCHTOLD, Geschäftsführer SIA und Projektverantwortlicher «Die Schweiz 2050»,

E-Mail: hans-georg.baechtold@sia.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO**→ Insediamenti**

Consiglio federale, Segreteria generale DATEC e Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**IL CONSIGLIO FEDERALE RESPINGE L'INIZIATIVA CONTRO LA DISPERSIONE DEGLI INSEDIAMENTI**

Il 25 gennaio 2017 il Consiglio federale ha esaminato l'iniziativa popolare «Fermare la dispersione degli insediamenti – per uno sviluppo insediativo sostenibile (iniziativa contro la dispersione degli insediamenti)», che esige tra l'altro la compensazione di nuove zone edificabili con il dezonamento di altre superfici. Il Consiglio federale è del parere che la prima revisione della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) e la prevista seconda tappa della revisione parziale della stessa legge già offrano gli strumenti per contenere la dispersione degli insediamenti e per questo motivo respinge l'iniziativa.

L'iniziativa «Fermare la dispersione degli insediamenti – per uno sviluppo insediativo sostenibile (iniziativa contro la dispersione degli insediamenti)» è stata presentata il 21 ottobre 2016 con 113 216 firme valide. Il suo obiettivo è quello di frenare l'aumento delle zone edificabili in Svizzera. Essa ammette nuove zone edificabili solo se si procede al dezonamento di un'altra superficie di dimensioni almeno equivalenti e con una qualità del suolo comparabile. Ciò consentirà un utilizzo più efficiente dei terreni edificabili, mentre l'agricoltura disporrà a sufficienza di terreni di qualità. L'iniziativa prevede inoltre disposizioni concernenti una maggiore concentrazione degli insediamenti, quartieri sostenibili e costruzioni al di fuori delle zone edificabili.

Nel corso della sua seduta del 25 gennaio 2017 il Consiglio federale ha inoltre deciso come procedere nell'ambito dell'iniziativa: l'iniziativa è trasmessa al Parlamento senza controprogetto diretto e controprogetto indiretto con la raccomandazione di respingerla. Infatti, pur condividendo le principali richieste dell'iniziativa, come lo sviluppo sostenibile degli insediamenti o l'impegno a favore del mantenimento di terreni coltivati, il Governo ritiene che la revisione parziale della LPT, in vigore dal 1° maggio 2014, sia già sufficiente per far fronte a un'ulteriore dispersione degli insediamenti. Inoltre, nell'estate 2017, nell'ambito della prevista seconda tappa della revisione parziale della LPT, il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento anche alcune proposte per l'adeguamento delle disposizioni concernenti le costruzioni al di fuori delle zone edificabili. Dal canto loro, i Cantoni avranno il tempo sufficiente per attuare le severe disposizioni della nuova LPT.

Quest'autunno, il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento il messaggio concernente l'iniziativa popolare.

Ulteriori informazioni:

MARIA LEZZI, Direttrice, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 464 25 97, e-mail: maria.lezzi@are.admin.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO→ **Insedimenti**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**GLI INSEDIAMENTI DENSIFICATI E CENTRALI GENERANO COSTI MINORI**

Gli insediamenti periferici e a bassa densità edificatoria comportano costi infrastrutturali e della mobilità pro capite più elevati rispetto agli insediamenti centrali e densificati. Tali costi non vengono coperti interamente da coloro che li generano, il che rappresenta un incentivo negativo. È quanto è emerso da uno studio appena pubblicato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Lo sviluppo centripeto degli insediamenti costituisce uno dei temi di maggiore importanza dell'agenda dello sviluppo territoriale. È necessario dunque indagare sugli effetti che la densificazione ha sui costi infrastrutturali e relativi alla mobilità nonché appurare se le zone meno densamente edificate siano sovvenzionate in maniera trasversale da quelle a maggiore densità. Sono questi gli aspetti esaminati in uno studio commissionato dall'ARE.

Le case monofamiliari comportano costi infrastrutturali più elevati

Un confronto fra i costi infrastrutturali di case monofamiliari e di case plurifamiliari rivela che i costi relativi allo smaltimento delle acque di scarico, alle infrastrutture stradali, nonché all'approvvigionamento elettrico e idrico sono da due a tre volte minori in un quartiere di grattacieli rispetto ai costi relativi a tali infrastrutture in un insediamento di case monofamiliari. Lo sviluppo densificato risulta dunque essere vantaggioso nonostante la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture in tali zone sia per certi versi più complicata e (in cifre assolute) costosa rispetto agli insediamenti a minore densità edificatoria. Infatti, negli insediamenti densificati i costi vengono ripartiti tra un numero maggiore di abitanti, risultando così minori pro capite. Dallo studio emerge inoltre che la nuova urbanizzazione di una regione al margine di un comprensorio urbano potrebbe essere più vantaggiosa rispetto a una densificazione in un comprensorio rurale.

I costi più elevati sono quelli relativi ai trasporti. Oltre ai costi dell'infrastruttura stradale, lo studio prende in considerazione anche i costi successivi da ricondurre ai diversi comportamenti nel traffico associati alle diverse situazioni abitative. Questi ultimi comprendono i costi esterni e i benefici del trasporto individuale motorizzato stradale e ferroviario quali ad esempio i danni alla salute provocati dai gas di scarico e i danni all'ambiente. Nei costi successivi rientrano anche le sovvenzioni al trasporto pubblico. Nei Comuni rurali i costi successivi pro capite relativi alla mobilità risultano essere quasi il doppio di quelli nei grandi centri. Gli abitanti dei Comuni rurali devono percorrere distanze maggiori per fare la spesa o andare dal medico e il trasporto pubblico riceve sovvenzioni più cospicue in virtù dell'utilizzo relativamente minore che ne viene fatto. In linea generale, dunque, i costi del traffico nei comprensori rurali e nei centri urbani si differenziano in misura consistente. Al contrario, i costi successivi non variano in misura significativa a seconda del tipo di casa (monofamiliare o plurifamiliare).

Principio di causalità non attuato nel caso dell'infrastruttura stradale e della mobilità

Lo studio indaga anche i finanziamenti a infrastrutture e mobilità. Gli utenti delle infrastrutture non sempre si fanno carico dei costi da loro generati, ciò che rappresenta un incentivo negativo. Gli abitanti di un insediamento di case monofamiliari sono dunque favoriti per quanto riguarda lo smaltimento delle acque di scarico e l'approvvigionamento idrico ed elettrico se si tengono in considerazione i costi che questo tipo di insediamento comporta. Ne consegue che gli abitanti di case plurifamiliari si trovano a sovvenzionare, sebbene in misura ridotta, quelli delle case monofamiliari.

Nel settore dell'infrastruttura stradale sono i contribuenti a sovvenzionarne l'utilizzazione, dal momento che le strade dei Comuni sono normalmente finanziate dal gettito fiscale generale. I costi successivi relativi ai comportamenti nel traffico sono a carico della collettività, sotto forma sia di costi sanitari e ambientali, sia di sovvenzioni al trasporto pubblico. Gli incentivi negativi potrebbero essere rimossi se tali costi fossero imputati a coloro che li generano.

Lo studio giunge alla conclusione che, se si riuscisse a contenere ulteriormente la dispersione degli insediamenti e a incoraggiare la costruzione di insediamenti densificati in prossimità dei centri, si potrebbero ridurre i costi infrastrutturali e relativi alla mobilità. Quanto osservato non permette comunque di affermare con certezza che la costruzione di insediamenti densificati sia favorevole sotto il profilo economico. A tale riguardo occorrerebbe analizzare anche la situazione dell'infrastruttura sociale (sanità, polizia, istruzione, cultura ecc.).

Ulteriori informazioni:

CHRISTINA HÜRZELER, Sezione Dati di pianificazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 465 78 61, e-mail: christina.huerzeler@are.admin.ch

ORDINAMENTO E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO→ **Paesaggio**

Cantone di Vaud**GUIDA ALLA PIANIFICAZIONE PER L'ESTRAZIONE DI PIETRA CALCAREA E MARNA ALL'INTERNO DI REGIONI IFP**

Nel 2013, i Cantoni di Argovia, Berna, Grigioni, Neuchâtel e Vaud hanno constatato che numerose cave di pietra calcarea e di marna, alla base della produzione del cemento, non potranno più garantire un approvvigionamento sicuro di materie prime a medio termine. Diverse cave di pietra si trovano al margine o all'interno di regioni protette dall'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP).

Tali regioni hanno sottolineato l'importanza della questione in una risoluzione all'attenzione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Successivamente, nel 2014, è stato istituito un gruppo di lavoro diretto dai Cantoni e patrocinato da cemsuisse che ha ricevuto il compito di elaborare una guida alla pianificazione. La guida ha lo scopo di definire delle basi decisionali dettagliate per le procedure cantonali, ma non può in ogni caso sostituire le pianificazioni concrete delle ubicazioni. Al fine di ottenere un consenso sia politico che tecnico quanto più vasto possibile, questo progetto è stato elaborato in stretta collaborazione con gli organi federali di competenza (Uffici dell'ambiente e della pianificazione del territorio) e con alcuni rappresentanti di associazioni ambientaliste (Pro Natura, Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio).

Nel frattempo sono disponibili basi importanti, come le stime del fabbisogno futuro di cemento, i criteri per la valutazione delle esigenze geologiche ed economiche delle zone idonee nonché un catalogo dei criteri per una valutazione sistematica di tali zone nell'ottica della salvaguardia e dell'utilizzazione del territorio. I lavori relativi alla guida alla pianificazione dovrebbero concludersi nel 2017. I Cantoni saranno invitati a esprimere un parere nella seconda metà dell'anno.

Ulteriori informazioni:

MARC ANDLAUER, Dipartimento del territorio e dell'ambiente del Cantone di Vaud, tel. +41 21 316 75 48, e-mail: marc.andlauer@vd.ch

TRASPORTI

Consiglio federale, Segreteria generale DATEC e Ufficio federale delle strade USTRA**CONTROPROGETTO ALL'«INIZIATIVA PER LA BICI»: IL GOVERNO FISSA LA PROSSIMA SCADENZA**

Nella seduta del 25 gennaio 2017, il Consiglio federale ha preso atto dei risultati della procedura di consultazione sul controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per la protezione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali (Iniziativa per la bici)». Il responso scaturito avvalorava l'impostazione del testo presentato, ma evidenzia la necessità di semplificarlo e avvicinarlo all'attuale articolo costituzionale sui sentieri e percorsi pedonali. Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di elaborare il relativo messaggio.

L'«Iniziativa per la bici», presentata a marzo 2016, propone di integrare l'attuale articolo 88 della Costituzione federale sui sentieri e percorsi pedonali con una serie di disposizioni sulle vie ciclabili. Il Consiglio federale riconosce l'utilità e l'opportunità di rafforzare l'impegno della Confederazione in materia di ciclovie e mobilità ciclistica, ritenendo la bicicletta un mezzo di trasporto in grado di contribuire non solo a snellire il traffico, ma anche a ridurre emissioni di CO₂ e consumi energetici e promuovere la salute. Considerando tuttavia eccessivi alcuni punti dell'iniziativa, ad agosto 2016 ha posto in consultazione un controprogetto diretto, condiviso pressoché unanimemente da Cantoni e associazioni mantello di Comuni e città. Un risultato di grande rilievo, essendo questi i soggetti più interessati dalla modifica dell'articolo costituzionale. Ad appoggiare il progetto è anche la maggioranza dei gruppi d'interesse coinvolti. Tra i partiti politici e le associazioni mantello dell'economia, invece, si ha sostanziale parità di sostenitori e contrari.

Pur vedendo confermata la propria linea, l'Esecutivo intende semplificare il controprogetto sulla base dei riscontri pervenuti e indirizzarlo maggiormente verso l'attuale articolo sui sentieri e percorsi pedonali, rinunciando pertanto ad aggiungere nel testo della Costituzione la sicurezza della rete ciclabile, inizialmente prevista. Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di elaborare un apposito messaggio entro il 1° settembre 2017.

TRASPORTI

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione, inclusi i pareri: www.admin.ch

Ulteriori informazioni:

SERVIZIO STAMPA, Ufficio federale delle strade USTRA, tel. +41 58 464 14 91

Cantone del Ticino**PIÙ QUALITÀ PER LE STRADE ATTRAVERSO GLI ABITATI**

Le strade all'interno delle località servono al transito di veicoli, ciclisti e pedoni, ma sono anche spazi di vita per l'interazione sociale, il commercio e lo svago; la loro multifunzionalità è una ricchezza da promuovere. Già dagli anni Novanta gli interventi di moderazione del traffico mirano a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, garantendo la fluidità del traffico. Considerato il mutato quadro territoriale, sociale e giuridico, il Cantone Ticino ha aggiornato la guida sulla moderazione del traffico (del 2004). Il nuovo documento estende il concetto di «moderazione» e integra quello di «riqualificazione». Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico rimangono prioritari, altrettanta attenzione viene data alla cura e alla valorizzazione dell'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere di tutti.

www4.ti.ch/dt/dstm/cosa-facciamo/direttive

Ulteriori informazioni:

ANDREA FELICIONI, Capo dell'Ufficio del Piano direttore, Sezione dello sviluppo territoriale, Dipartimento del territorio della Repubblica e Cantone del Ticino, tel. +41 91 814 25 65, e-mail: andrea.felicioni@ti.ch

Mobilità pedonale Svizzera**FLÂNEUR D'OR 2017: LANCIATO IL BANDO DI CONCORSO**

Il premio infrastrutture pedonali «Flâneur d'Or» premia infrastrutture e concetti di mobilità che aumentano la qualità e l'attrattiva della mobilità pedonale. Il concorso si rivolge a comuni, istituzioni, esperti ed altre persone provenienti da tutta la Svizzera che hanno realizzato progetti innovativi ed efficaci a favore dei pedoni. La scadenza per l'inoltro dei progetti è il 30 aprile 2017.

Il «Flâneur d'Or» viene organizzato da Mobilità pedonale con il sostegno dell'Ufficio Federale delle Strade (USTRA) ed altri partner.

Informazioni e documentazione di partecipazione su www.flaneurdor.ch

Ulteriori informazioni:

MOBILITÀ PEDONALE SVIZZERA, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich, tel. +41 43 488 40 30, e-mail: flaneurdor@mobilitapedonale.ch

Mobilité piétonne Suisse**MOBILITÉ ACTIVE & SANTÉ**

En Suisse, un tiers de la population n'atteint pas les recommandations de l'OMS et de l'OFSP en matière d'activité physique. L'environnement (construit) influence notre activité physique. L'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport peuvent influencer les comportements en matière d'activité physique de toutes les tranches d'âge. Or, dans une époque caractérisée par la sédentarité et l'augmentation massive des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, rhumatismes, cancers, maladies respiratoires chroniques et diabètes), la promotion de l'activité physique au quotidien pour maintenir et renforcer la santé de la population constitue un enjeu majeur.

Les réseaux piétons et cyclistes ainsi que les espaces publics devraient être conçus de manière à encourager davantage de personnes à opter pour la marche ou le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Les environnements favorables à la mobilité active doivent pour cela obtenir une place plus importante dans l'aménagement du territoire.

TRASPORTI

Bien que connus, les liens entre ces deux disciplines sont encore peu mis en avant. Un projet pilote vise à davantage exploiter ce potentiel de collaboration multisectorielle entre les professionnels des disciplines de l'aménagement du territoire, des transports et de la promotion de la santé.

Le projet est soutenu par l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) et le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO).

www.mobilite-sante.ch

Informations complémentaires:

MOBILITÉ PIÉTONNE SUISSE, Association des piétons, Jenny Leuba, 1000 Lausanne, tél. +41 43 488 40 33,

e-mail: jenny.leuba@mobilite-sante.ch

Annemasse – Les Voirons Agglomération**TOP DÉPART DES TRAVAUX DU TRAM!**

Le 20 février 2017, tous les partenaires du Tram transfrontalier Annemasse Genève étaient présents pour inaugurer le lancement des travaux. Le moment était symbolique puisque le chantier a débuté par la démolition de la douane française de Moillesulaz.

Depuis la fin du XIXe siècle, la ligne 12 des TPG traversait la frontière pour rejoindre le cœur d'Annemasse. Les années du «tout voiture» ont eu raison de sa partie française: en 1958, la ligne a été démantelée. Fin 2019, la frontière deviendra à nouveau une couture pour laisser passer le Tram transfrontalier et améliorer la qualité de l'air tout en apaisant la circulation sur l'agglomération annemassienne.

Le financement de ce projet est également transfrontalier. M. Seewer, sous-directeur de l'Office fédéral du développement territorial, explique qu'«aux yeux de la Confédération suisse, modifier les parts modales en faveur des transports collectifs, surtout sur les lignes transfrontalières, revêt une grande importance et c'est pourquoi elle participe financièrement au projet d'agglomération du Grand Genève pour rendre plus efficace le système de transports dans la région.»

Sur un total de 57 millions d'euros, la France (Annemasse Agglo et les communes traversées, le Conseil départemental, la Région et l'État français) prend en charge 58 % du coût, la Confédération suisse 40 %. L'Europe apporte 2 % de subventions.

Plus de 8 000 voyageurs sont attendus quotidiennement sur cette ligne. Elle présentera un avantage indéniable à la fois pour les pendulaires et pour les riverains qui pourront se rendre plus facilement dans les commerces et dans les sites clés: établissements scolaires, culturels, institutionnels, ...

Ce projet de mobilité est enfin également un projet d'urbanisme puisqu'il permettra de requalifier les espaces urbains tout le long de son tracé. Fin 2019, la rue de Genève sera méconnaissable et les modes de déplacements seront plus conformes aux attentes des habitants du Grand Genève en termes de qualité de l'air.

www.annemasse-agglo.fr

Informations complémentaires:

JULIE MOREL, Annemasse – Les Voirons Agglomération – 11, avenue Émile Zola – BP 225 – 74105 ANNEMASSE CEDEX,

tél. +33 4 50 87 83 00, e-mail: julie.morel@annemasse-agglo.fr

SVILUPPO SOSTENIBILE

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

LA CONFEDERAZIONE PROMUOVE PROGETTI PER UN'ALIMENTAZIONE SOSTENIBILE

Quest'anno la Confederazione sostiene venti progetti nell'ambito del programma di incentivazione per lo sviluppo sostenibile. Uno dei temi prioritari del programma è l'alimentazione sostenibile. Tale finanziamento si inserisce nella strategia per uno sviluppo sostenibile del Consiglio federale e contribuisce all'attuazione dell'Agenda 2030 dell'ONU.

Il programma di incentivazione per lo sviluppo sostenibile si prefigge di sostenere progetti che contribuiscono allo sviluppo sostenibile a livello locale. Nell'ambito del programma di incentivazione 2016, associazioni, fondazioni, ma anche Comuni e Cantoni di tutte le regioni del Paese hanno presentato complessivamente cinquanta progetti, venti dei quali sono ora finanziati con circa 340 000 franchi. Quattordici progetti sono consacrati al tema prioritario di quest'anno, ovvero l'«alimentazione sostenibile», mirando a rafforzare i prodotti locali nella ristorazione collettiva o a creare giardini comunitari. Gli altri progetti riguardano, ad esempio, la coesione sociale o la questione generazionale e la relativa esigenza di una casa delle generazioni. I progetti finanziati si contraddistinguono per il loro approccio globale, che tiene conto delle esigenze economiche, ambientali e sociali e permette la partecipazione di ampie cerchie della popolazione. Entro fine 2017, saranno realizzati tredici progetti nella Svizzera occidentale, cinque nella Svizzera romanda e due nel Cantone Ticino. Quattordici progetti saranno attuati nei Comuni di Bellinzona, Bülach, Grabs, Losanna, Lucerna, Morbio Inferiore, Mörschwil, Münchenstein, Orbe, Siselen, Wergenstein, Winterthur e Zurigo. I Cantoni di Argovia, Basilea-Città, Vaud e Vallese curano un progetto ciascuno; numerosi altri Cantoni ne seguono due.

Dal 2016, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e la Commissione federale della migrazione (CFM) finanziano congiuntamente il programma di incentivazione per lo sviluppo sostenibile. Con il bando di concorso comune si intende rafforzare la partecipazione della popolazione. Gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU per uno sviluppo sostenibile possono essere raggiunti solo se tutti i soggetti coinvolti si impegnano in questa direzione.

Il prossimo bando sarà pubblicato nel marzo 2017 e si rivolge ai Cantoni, alle città e ai Comuni che intendono attuare i progetti nell'ambito dell'Agenda 2030. I criteri per la partecipazione saranno disponibili sul sito dell'ARE.

Programma di incentivazione per lo sviluppo sostenibile

Dal 2001 l'ARE ha finanziato circa 400 progetti su temi quali appalti pubblici, coesione sociale, formazione, processi improntati allo sviluppo sostenibile e valutazione di progetti. Il programma si inserisce nella Strategia per uno sviluppo sostenibile 2016–2019 del Consiglio federale. Nel contesto internazionale, il programma di incentivazione contribuisce all'attuazione dell'Agenda 2030 dell'ONU per lo sviluppo sostenibile, adottata nel settembre 2015 dalla comunità internazionale (di cui fa parte anche la Svizzera). Nell'Agenda 2030 rientra un piano d'azione mondiale che comprende 17 obiettivi volti a contribuire allo sviluppo globale, al benessere dell'umanità e alla protezione dell'ambiente.

Programma di incentivazione per lo sviluppo sostenibile: www.are.admin.ch

Ulteriori informazioni:

ANNE DUPASQUIER, Responsabile supplente Sezione Sviluppo sostenibile, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE,
tel. +41 58 465 06 25, e-mail: anne.dupasquier@are.admin.ch

**POLITICA DEGLI
AGGLOMERATI**

Segreteria generale DATEC e Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

VOTAZIONE SUL FONDO PER LE STRADE NAZIONALI E IL TRAFFICO D'AGGLOMERATO (FOSTRA)

Le città e gli agglomerati rappresentano i motori dello sviluppo economico della Svizzera. In queste zone, la popolazione, il settore economico e il numero di posti di lavoro continueranno ad aumentare e a pesare sempre più sulle infrastrutture di trasporto. Per garantire l'efficienza di queste ultime è perciò necessario effettuare degli investimenti. Gli agglomerati non dispongono tuttavia dei mezzi finanziari necessari. Per questo motivo la Confederazione, attingendo al fondo infrastrutturale, nell'ambito dei programmi d'agglomerato eroga contributi per progetti di trasporto a favore del traffico d'agglomerato. I restanti mezzi finanziari, pari a circa 230 milioni di franchi, sono tuttavia di gran lunga insufficienti per i programmi d'agglomerato di terza (e quarta) generazione.

Al fine di garantire a lungo termine il finanziamento delle strade nazionali e poter sostenere economicamente anche in futuro progetti a favore del traffico d'agglomerato, il Popolo svizzero ha accettato con 61,9 % la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Questo nuovo fondo, sancito a livello costituzionale, è di durata illimitata ed entrerà in vigore nel 2018.

Il programma d'agglomerato è uno strumento di pianificazione che permette di migliorare i sistemi di trasporto negli agglomerati a livello comunale, e in alcuni casi anche a livello cantonale e nazionale, e di coordinare lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti. A tale scopo gli enti responsabili definiscono lo scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato nonché le relative strategie e misure. Con il programma d'agglomerato gli enti responsabili chiedono all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) contributi federali per le proprie infrastrutture di trasporto.

www.aren.admin.ch

Ulteriori informazioni:

SERVIZIO STAMPA, Segreteria generale DATEC, tel. +41 58 462 55 11

RUDOLF MENZI, Responsabile della comunicazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 40 55,

e-mail: rudolf.menzi@aren.admin.ch

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**ELEVATO FABBISOGNO D'INVESTIMENTI PER IL TRAFFICO D'AGGLOMERATO**

Alla fine del 2016 sono stati presentati alla Confederazione 37 programmi d'agglomerato di terza generazione. I progetti in materia di trasporti da essi previsti comportano investimenti per circa dodici miliardi di franchi. Affinché la Confederazione possa cofinanziare i programmi come fatto sinora, sono necessarie risorse supplementari. Il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), quale Popolo e Cantoni hanno approvato il 12 febbraio, crea le condizioni per il loro reperimento.

I programmi d'agglomerato di terza generazione presentati saranno esaminati e si procederà a una prioritizzazione delle misure sotto l'egida dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e di concerto con gli altri Uffici federali interessati. I progetti più efficaci potranno contare su un contributo federale compreso fra il 30 e il 50 per cento, a condizione che i mezzi finanziari possano essere attribuiti attraverso il FOSTRA. Il corrispondente elenco di progetti sarà messo in consultazione nel 2018. Le Camere federali decideranno all'inizio del 2019 in merito ai progetti da sostenere.

Elenco dei programmi d'agglomerato

Zürich Oberland, Winterthur und Umgebung, Zürich-Glattal, Limmattal, Langenthal, Bern, Biel-Bienne/Lyss, Burgdorf, Thun, Luzern, Unteres Reusstal, Zug, Bulle, Fribourg, Aareland, Solothurn, Basel, St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Liechtenstein, Obersee, Wil, Aargau-Ost, Frauenfeld, Kreuzlingen-Konstanz, Bellinzonese, Locarnese, Luganese, Mendrisiotto, Lausanne-Morges, Brig-Visp-Naters, Coude du Rhône-Martigny, Chablais (Monthey-Aigle), Valais central (Sion-Sierre), RUN (Réseau urbain neuchâtelois), Grand Genève, Delémont, Talkessel Schwyz.

www.programmidagglomerato.ch

Ulteriori informazioni:

ULRICH SEEWER, Vicedirettore Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 468 60 06,

e-mail: ulrich.seewer@aren.admin.ch

**POLITICA DEGLI
AGGLOMERATI**

Consiglio federale, Segreteria generale DATEC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE e Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca DEFR

CONFEDERAZIONE, CANTONI, CITTÀ E COMUNI ESTENDONO LA COLLABORAZIONE AGLI SPAZI RURALI

In futuro la collaborazione tra Confederazione, Cantoni, città e Comuni, svoltasi finora nell'ambito della Conferenza tripartita sugli agglomerati (CTA) sarà estesa agli spazi rurali. In questo modo si terrà maggiormente conto delle forti interdipendenze tra gli spazi rurali e quelli urbani. A tale scopo, la CTA verrà integrata nella futura Conferenza tripartita (CT). Durante la seduta del 21 dicembre 2016 il Consiglio federale ha approvato questa misura.

La Conferenza tripartita sugli agglomerati (CTA) è stata istituita nel 2001 dal Consiglio federale, dalla Conferenza dei Governi cantonali (CdC), dall'Associazione dei Comuni svizzeri (ACS) e dall'Unione delle città svizzere (UCS). In qualità di piattaforma politica si è impegnata a favore di una politica degli agglomerati comune in Svizzera, contribuendo notevolmente a migliorare la collaborazione e consentendo uno scambio su temi e problematiche che altrimenti non troverebbero nessun'altra piattaforma di discussione appropriata.

Integrazione degli spazi rurali

Sfide quali la concorrenza a livello internazionale, il cambiamento demografico, la pressione sul paesaggio e il mantenimento della qualità di vita diventano sempre più difficili. Esse si presentano sia negli spazi urbani che in quelli rurali come anche nelle regioni in cui si constata una forte interdipendenza tra i comprensori rurali e urbani. Va sottolineato che i temi trattati nell'ambito della CAT non interessano soltanto gli agglomerati. Per questi motivi gli organi responsabili della CAT hanno deciso di estendere il campo di attività anche agli spazi rurali. Il nuovo orientamento incide pure sulla denominazione, diventata ora Conferenza tripartita (CT). La nuova CT continuerà ad occuparsi di temi nazionali con incidenza territoriale che interessano i tre livelli istituzionali. L'obiettivo della CT sarà di sviluppare una politica comune per gli agglomerati, gli spazi rurali e le regioni di montagna per consentire uno sviluppo territoriale più coerente in Svizzera.

Temi chiave del programma di lavoro 2017–2021

Con la decisione di portare avanti la collaborazione tripartita nell'ambito della CT il Consiglio federale prende atto anche del programma di lavoro 2017–2021. Uno dei temi chiave sarà lo sviluppo territoriale intercomunale nelle regioni in cui gli spazi rurali e urbani presentano una forte interdipendenza. Si tratta di concretizzare gli approcci per una politica comune volta a sviluppare gli agglomerati e gli spazi rurali. Ulteriori temi chiave del programma riguardano le questioni relative alla collaborazione istituzionale, al finanziamento e allo sviluppo degli insediamenti verso l'interno. Infine, anche la politica in materia di stranieri e integrazione rimarrà un tema centrale del dialogo tripartito.

Bilancio positivo della collaborazione tripartita

La CTA ha presentato delle proposte di governance negli agglomerati in due rapporti sulla collaborazione negli agglomerati. La Conferenza ha chiesto, ad esempio, lo sviluppo di una strategia globale per rafforzare la competitività e la qualità di vita negli agglomerati. In seguito, nel 2013, la CTA ha adottato la «Strategia tripartita per una politica svizzera degli agglomerati», definendo un quadro comune per le strategie e le misure con incidenza sulla politica degli agglomerati a tutti e tre i livelli istituzionali. La CTA si è occupata anche del problema relativo all'integrazione degli stranieri. In questo contesto la Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni hanno deciso una strategia comune per sviluppare ulteriormente il diritto e la promozione dell'integrazione. Tutte queste attività della CTA hanno avuto un'incidenza oltre i confini degli agglomerati.

Ulteriori informazioni:

MARTIN VINZENS, Capo Sezione Insediamenti e paesaggio, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 52 19, e-mail: martin.vinzens@are.admin.ch

CYRIL LYNER, Collaboratore scientifico, Settore Politica regionale e di assetto del territorio, Segreteria di Stato dell'economia SECO, tel. +41 58 464 73 50, e-mail: cyril.lyner@seco.admin.ch

**POLITICA DEGLI
AGGLOMERATI**

Cantone del Ticino**ABITARE, LAVORARE E MUOVERSI IN TICINO: I PROGRAMMI D'AGGLOMERATO**

Il Canton Ticino, attraverso l'invio a Berna della terza generazione dei programmi di agglomerato (PA3), conferma l'obiettivo di perseguire un efficace coordinamento fra lo sviluppo dei trasporti, del paesaggio e degli insediamenti, al fine di limitare la dispersione di questi ultimi, ridurre la pressione sugli spazi ad elevato contenuto naturalistico e paesaggistico e contenere il sovraccarico delle infrastrutture dei trasporti. I PA3 coinvolgono più dei 3/4 del territorio cantonale e si rivolgono a una popolazione di 325'000 abitanti e circa 200'000 addetti.

Le misure – che s'inseriscono nella strategia cantonale generale per la gestione della mobilità – perseguono lo sviluppo insediativo delle aree centrali, in particolare nei comparti delle stazioni ferroviarie. I grandi assi urbani vengono riqualificati in modo di favorire insediamenti di qualità. Il trasporto pubblico diventa sempre più performante, dalle rinnovate stazioni ferroviarie, alle nuove linee e fermate, alle corsie stradali dedicate ai bus, all'incremento mirato delle prestazioni e alle facilitazioni per l'accesso ai servizi (informazione, ecc.). La mobilità lenta viene promossa ovunque, mettendo in rete l'infrastruttura regionale e quella locale e favorendo, oltre agli spostamenti del tempo libero, quelli quotidiani utilitari. Lo sviluppo di una politica di gestione della mobilità aziendale più incisiva favorisce la progettazione di misure a scala di comparto per i principali poli di sviluppo economico.

www4.ti.ch/dt/dstm/temi/programmi-dagglomerato

Ulteriori informazioni:

ANTONELLA STEIB NEUENSCHWANDER, Ufficio del Piano direttore, Sezione dello sviluppo territoriale, Dipartimento del territorio della Repubblica e Cantone del Ticino, tel. +41 91 814 25 54, e-mail: antonella.steib@ti.ch

DIRITTO**→ Legislazione/attuazione**

INTERVENTI PARLAMENTARI

Qui di seguito informiamo sullo stato attuale dei dossier di responsabilità dell'ARE. Sono tuttavia menzionati soltanto gli interventi che dall'ultima pubblicazione in Intra→Info hanno subito modifiche. La lista completa degli interventi parlamentari è pubblicata sul sito Internet dei servizi del Parlamento:

www.parlament.ch

04.456

INIZIATIVA PARLAMENTARE MÜLLER PHILIPP DEL 4 OTTOBRE 2004

NOZIONI E METODI DI MISURAZIONE NELLE PRESCRIZIONI DI COSTRUZIONE E DI ESERCIZIO. ARMONIZZAZIONE

Il testo dell'iniziativa parlamentare è pubblicato in Intra→Info 4.04.

In occasione della sua riunione del 23 giugno 2008 la Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio degli Stati (CAPTE-S) si era allineata alla decisione della CAPTE-N del 16 febbraio 2005, dando seguito all'iniziativa. Il Consiglio nazionale ha prorogato più volte il termine di trattazione dell'iniziativa parlamentare. Il 14 dicembre 2012 il Consiglio nazionale ha deciso di prorogare il termine di altri due anni, ossia fino alla sessione invernale 2016. Il 16 dicembre 2016 il Consiglio nazionale ha tolto di ruolo l'affare.

16.1053

INTERROGAZIONE SCHELBERT DEL 26 SETTEMBRE 2016

PREOCCUPANTE SVILUPPO DELL'ALLEVAMENTO E DELLA COSTRUZIONE DI STALLE

Il testo dell'interrogazione è pubblicato in Intra→Info 4.16.

Il 16 novembre 2016 il Consiglio federale ha risposto all'interrogazione. L'affare è evaso.

DIRITTO→ **Legislazione/attuazione**

16.3697

MOZIONE PAGE DEL 22 SETTEMBRE 2016

MODIFICA DELLA LPT

Il testo della mozione è pubblicato in Intra→Info 4.16.

Il 9 dicembre 2016 il Consiglio federale ha risposto alla mozione, confermata da 27 Consiglieri nazionali, respingendola. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

16.3784

INTERPELLANZA RIEDER DEL 29 SETTEMBRE 2016

DIRETTIVE TECNICHE FLESSIBILI PER FAVORIRE LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Il testo dell'interpellanza è pubblicato in Intra→Info 4.16.

Il 9 dicembre 2016 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza confermata da un Consigliere degli Stati. Il 15 dicembre 2016 l'affare è stato trattato nel Consiglio degli Stati ed è pertanto evaso.

16.3787

INTERPELLANZA BISCHOFBERGER DEL 29 SETTEMBRE 2016

AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO TERRITORIALE SVIZZERA E DELLE AREE METROPOLITANE

Il testo dell'interpellanza è pubblicato in Intra→Info 4.16.

Il 9 dicembre 2016 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza confermata da 4 Consiglieri nazionali. Il 15 dicembre 2016 l'affare è stato trattato nel Consiglio degli Stati ed è pertanto evaso.

16.3907INTERPELLANZA COMMISSIONE DELL'AMBIENTE, DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO E DELL'ENERGIA
CAPTE DEL 16 OTTOBRE 2016POLITICA DEGLI AGGLOMERATI DELLA CONFEDERAZIONE 2016 PLUS. QUESTIONI ANCORA APERTE PER LA SUA
ATTUAZIONE

Il testo dell'interpellanza è pubblicato in Intra→Info 4.16.

Il 2 dicembre 2016 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza. Il Consiglio nazionale non ha ancora trattato l'affare.

16.4002

INTERPELLANZA GRUPPO LIBERALE RADICALE DEL 14 DICEMBRE 2016

PROSPETTIVE DI TRAFFICO 2040. CHE NE È DELLA DIGITALIZZAZIONE NELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO?

Testo dell'interpellanza:

«Nella pianificazione delle ulteriori fasi di ampliamento (PROSSIF), per il traffico passeggeri e merci su strada e rotaia, il Consiglio federale si basa, tra l'altro, sullo scenario di riferimento delle Prospettive di traffico 2040 dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). In questo scenario si rinuncia esplicitamente a includere la digitalizzazione e i suoi influssi sull'evoluzione del traffico da parte di nuovi fenomeni come la guida autonoma, la mobilità condivisa o il maggiore impiego di nuove tecnologie volte all'aumento della capacità, dello sfruttamento o della qualità dell'infrastruttura stradale e ferroviaria. Lo scenario non tiene conto nemmeno dei nuovi sviluppi nell'ambito del lavoro mobile, del telelavoro o delle videoconferenze che possono rendere superflui gli spostamenti casa-lavoro. Fatte queste premesse, il Consiglio federale è pregato di rispondere alle seguenti domande:

DIRITTO→ **Legislazione/attuazione**

1. Perché si basa solo sullo scenario di riferimento nel pianificare le prossime fasi di ampliamento, malgrado i rapidi sviluppi tecnologici?
2. Come garantisce che, rispetto allo scenario di riferimento, si tenga anche conto dell'accelerazione degli sviluppi tecnologici o economici (scenario tecnologico forzato) nei programmi di ampliamento?
3. Negli scenari alternativi dell'ARE, gli influssi della digitalizzazione sono presi maggiormente in considerazione. Tuttavia non è esposto in modo chiaro come questi influssi si ripercuotono sulle prestazioni di trasporto previste. Come vengono presi in considerazione nei diversi scenari i possibili influssi della digitalizzazione sul traffico?
4. La durata dell'ammortamento delle infrastrutture di trasporto va dai 70 ai 100 anni circa. Quali fasi di ampliamento costose sono davvero ancora necessarie, considerati le tecnologie digitali e il migliore sfruttamento delle capacità? Dove sono i potenziali di risparmio?»

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

16.4005

INTERPELLANZA MAIRE DEL 14 DICEMBRE 2016

PROSSIF 2030/2035. INNOVAZIONE TECNOLOGICA E MULTIMODALITÀ

Testo dell'interpellanza:

«Attualmente il Consiglio federale si sta occupando della fase di ampliamento 2030/2035 del Programma di sviluppo strategico (PROSSIF). Una valutazione globale dei progetti consentirà di garantire la sostenibilità degli investimenti infrastrutturali. In termini concreti ciò significa che è necessario tenere conto della multimodalità, del grado di innovazione dei progetti e degli effetti a lungo termine sullo sviluppo urbano. Peraltro l'UFT, d'intesa con il Cantone di Neuchâtel, ha avviato uno studio per valutare se il segmento Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds si presta allo sviluppo di un progetto pilota di mobilità innovativa.

Si ricorda in questa sede che il Cantone di Neuchâtel ha elaborato la strategia sulla mobilità «Neuchâtel 2030». Un decreto cantonale ha stabilito il prefinanziamento, a partire dal 2020, della linea diretta tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds, per la quale il Cantone si fa carico di 110 milioni di franchi di interessi intercalari.

Questa strategia permetterà, con la realizzazione della suddetta linea diretta, di rinunciare non solo al risanamento della linea storica con un costo di 430 milioni di franchi, ma anche alla costruzione di una seconda galleria autostradale sotto il valico di Vue des Alpes, che costerebbe circa 300 milioni di franchi. Concretamente, la costruzione di una linea diretta e ben funzionante tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds permetterebbe inoltre di realizzare un agglomerato urbano unico nell'area di Neuchâtel. Questa nuova realtà funzionale darebbe uno slancio decisivo a riforme indispensabili per una trasformazione a livello strutturale e istituzionale del Cantone.

L'innovazione e la multimodalità farebbero sì che i futuri progetti nell'ambito della modalità siano più redditizi e più sostenibili. PROSSIF 2030/35 costituisce a questo scopo una reale opportunità. Fatte queste considerazioni, chiediamo al Consiglio federale di rispondere alle seguenti domande:

1. In che modo la multimodalità ferrovia-strada sarà presa in considerazione per la valutazione dei moduli annunciati nel programma PROSSIF 2030/2035?
2. Oltre ai quattro criteri (NIBA) dei moduli PROSSIF, qual è il ruolo assunto dal livello d'innovazione tecnologica?
3. Saranno prese in considerazione le potenzialità di un progetto in vista della riforma a livello strutturale e istituzionale del Cantone?»

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza confermata da 3 Consiglieri nazionali. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

DIRITTO→ **Legislazione/attuazione**

16.4021

INTERPELLANZA HËCHE DEL 14 DICEMBRE 2016

RIESAME DEL PROGETTO TERRITORIALE SVIZZERA NEL CORSO DEL 2017. QUALE RUOLO PER LE CAPITALI CANTONALI, I «CENTRI STRATEGICI» E GLI AGGLOMERATI TRANSFRONTALIERI?

Testo dell'interpellanza:

«Il Consiglio federale è invitato a rispondere alle seguenti domande:

1. Nell'ambito del rapporto quinquennale relativo al Progetto territoriale Svizzera, che sarà sottoposto ad approvazione alla fine del 2017 (risposta del Consiglio federale all'interpellanza 16.3787), il Consiglio federale ci può indicare in quale misura in futuro saranno presi in considerazione l'ubicazione e il ruolo delle seguenti città:
 - a. le capitali cantonali con una posizione particolare per la loro funzione di centro politico e amministrativo cantonale e il loro ruolo di collegamento tra il Cantone e il resto del Paese;
 - b. i centri con una posizione geografica strategica all'incrocio di diverse aree di azione, che in questo senso garantiscono un importante legame funzionale tra tali aree;
 - c. gli agglomerati transfrontalieri.
2. Conformemente alla volontà federale di integrare nella definizione dei centri metropolitani e urbani anche criteri qualitativi, e di non limitarsi solamente a criteri quantitativi, il Consiglio federale prevede di valorizzare maggiormente le città summenzionate, ad esempio garantendo loro lo status di centro urbano di medie dimensioni?»

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza confermata da 9 Consiglieri degli Stati. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

16.4053

INTERPELLANZA GRUPPO PPD DEL 15 DICEMBRE 2016

PROSPETTIVE DI TRAFFICO 2040. BYTE ANZICHÉ CEMENTO

Testo dell'interpellanza:

«Le Prospettive di traffico 2040 relative al traffico passeggeri e merci in Svizzera, presentate nell'agosto 2016, mostrano che la ripartizione modale nell'ambito del traffico passeggeri cambia a favore del trasporto pubblico. Il traffico motorizzato privato tuttavia la fa da padrone con una quota di circa il 70 per cento.

Lo scenario di riferimento indica che il volume di traffico è determinato soprattutto dalle attività legate al tempo libero e agli acquisti.

Quest'evoluzione pone grandi sfide alle città e ai centri regionali nell'ambito della pianificazione.

In questo contesto chiediamo al Consiglio federale di rispondere alle seguenti domande:

1. Sono previste misure affinché la ripartizione modale nell'ambito degli spostamenti effettuati per gli acquisti e il tempo libero cambi a favore del trasporto pubblico?
2. Presumibilmente saranno soprattutto gli agglomerati a dover far fronte all'aumento del volume di traffico. Sono previste misure di sostegno da parte della Confederazione?
3. Grazie a soluzioni in campo digitale sarebbe possibile utilizzare e pianificare l'infrastruttura dei trasporti in maniera ottimale. Secondo il Consiglio federale quali possibilità esistono per sostenere e promuovere idee e progetti di tal tipo?
4. Il Consiglio federale prevede una piattaforma di dialogo con la quale sostenere le città e gli agglomerati nelle loro pianificazioni e sfruttare le possibili sinergie?»

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

DIRITTO→ **Legislazione/attuazione**

16.4108

POSTULATO VOGLER DEL 16 DICEMBRE 2016

DATI GEOLOGICI SUL SOTTOSUOLO

Testo del postulato:

«Il Consiglio federale è invitato a esporre in un rapporto quali condizioni concrete, giuridiche ed eventualmente di altra natura devono essere create nell'ambito della pianificazione del sottosuolo affinché, in collaborazione con i Cantoni ed eventualmente altri enti, le necessarie informazioni geologiche possano essere raccolte e riunite in maniera coordinata.»

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto al postulato, cofirmato da 6 Consiglieri nazionali, proponendo di accoglierlo. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

16.4171

INTERPELLANZA COMTE DEL 16 DICEMBRE 2016

PROSSIF 2030/2035: INNOVAZIONE TECNOLOGICA E MULTIMODALITÀ

Testo dell'interpellanza:

«Attualmente il Consiglio federale si sta occupando della fase di ampliamento 2030/2035 del Programma di sviluppo strategico (PROSSIF). Una valutazione globale dei progetti consentirà di garantire la sostenibilità degli investimenti infrastrutturali. In termini concreti ciò significa che è necessario tenere conto della multimodalità, del grado di innovazione dei progetti e degli effetti a lungo termine sullo sviluppo urbano. La Svizzera, Paese innovativo, che dispone di una rete ferroviaria molto sviluppata, continuerà a essere un Paese all'avanguardia. È quindi fondamentale che il Programma PROSSIF 2030/35 comprenda anche lo sviluppo tecnologico dei trasporti pubblici.

La volontà di integrare tali considerazioni nella pianificazione della futura infrastruttura ferroviaria sembra essere presente: in effetti, il Concetto di ricerca dell'USTRA «Trasporti e mobilità 2017–2020» del 29 febbraio 2016 considera tema prioritario il sostegno allo sviluppo di soluzioni TIC nei trasporti pubblici e nel trasporto multimodale.

Peraltro l'UFT, d'intesa con il Cantone di Neuchâtel, ha avviato uno studio per valutare se il segmento Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds si presta allo sviluppo di un progetto pilota di mobilità innovativa.

Si ricorda in questa sede che il Cantone di Neuchâtel ha elaborato la strategia sulla mobilità «Neuchâtel 2030». Un decreto cantonale ha stabilito il prefinanziamento, a partire dal 2020, della linea diretta tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds, per la quale il Cantone si fa carico di 110 milioni di franchi di interessi intercalari.

Questa strategia permetterà, con la realizzazione della suddetta linea diretta, di rinunciare non solo al risanamento della linea storica con un costo di 430 milioni di franchi, ma anche alla costruzione di una seconda galleria autostradale sotto il valico di Vue des Alpes, che costerebbe circa 300 milioni di franchi. Concretamente, la costruzione di una linea diretta e ben funzionante tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds permetterebbe inoltre di realizzare un agglomerato urbano unico nell'area di Neuchâtel. Questa nuova realtà funzionale darebbe uno slancio decisivo a riforme indispensabili per una trasformazione a livello strutturale e istituzionale del Cantone.

L'innovazione e la multimodalità farebbero sì che i futuri progetti nell'ambito della modalità siano più redditizi e più sostenibili. PROSSIF 2030/35 costituisce a questo scopo una reale opportunità. Fatte queste considerazioni, chiediamo al Consiglio federale di rispondere alle seguenti domande:

1. In che modo la multimodalità ferrovia-strada sarà presa in considerazione per la valutazione dei moduli annunciati nel programma PROSSIF 2030/2035?
2. Oltre ai quattro criteri (NIBA) dei moduli PROSSIF, qual è il ruolo assunto dal livello d'innovazione tecnologica?
3. Saranno prese in considerazione le potenzialità di un progetto in vista della riforma a livello strutturale e istituzionale del Cantone?»

DIRITTO→ **Legislazione/attuazione**

Il 15 febbraio 2017 il Consiglio federale ha risposto all'interpellanza confermata da 3 Consiglieri degli Stati. L'affare non è ancora stato trattato in plenum.

Ulteriori informazioni:

THOMAS KAPPELER, Capo Sezione Diritto, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 59 48,

e-mail: thomas.kappeler@are.admin.ch

PUBBLICAZIONI

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

FORUM SVILUPPO TERRITORIALE N. 3.2016:

LO SVILUPPO DEI QUARTIERI: LE NUOVE SFIDE DELLA MODERNA PIANIFICAZIONE URBANA

Da alcuni anni lo sviluppo dei quartieri non è più un tema centrale soltanto per le grandi città svizzere, ma anche per quelle di piccole e medie dimensioni. I quartieri e le possibilità di miglioramento della qualità di vita al loro interno sono sotto i riflettori della nuova edizione della pubblicazione «Forum Sviluppo territoriale» dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Dopo gli appartamenti e le case, i quartieri costituiscono la più piccola cellula territoriale di una comunità. Al suo interno si presentano le sfide principali della vita: crescenti esigenze per quanto riguarda gli spazi esterni, elevata mobilità, trasformazioni urbanistiche e convivenza di persone con un bagaglio sociale e culturale differente. Se è vero che la responsabilità in materia di quartieri spetta anzitutto a Comuni, città e Cantoni, la Confederazione sostiene però a sua volta diversi programmi aventi approcci innovativi, al fine di promuovere il rinnovamento strutturale e la coesione. La nuova pubblicazione «Forum Sviluppo territoriale» dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) coglie l'occasione della fine della seconda fase del Programma «Progetti urbani» per accendere i riflettori sullo sviluppo dei quartieri.

Dall'articolo di fondo emerge chiaramente che non è sufficiente limitarsi a gestire gli sviluppi edilizi e dei trasporti, bensì occorre prendere in considerazione anche la dimensione sociale. Le autrici, che hanno anche presentato una pubblicazione sui processi di sviluppo territoriale nei quartieri, nei Comuni, nelle città e nelle regioni, mostrano la varietà e la complessità dell'intervento pubblico nello sviluppo dei quartieri. Le autorità sono tenute ad assumere un ruolo di promozione, coordinamento, motivazione, comunicazione, collaborazione e, in ultima analisi, anche decisionale. Se da un lato i progetti pilota danno l'impulso per migliorare la qualità di vita nei quartieri, dall'altro il successo sul lungo termine è possibile solo se i progetti confluiscono nella struttura ordinaria e dispongono di un apposito budget. Un secondo fattore di successo è la partecipazione adeguata della popolazione al fine di garantire il sostegno necessario per operare i cambiamenti.

Un ulteriore contributo stila un bilancio della seconda fase del programma «Progetti urbani», che ha visto la collaborazione dell'ARE con altre quattro autorità federali e 16 Comuni svizzeri. La Confederazione ha contribuito alla sensibilizzazione delle autorità locali e degli abitanti all'integrazione sociale nelle zone abitative e al miglioramento, mediante varie misure, della qualità di vita. La responsabilità dell'attuazione competeva, a seconda dei casi, al Comune o al Cantone. Oltre alle conoscenze generali è emerso che i Comuni svizzeri sono strutturati in maniera estremamente variegata, di conseguenza è necessario trovare soluzioni individualizzate.

Secondo quanto dichiarato da Ueli Strauss-Gallmann, non sono solo la Confederazione e i Comuni a doversi impegnare; anche i Cantoni possono fornire un importante contributo. Il responsabile dell'Ufficio per lo sviluppo territoriale e la geoinformazione del Cantone di San Gallo ha partecipato al Progetto urbano a Rorschach e ha promosso simili sviluppi di quartieri in altri Comuni del Cantone, collaborando intensamente con il Servizio cantonale per l'integrazione e con la Divisione dell'economia, al fine di fornire il maggior sostegno possibile ai processi. Strauss-Gallmann consiglia ai Comuni di tenere conto fin d'ora del fatto che in futuro saranno necessari finanziamenti maggiori e più personale nell'ambito dello sviluppo dei quartieri.

Uno sguardo alla vicina Germania permette, infine, di capire in che modo questo Paese cerca di gestire lo sviluppo dei quartieri. Oltre a occuparsi di questioni riguardanti lo spazio abitativo, il programma «Die Soziale Stadt» si

PUBBLICAZIONI

concentra in particolare sull'integrazione scolastica, sul mercato del lavoro e sul piano sociale. I compiti del programma, infatti, aumentano sempre più in considerazione della crescente immigrazione, dal 2007 dai Paesi UE colpiti dalla crisi economica e, negli ultimi due anni, da zone più lontane afflitte da guerre e crisi. Gli autori dell'articolo attirano l'attenzione sul fatto che anche in Germania lo sviluppo dei quartieri dovrà prevedere la partecipazione degli abitanti, considerati esperti dello spazio sociale in cui vivono, che andranno pertanto coinvolti direttamente nello sviluppo dei progetti. Al contempo si auspica una collaborazione con le imprese di costruzione e le aziende.

L'edizione Forum sviluppo territoriale n. 3.16 «Lo sviluppo dei quartieri: Le nuove sfide della moderna pianificazione urbana» può essere ordinata per iscritto a UFCL, 3003 Berna, al prezzo di fr. 10.25 IVA inclusa (abbonamento annuo fr. 30.70 IVA inclusa). La pubblicazione è disponibile anche in Internet, in formato pdf, all'indirizzo www.are.admin.ch. In caso di riproduzione di singoli articoli, si prega di citare la fonte.

www.are.admin.ch/dokumentation

Ulteriori informazioni:

RUDOLF MENZI, Responsabile della comunicazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 40 55, e-mail: rudolf.menzi@are.admin.ch

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**COSTI E BENEFICI ESTERNI DEI TRASPORTI IN SVIZZERA**

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha pubblicato i calcoli più recenti relativi ai costi e benefici esterni. Nel 2013, i costi esterni per il sistema dei trasporti svizzero ammontavano a 9,8 miliardi di franchi ed erano causati, in particolare, dall'inquinamento atmosferico, dalle emissioni di CO₂, dal rumore e dagli incidenti. Gran parte dei costi esterni è riconducibile al traffico individuale motorizzato. Il prezzo che paghiamo come utenti della strada non tiene conto di questi costi; infatti vengono assunti dalla collettività e ci inducono a essere più mobili di quanto non saremmo se dovessimo farci carico di tutti gli oneri che i nostri spostamenti comportano. I benefici esterni del traffico lento ammontavano a circa 1,5 miliardi di franchi nel 2013.

Pubblicazione: «Costi e benefici esterni dei trasporti in Svizzera». Traffico stradale, ferroviario, aereo e navale dal 2010 al 2013 (PDF): www.are.admin.ch

Ulteriori informazioni:

CHRISTINA HÜRZELER, Sezione Dati di pianificazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 465 78 61, e-mail: christina.huerzeler@are.admin.ch

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**OSSERVAZIONE DEL TERRITORIO IN SVIZZERA: NUOVE ANALISI RELATIVE ALLE COSTRUZIONI AL DI FUORI DELLE ZONE EDIFICABILI**

Le basi relative al tema «Costruire fuori dalle zone edificabili» ricoprono grande importanza nell'ambito dello sviluppo territoriale. Spesso, infatti, i lavori di trasformazione edilizia al di fuori delle zone edificabili influiscono direttamente sul carattere generale di uno spazio. Viste le numerose sfide a livello politico e sociale si assiste a un interesse particolare per fatti e cifre relativi a questo fenomeno.

Il monitoraggio delle costruzioni al di fuori delle zone edificabili, effettuato con crescente accuratezza dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) da circa dieci anni, permette di avere una panoramica attuale della situazione di tutto il territorio svizzero.

La presente pubblicazione si è basata esclusivamente sui dati disponibili relativi a tutto il territorio svizzero. Le analisi si basano sulle statistiche delle zone edificabili aggiornate al 2012; motivo per cui non si può pretendere una profondità di analisi completa. I Cantoni dispongono per certi versi di dati più dettagliati; a tal riguardo alcuni Cantoni hanno condotto delle analisi di ampio respiro relative alle costruzioni al di fuori delle zone edificabili. In alcuni casi si sono potute indagare anche le complesse interazioni degli impatti, una pretesa che al contrario non

PUBBLICAZIONI

può avanzare la presente pubblicazione. Nei prossimi anni si procederà a migliorare e sviluppare ulteriormente il monitoraggio. In futuro una maggiore disponibilità di dati relativi a tutto il territorio svizzero combinati con le informazioni fornite dai Cantoni potrebbe aprire la strada a interessanti sviluppi.

Publicazione: «Monitoraggio relativo alle costruzioni al di fuori delle zone edificabili» (PDF): www.are.admin.ch

Ulteriori informazioni:

MARCO KELLENBERGER, Sezione Dati di pianificazione, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, tel. +41 58 462 40 73, e-mail: marco.kellenberger@are.admin.ch

Ufficio federale dell'ambiente UFAM**UTILIZZO DEL TERRITORIO E PERICOLI NATURALI**

Lo smantellamento di edifici e la delocalizzazione delle persone o aziende interessate richiedono decisioni spesso difficili alle parti coinvolte e alle autorità. Gli esempi illustrati nella pubblicazione dimostrano che soluzioni sono possibili anche in questi casi difficili.

«Utilizzo del territorio e pericoli naturali – Le opzioni delocalizzazione e smantellamento» (PDF): www.bafu.admin.ch

Tema Pericoli naturali: www.bafu.admin.ch

Ulteriori informazioni:

SERVIZIO MEDIA, e-mail: info@bafu.admin.ch

Ufficio federale delle abitazioni UFAB**L'UFAB PUBBLICA DUE RICERCHE CONCERNENTE IL TEMA «SUPERFICIE ABITATIVA»**

Analizzando i dati del panel svizzero delle economie domestiche, il primo studio giunge alla conclusione che il 10 per cento circa dei nuclei familiari considera troppo grande la superficie abitativa di cui dispone. In presenza di alternative adeguate molti di loro sarebbero disposti a trasferirsi in un'abitazione più piccola. Altri nuclei familiari, invece, rifiutano un cambiamento di questo genere perché non ritengono eccessivo lo spazio di cui dispongono. Questi ultimi potrebbero essere convinti a traslocare in un alloggio più piccolo e a ridurre lo spazio domestico di cui necessitano solo mediante misure specifiche.

Il secondo studio, realizzato insieme alla divisione dello sviluppo del Cantone di Basilea Città, mostra gli strumenti con cui si potrebbe influenzare il consumo di superficie abitativa. Lo studio mette a confronto 14 strumenti che consentono di limitare l'utilizzo di spazio o di favorirne la riduzione. Quanto più gli strumenti per ridurre il consumo di superficie abitativa sono efficaci, tanto più drasticamente cambierebbe il funzionamento del mercato dell'alloggio e si eviterebbero conflitti con altri obiettivi importanti. Lo studio mostra tuttavia il contributo che la politica dell'alloggio potrebbe fornire a tutela del paesaggio e del territorio e per lo sviluppo interno.

Delbiaggio, K., Wanzenried, G., département d'économie de la Haute école de Lucerne, «Wohnflächenkonsum und Wohnflächenbedarf (in tedesco, con un riassunto in francese)» (PDF): www.bwo.admin.ch

Gmünder, M., et al., Institut d'études économiques de Bâle (ISWB), «Analyse von Instrumenten zur Steuerung des Wohnflächenkonsums (in tedesco, con un riassunto in francese)» (PDF): www.bwo.admin.ch

Ulteriori informazioni:

CHRISTOPH ENZLER, Questioni fondamentali e informazioni, Ufficio federale delle abitazioni UFAB, tel. +41 58 480 91 87, e-mail: christoph.enzler@bwo.admin.ch

MANIFESTAZIONI

05. / 12. / 19.04.2017

EINFÜHRUNG IN DIE RAUMPLANUNG (3 TAGE)

Ort: Aarau, naturama

Auskunft und Anmeldung: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Bern, Tel. +41 31 380 76 76

E-Mail: tagung@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

06.04. – 09.2017

DIPL. MANAGER/IN ÖFFENTLICHER VERKEHR, VORBEREITUNGSKURS AUF DIE HÖHERE FACHPRÜFUNG

Ort: Luzern

Auskunft und Anmeldung: Hochschule Luzern – Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft, Tel. +41 41 228 41 45

E-Mail: itw@hslu.ch, www.hslu.ch/oevmanager

19.05.2017

WERKSTATTGESPRÄCH: MULTILOKALE LEBENSWEISE – CHANCE ODER RISIKO FÜR DIE RAUMPLANUNG?

Ort: Bern-Brünnen

Auskunft und Anmeldung: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Bern, Tel. +41 31 380 76 76

E-Mail: tagung@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

07.06.2017

FRÜHLINGSSEMINAR «ERFOLGREICHE QUARTIERENTWICKLUNG TROTZ KNAPPEN RESSOURCEN»

Ort: Bern, Aula des Progr

Auskunft und Anmeldung: Netzwerk Lebendige Quartiere/Réseau Quartiers Vivants, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern, Tel. +41 31 356 32 31

E-Mail: julia.imfeld@staedteverband.ch, www.lebendige-quartiere.ch

07. / 14. / 21.06.2017

SPEZIELL FÜR DEN KANTON FREIBURG

EINFÜHRUNG IN DIE RAUMPLANUNG (3 TAGE)

Ort: Freiburg

Auskunft und Anmeldung: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Bern, Tel. +41 31 380 76 76

E-Mail: tagung@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

15 / 22 / 29 juin 2017

COURS SUPPLÉMENTAIRE, SPÉCIFIQUE POUR LE CANTON DE VAUD

INTRODUCTION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (3 JOURS)

Lieu: Lausanne

Renseignements: Association suisse pour l'aménagement national VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Berne, tél. +41 31 380 76 76

e-mail: info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

MANIFESTAZIONI

20. – 21.06.2017

CAS NACHHALTIGE ENTWICKLUNG: ENERGIE – NACHHALTIG WENDEN!

Ort: Bern

Auskunft und Anmeldung: Centre for Development and Environment (CDE), Dr. Marion Leng, Hallerstrasse 10, 3012 Bern, Tel. +41 31 631 39 71

E-Mail: weiterbildung@cde.unibe.ch, www.cde.unibe.ch

23.06.2017

INNENENTWICKLUNG SCHWEIZ – CHANCEN UND MÖGLICHKEITEN DER KLEINEN UND MITTLEREN GEMEINDEN

Ort: ETH Zürich, Hönggerberg

Auskunft und Anmeldung: ETH Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung IRL, Wolfgang-Pauli-Str. 15, 8093 Zürich, Tel. +41 44 633 06 44

E-Mail: tagung@innenentwicklung.ethz.ch, www.innenentwicklung.ethz.ch

27.06.2017

SEMINAR: INNERE ENTWICKLUNG ALS CHANCE

SIEDLUNGSQUALITÄT IN DER ORTSPLANUNG – AM BEISPIEL LANGENTHAL

Ort: Langenthal

Auskunft und Anmeldung: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Bern, Tel. +41 31 380 76 76

E-Mail: tagung@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

30.06.2017

SÉMINAIRE: LES QUALITÉS DE LA DENSIFICATION

Lieu: Renens

Renseignements: Association suisse pour l'aménagement national VLP-ASPAN, Sulgenrain 20, 3007 Berne, tél. +41 31 380 76 76

e-mail: info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch

11.08. – 19.01.2017

CAS PLANUNG ÖFFENTLICHER VERKEHR

Ort: Luzern

Auskunft und Anmeldung: Hochschule Luzern – Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft, Tel. +41 41 228 41 45

E-Mail: itw@hslu.ch, www.hslu.ch

IMPRESSUM

Bollettino informativo con brevi comunicazioni per le Amministrazioni cantonali e l'Amministrazione federale nonché terzi interessati (servizi addetti alla pianificazione del territorio e ai trasporti) e strumento di scambio su temi d'attualità inerenti alla pianificazione del territorio, ai trasporti, allo sviluppo sostenibile, alla politica degli agglomerati nel quadro dello sviluppo territoriale.

Esce quattro volte l'anno.

PROSSIME CHIUSURE DI REDAZIONE 2017:

05.05.2017

25.08.2017

27.10.2017

I CONTRIBUTI VANNO INVIATI AL SEGUENTE INDIRIZZO:

Rudolf Menzi

Comunicazione

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

tel. +41 58 462 40 55

e-mail: rudolf.menzi@are.admin.ch

INTERNET

www.are.admin.ch/intrainfo

Concezioni e piani settoriali secondo l'art. 13 LPT

Stato: marzo 2017

Denominazione	Ufficio fed. competente	Stato	Periodo	Decisione del Consiglio federale	Osservazioni
Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture	ARE, UFAG	in attuazione	1987-1992	08.04.1992	Il modello di geodati è in vigore dal 30.11.2015. Un gruppo di esperti è incaricato di rielaborarlo/renderlo più incisivo
Concezione «Paesaggio svizzero»	UFAM	in attuazione	1992-1997	08.04.1992	Rapporto sullo stato d'attuazione presentato al Consiglio federale il 7 dicembre 2012.
Piano settoriale dei trasporti					
<i>Parte Programma</i>	ARE	in elaborazione	2016-2018	2018	Revisione in corso
• Adeguamento approvvigionamento roccia dura	ARE	in attuazione	2007-2008	12.12.2008	È disponibile il rapporto sui siti che esulano dall'IFP
<i>Parte Infrastruttura ferroviaria (SIS)</i>					
• Modulo 1 / 2010	UFT	in attuazione	2009-2010	08.09.2010	Incl. integrazione AlpTransit
• Adattamenti e complementi 2011 (SIS 2)	UFT	in attuazione	2010-2011	16.12.2011	
• Adattamenti e complementi 2012 (SIS 3)	UFT	in attuazione	2012-2014	30.04.2014	
• Adattamenti e complementi 2015 (SIS 4)	UFT	in attuazione	2014-2015	04.12.2015	Aggiornamento approvato dall'UFT (17.08.2015).
• Adattamenti e complementi 2017 (SIS 5)	UFT	nella pianificazione	a partire dal 2017	2018	
<i>Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura navigazione (SIF)</i>	UFT	in attuazione	2014-2015	04.12.2015	
<i>Parte Infrastruttura strade</i>	USTR	in elaborazione	2014-2017	2017	
<i>Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)</i>					
• Parte I-III B		in elaborazione	2016-2017	2017/18	
• Parte III B6, aree d'atterraggio in montagna:					
• Parte concettuale		in attuazione	2014-2015	21.10.2015	
• Parte III B3 und 4					
• Adeguamento Dübendorf		in attuazione	2015-2016	31.08.2016	
• Parte III C, 1ª serie		in attuazione	2000-2001	30.01.2002	
• Parte III C, 2ª serie		in attuazione	2002-2003	14.05.2003	
• Parte III C, 3ª serie		in attuazione	2003-2004	18.08.2004	
• Parte III C, 4ª serie		in attuazione	2004-2005	02.11.2005	
• Parte III C, 5ª serie		in attuazione	2006-2007	07.12.2007	
• Parte III C, 6ª serie		in attuazione	2007-2009	01.07.2009	
• Parte III C, 7ª serie		in attuazione	2009-2011	06.07.2011	
• Parte III C, 8ª serie		in attuazione	2010-2012	04.07.2012	

Denominazione	Ufficio fed. competente	Stato	Periodo	Decisione del Consiglio federale	Osservazioni
<i>Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA); continuazione</i>					
• Parte III C, scheda di coordinamento Basilea-Mulhouse		in attuazione	2012-2013	15.05.2013	
• Parte III C, scheda di coordinamento Zurigo, tappa 1		in attuazione	a partire dal 2001	26.06.2013	
• Parte III C, 9ª serie		in attuazione	2011-2013	20.11.2013	
• Parte III C, 10ª serie		in attuazione	2013-2014	17.12.2014	
• Parte IIIC, scheda di coordinamento Zurigo (adeguamento)		in attuazione	2014-2015	18.09.2015	
• Parte III C, 11ª serie		in attuazione	2014-2015	03.02.2016	
• Parte III C, 12ª serie		in elaborazione	2015-2017	2° trimestre 2017	Indagine conoscitiva autunno 2016
• Parte IIIC, scheda di coordinamento Zurigo (2° adeguamento)		in elaborazione	2016-2017		Indagine conoscitiva autunno 2016
• Parte IIIC, scheda di coordinamento Genève		in elaborazione	2016-2017	2017	
• Teil IIIC, 13. Serie		in elaborazione	2017-2018		
Piano settoriale elettrodotti					
	UFE				
• Parte concettuale		in attuazione		12.04.2001	
• adeguamento reti strategiche		in attuazione	2006-2008	06.03.2009	Elaborato nel quadro della Strategia Reti elettriche
• revisione totale della parte concettuale		in elaborazione	a partire dal 2015	data da definire	
• Parte 1, progetti singoli in attuazione:			2001-2013		
• Mörel-Ulrichen		in attuazione		21.08.2002	
• Mendrisio-Cagno (I)		in attuazione		23.06.2004	
• Rapperswil-Ricken		in attuazione		16.02.2005	
• Sils-Verderio		in attuazione		03.05.2006	
• Châtelard-Rosel		in attuazione		07.02.2011	Decisione DATEC
• Chippis-Mörel		in attuazione		31.10.2012	
• Waldegg-Wollishofen		in attuazione		18.12.2015	
• Airolo-Lavorgo		in attuazione		23.03.2016	
• Steinen-Etzelwerk		in attuazione		04.05.2016	
• Parte 2, progetti singoli in elaborazione:			a partire dal 2007		
• Salvenach-Schiffenen/Litzistorf		in elaborazione			
• Method-Cornaux / Kerzers-Neuchâtel		in elaborazione			
• Lavorgo-Iragna		sospeso			
• Iragna-Giubiasco		sospeso			
• Niederwil-Obfelden		in elaborazione		31.08.2016	Decisione CF (zona di pianificazione)

Denominazione	Ufficio fed. competente	Stato	Periodo	Decisione del Consiglio federale	Osservazioni
<i>Piano settoriale elettrodotti; continuazione</i>					
• All'Acqua - Vallemaggia - Magadino		in elaborazione		23.03.2016	Decisione CF (zona di pianificazione)
Piano settoriale «Depositi in strati geologici profondi»					
	UFE				
• Parte concettuale		in attuazione	2004-2008	02.04.2008	
• Selezione delle potenziali ubicazioni, tappa 1		in attuazione	2008-2011	30.11.2011	
• Riduzione ad almeno due ubicazioni per ogni tipo di deposito, tappa 2		in elaborazione	2011-2018	data da definire	
Piano settoriale condotte					
	UFE				
• Parte concettuale		sospeso	2007-2016	data da definire	
Piano settoriale militare					
	SG DDPS				
• 1 ^a tappa		in attuazione	1989-2001	28.02.2001	
• Adeguamento Dübendorf		in attuazione	2015-2016	31.08.2016	
• Adeguamento/revisione totale parte programma		in elaborazione	2013-2016	2017	Indagine conoscitiva: 26.10.2016 - 31.01.2017 / procedura di partecipazione pubblica: 08.11.2016 - 08.12.2016
• Adeguamento altre parti attuative		in elaborazione	a partire da ottobre 2016	data da definire	
Concezione degli impianti sportivi d'importanza nazionale (CISIN)					
	UFSPPO	in attuazione	1994-1996	23.10.1996	Messaggio relativo alla CISIN 4 adottato dal Consiglio federale
Piano settoriale Asilo					
	SEM				
• Parte concettuale e parte attuativa		in elaborazione	2016-2017	2017	1° consultazione degli uffici gennaio/febbraio 2017
Concezione energia eolica					
	ARE	in elaborazione	2013-2016	2017	Indagine conoscitiva / procedura di partecipazione pubblica terminate

Übersicht über den Stand der kantonalen Richtplanung
Vue d'ensemble de l'état de la planification directrice
Panoramica sullo stato della pianificazione direttrice nei Cantoni

Stand: März 2017

État: mars 2017

Stato: marzo 2017

Kt.	Rechtskräftiger Richtplan	Aktueller Stand der Richtplanung im Kanton	Zeitplan Bund	Bemerkungen
Ct.	Plan directeur approuvé	État actuel de la planification directrice dans le canton	Calendrier des travaux pour la Confédération	Remarques
Ct.	Piano direttore approvato	Stato attuale dei piani direttori cantonali	Scadenario dei lavori (Confederazione)	Osservazioni
ZH	2015	Teilrevision Kapitel Verkehr (reg. Güterumschlag Dietikon) Teilrevision 2016	Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 1. Quartal 2017 Vorprüfung im Gang: 1. Quartal 2017	– –
BE	2003	Anpassung Massnahmenblatt C21 Windenergieanlagen Richtplananpassung `16	Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 3. Quartal 2017 Vorprüfung im Gang: 3. Quartal 2017	– –
LU	2011	–	–	–
UR	2013	Teilrevision (Umsetzung RPG 1)	Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 2. Quartal 2017	–
SZ	2004	Überarbeitung 2016 (Umsetzung RPG 1)	Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 1. Quartal 2017	–
OW	2008	–	–	–
NW	2003	–	–	–
GL	2008	Gesamtüberarbeitung des Richtplans	–	Vorarbeiten Kanton
ZG	2005	Anpassung Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Umsetzung RPG 1) Anpassungen 15/3 und 16/1	Vorprüfung im Gang: 2. Quartal 2017 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 2. Quartal 2017	– –
FR	2004	Révision du plan directeur (en cours) / Revision des Richtplans (im Gang)	–	–
SO	2000	Anpassung Kerichtverbrennungsanlage Emmenspitz, Zuchwil Deponie Lungelen, Seewen Erweiterung Steinbruch Gugen, Erlinsbach	Vorprüfung im Gang: 2. Quartal 2017 Vorprüfung im Gang: 1. Quartal 2017 Vorprüfung abgeschlossen: 12.09.2017	– – –
BS	2015	–	–	–
BL	2010	Anpassung 2016 Siedlung Anpassung 2012 Verkehr	Vorprüfung abgeschlossen 26.07.2016 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 1. Quartal 2017	– –

Kt.	Rechtskräftiger Richtplan	Aktueller Stand der Richtplanung im Kanton	Zeitplan Bund	Bemerkungen
Ct.	Plan directeur approuvé	État actuel de la planification directrice dans le canton	Calendrier des travaux pour la Confédération	Remarques
Ct.	Piano direttore approvato	Stato attuale dei piani direttori cantonali	Scadenario dei lavori (Confederazione)	Osservazioni
SH	2001	Teilrevision (Umsetzung RPG 1)	–	Vorarbeiten Kanton
AR	2001	–	–	–
AI	2003	Teilrevision (Umsetzung RPG 1)	Vorprüfung abgeschlossen: 14.12.2016	–
SG	2003	Richtplananpassung 2015	Prüfung und Genehmigung abgeschlossen: 03.02.2017	–
GR	2003	Teilrevision (Umsetzung RPG 1) Anpassungen 2016, Genehmigungspaket Anpassung Windenergieanlagen Anpassungen Skigebietserweiterungen und Materialabbau/Deponien	Vorprüfung Bund im Gang: 2. Quartal 2017 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 1. Quartal 2017 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 1. Quartal 2017 Vorprüfung Bund im Gang: 1. Quartal 2017	– – – –
AG	1996	Gesamtrevision des Richtplans Richtplananpassung Siedlungsgebiet Anpassungen 2011–2013 Anpassung Deponie «Buchselhalde» in Döttingen/Tegerfelden Anpassung des Materialabbaugebiets «Jakobsberg-Egg» in Auenstein/Veltheim Aufnahme Deponie «Buech», «Breiti», «Förlig», «Hersberg» S4.1 Halteplätze für Fahrende; Festsetzung der Durchgangsplätze in Merenschwand und Würenlos Anpassung des Kapitels A2.1: Abfallanlagen und Deponien	Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 2. Quartal 2017 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 2. Quartal 2017 Prüfung und Genehmigung Bund im Gang: 2. Quartal 2017 Vorprüfung abgeschlossen: 28.09.2016 Vorprüfung abgeschlossen: 28.10.2016 Vorprüfung abgeschlossen: 06.02.2017 Vorprüfung Bund pendent Vorprüfung Bund pendent	– – – – – – – – –
TG	2010	–	–	–
TI	2013	Adeguamento schede V8, V9, V12	Esame preliminare da parte della Confederazione (V12) e esame e approvazione da parte della Confederazione (V8 e V9): 1° semestre 2017	–
VD	2008	4° adaptation du plan directeur cantonal (en cours)	–	–
VS	1988	Révision du plan directeur / Revision des Richtplans	Examen préalable par la Confédération terminé: 16.12.2016 / Vorprüfung Bund abgeschlossen: 16.12.2016	–

Kt.	Rechtskräftiger Richtplan	Aktueller Stand der Richtplanung im Kanton	Zeitplan Bund	Bemerkungen
Ct.	Plan directeur approuvé	État actuel de la planification directrice dans le canton	Calendrier des travaux pour la Confédération	Remarques
Ct.	Piano direttore approvato	Stato attuale dei piani direttori cantonali	Scadenario dei lavori (Confederazione)	Osservazioni
NE	2013	Révision du plan directeur (en cours)	–	–
GE	2015	Mise à jour du plan directeur (en cours)	Examen préalable par la Confédération en cours: 1 ^{er} semestre 2017	–
JU	2007	Révision du plan directeur (en cours)	–	–