

6 Trafico

6.1	Trafico complessivo	6.1-1
6.2	Circolazione stradale	6.2-1
6.3	Trasporto pubblico di persone	6.3-1
6.4	Traffico pedonale e ciclistico	6.4-1
6.5	Traffico d'agglomerato/Programmi d'agglomerato	6.5-1
6.6	Traffico merci	6.6-1
6.7	Traffico aereo	6.7-1



6 Traffico

6.1 Traffico complessivo

Situazione iniziale

La politica dei trasporti è determinante per la competitività sul piano nazionale e internazionale dello spazio economico alpino. Essa garantisce la mobilità degli utenti della strada nei limiti dei mezzi a disposizione. Nei Grigioni vanno considerate quattro caratteristiche principali:

Microcensi-
mento mobilità
e trasporti nei
Grigioni 2015
[vedi spiegazioni](#)

- | le particolarità dovute alla posizione periferica all'interno della Svizzera nel cuore dell'arco alpino
- | la topografia caratterizzata da montagne e 150 vallate che influisce sulla struttura delle reti di trasporto
- | l'insediamento decentralizzato e la bassa densità demografica associati alla situazione topografica
- | l'alta percentuale di traffico dovuta al turismo

La motorizzazione delle economie domestiche superiore alla media svizzera e di conseguenza l'elevata quota del traffico individuale motorizzato (TIM) rispetto al traffico complessivo sono dovute tra l'altro a queste condizioni quadro.

art. 3 cpv. 3 LPT
Sistema di tra-
sporto
[vedi spiegazioni](#)

L'adattamento dello sviluppo degli insediamenti allo sviluppo dei trasporti rappresenta un postulato fondamentale della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT). Vi rientrano la promozione dei trasporti pubblici (TP) nonché delle vie ciclabili e pedonali, la protezione delle aree residenziali da immissioni nocive nonché la garanzia dell'approvvigionamento di beni (logistica) e servizi. A causa dei cambiamenti climatici, un altro obiettivo importante è la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal traffico. A tale scopo il Cantone dei Grigioni mira, oltre a evitare il TIM non necessario, a realizzare uno sviluppo degli insediamenti verso l'interno con buoni collegamenti alle reti di trasporto pubblico e collegamenti sicuri e senza deviazioni per il traffico pedonale e ciclistico. I piani infrastrutturali cantonali conformemente ai capitoli del piano direttore per la strada ([cap. 6.2](#)), i trasporti pubblici su strada e su rotaia ([cap. 6.3](#)), il traffico pedonale e ciclistico ([cap. 6.4](#)), il traffico d'agglomerato ([cap. 6.5](#)) e il trasporto di merci ([cap. 6.6](#)) sono conformi a questi obiettivi.

Sviluppo degli
insediamenti verso
l'interno
[vedi cap. 5.1.2](#)
art. 82 cpv. 3 Cost.
cant. GR

Conformemente alla Costituzione cantonale, nel Cantone dei Grigioni il Cantone e i comuni provvedono a una regolamentazione della circolazione che corrisponde ai bisogni, rispettosa dell'ambiente ed economica nonché alla promozione dei trasporti pubblici. Occorre tenere conto degli orientamenti formulati nel Piano settoriale dei trasporti della Confederazione, parte programmatica, ferrovia, strade, aeronautica ([cap. 6.7](#)) e navigazione. La pianificazione delle infrastrutture e la raggiungibilità auspicata si conformano alla strategia cantonale per l'insediamento.

Piano settoriale
dei trasporti
[vedi spiegazioni](#)

Piano direttore
cap. 5.1

Traffico**Traffico complessivo**

Multimodalità;
strategie di
mobilità interne
alle aziende
[vedi spiegazioni](#)

Per diverse ragioni l'ampliamento delle infrastrutture di trasporto praticato finora e basato sulla domanda raggiunge i propri limiti. In futuro occorrerà focalizzare maggiormente l'attenzione sulla prevenzione di mobilità (aggiuntiva), su uno sfruttamento efficiente delle infrastrutture esistenti nonché sulla gestione del volume di traffico. I relativi presupposti possono essere creati grazie alla multimodalità nel trasporto di persone e di merci (ad es. impianti park+ride, trasporto combinato) nonché adottando misure di gestione della mobilità.

Digitalizzazione,
domanda nel
settore dei tra-
sporti
[vedi spiegazioni](#)

In relazione agli sviluppi previsti nel settore della digitalizzazione nei prossimi anni emergono nuove opportunità per sfruttare e gestire i diversi sistemi di trasporto e le relative infrastrutture in maniera più efficiente sotto il profilo economico. La digitalizzazione può contribuire ad esempio a migliorare la gestione del traffico, a raggiungere uno sfruttamento più mirato dei trasporti pubblici, a migliorare la comunicazione e la messa in rete degli utenti nonché a ridurre i costi legati alla mobilità. Gli sviluppi digitali comportano però anche dei cambiamenti per quanto riguarda la domanda nel settore dei trasporti. Ad esempio, il commercio online con consegna a domicilio comporta una riduzione del traffico di persone (meno spostamenti verso i negozi), in compenso aumenta il trasporto di merci.

IVS
[vedi spiegazioni](#)

I Grigioni dispongono, oltre ai valichi transalpini, di un ricco inventario di vie di comunicazione storiche. Queste spesso rappresentano elementi caratteristici del paesaggio e contribuiscono all'attrattiva turistica del Cantone.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

Vettori di tra-
sporto
[vedi spiegazioni](#)

Il Cantone porta avanti una pianificazione equilibrata del traffico complessivo e della mobilità coniugando un allacciamento affidabile con tutti i vettori rilevanti, i mezzi finanziari e l'inserimento ottimizzato delle infrastrutture negli insediamenti e nel paesaggio. Fatta la premessa che per quanto possibile occorre ridurre al minimo la mobilità, la politica cantonale nel settore dei trasporti stabilisce le seguenti priorità:

- 1^a priorità:** conservazione e ottimizzazione (operativa ed edilizia) delle infrastrutture esistenti secondo il principio dell'efficienza economica (traffico privato, trasporto pubblico)
- 2^a priorità:** incremento della quota del trasporto pubblico di persone (TP) nonché del traffico pedonale e ciclistico rispetto al traffico complessivo, in particolare nelle aree urbane e suburbane
- 3^a priorità:** ampliamento delle infrastrutture volto a promuovere una mobilità auspicata a livello sociale, ecocompatibile e sostenibile sotto il profilo economico.

Linee direttive

Garantire una raggiungibilità adeguata con mezzi di trasporto appropriati quale base per lo sviluppo economico futuro.

Al fine di aumentare l'attrattiva del Cantone dei Grigioni come luogo in cui vivere, lavorare e trascorrere le vacanze, la politica cantonale nel settore dei trasporti garantisce l'allacciamento del territorio cantonale grazie a una gestione efficiente del sistema dei trasporti e a infrastrutture funzionanti. I principi del Progetto territoriale Grigioni influiscono sulla politica in materia di trasporti allo scopo di definire una raggiungibilità adeguata. A seconda del tipo di spazio possono essere definiti i seguenti orientamenti:

- | Nelle **aree urbane e suburbane** si persegue una densificazione della rete dei trasporti pubblici e della rete destinata al traffico pedonale e ciclistico (TPC). Nelle aree urbane verrà attribuita maggiore importanza alla gestione con picchi stagionali o giornalieri della domanda.
- | Nelle **aree di svago turistico intensivo** vengono offerti collegamenti commisurati alla domanda. L'oscillazione stagionale della domanda viene attenuata attraverso una differenziazione stagionale delle offerte dei trasporti pubblici.
- | Nelle **aree rurali** il servizio di base viene garantito con strade adeguate ed efficienti e un'offerta commisurata al fabbisogno nel settore dei trasporti pubblici.
- | Negli **spazi naturali** è il traffico non motorizzato a rivestire un ruolo di primo piano, il traffico motorizzato viene utilizzato in prevalenza per scopi agricoli e forestali.

Progetto territoriale dei Grigioni
vedi capitolo 2.2

Garantire l'efficacia del sistema dei trasporti

La politica cantonale dei trasporti attribuisce priorità allo sfruttamento efficiente delle infrastrutture di trasporto piuttosto che al loro ampliamento. Promuovendo la multimodalità nel trasporto di persone e di merci vengono create catene logistiche e di mobilità dotate di attrattiva. Nel settore del traffico dei pendolari viene promosso un comportamento più consapevole in materia di mobilità grazie a un sistema di gestione della mobilità. Il Cantone sfrutta gli strumenti offerti dalla digitalizzazione per gestire il sistema di trasporto in modo più efficiente.

Adattare il sistema di trasporto allo sviluppo auspicato degli insediamenti

Le singole pianificazioni relative ai diversi vettori di trasporto (TP, TIM e TPC) si concentrano su uno sviluppo degli insediamenti verso l'interno. Le infrastrutture di trasporto all'interno delle zone urbanizzate densificate vengono realizzate in maniera sostenibile riducendo il più possibile le immissioni dovute al traffico stradale e i conflitti tra i diversi mezzi di trasporto (ad es. TIM/TP, TIM/TPC).

Sviluppo degli insediamenti verso l'interno
vedi cap. 5.1.2

Offerta di tra-
sporti
[vedi spiegazioni](#)

Indicazioni attuative

Le diverse pianificazioni settoriali (strada, ferrovia, traffico pedonale e ciclistico, trasporto di merci) vengono adattate agli obiettivi e ai principi guida del traffico complessivo. Nella pianificazione dell'offerta di trasporti nonché delle rispettive infrastrutture viene garantita la collaborazione tra Cantone, regioni, comuni e Confederazione.

Responsabile: Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità

Gestione della
mobilità, strate-
gie di mobilità
aziendale
[vedi spiegazioni](#)

Fornendo attivamente consulenza a comuni e ad aziende il Cantone promuove l'attuazione di misure di gestione della mobilità.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Gestione del
traffico
[vedi spiegazioni](#)

Nelle aree urbane e suburbane il Cantone porta avanti una gestione del traffico tenendo conto di tutti i mezzi di trasporto.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Con la sua politica dei trasporti il Cantone cerca di ridurre al minimo l'impatto ambientale dovuto a costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture di trasporto e riduce al minimo le immissioni per la popolazione.

Responsabile: Ufficio tecnico o Ufficio dell'energia e dei trasporti (a seconda del mezzo di trasporto)

Park+ride, mobi-
lità combinata
[vedi spiegazioni](#)

L'attrattiva dei trasporti pubblici nonché del traffico pedonale e ciclistico viene incrementata adottando misure adeguate e così facendo viene aumentata la loro quota rispetto al traffico complessivo.

Responsabile: Ufficio tecnico o Ufficio dell'energia e dei trasporti (a seconda del mezzo di trasporto)

Nelle stazioni e in forma adattata o ridotta nei principali snodi del sistema di autobus viene promossa la mobilità combinata con un'offerta sufficiente in termini di posteggi per biciclette nonché di posteggi kiss+ride e per il car sharing. Il sistema park+ride è previsto in stazioni ferroviarie che risultano idonee in base ai criteri accesso e bacino d'utenza.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti nonché i comuni

Spiegazioni

Sistema di trasporto, vettore di trasporto, offerta di trasporti, domanda nel settore dei trasporti:

- | Il **sistema di trasporto** comprende tutti i componenti che permettono di trasportare persone e merci da un luogo a un altro, come ad es. le infrastrutture, i mezzi di trasporto, processi di trasporto, ecc.
- | Il termine **vettore di trasporto** di norma designa infrastrutture tecniche di trasporto come strade, ferrovie, vie d'acqua o corridoi aerei. I veicoli che vi transitano vengono definiti **mezzi di trasporto** (automobili, bus, treni, biciclette, ecc.).
- | L'**offerta di trasporti** comprende le infrastrutture di trasporto a disposizione degli utenti (strade, fermate TP, parcheggi, sistemi di carico e scarico, ecc.) nonché informazioni relative all'orario nonché alla vendita (sistema tariffario e dei prezzi).
- | La **domanda nel settore dei trasporti** è il risultato del comportamento individuale in materia di mobilità che comprende tutte le persone e tutte le merci che sono in viaggio all'interno di un determinato spazio. La domanda viene misurata attraverso il numero di spostamenti (tragitti o percorsi dei veicoli) oppure attraverso la somma dei tragitti effettuati da persone e merci (prestazione di trasporto). Spesso la domanda nel settore dei trasporti viene differenziata in base ai mezzi di trasporto.

Microcensimento mobilità e trasporti nei Grigioni 2015: oltre l'80% di tutte le economie domestiche grigionesi possiede un'automobile e quasi il 30% delle economie domestiche nel Cantone dei Grigioni dispone di due o più automobili. Allo stesso tempo il numero di biciclette è superiore alla media svizzera: nonostante le condizioni topografiche particolari, il 70% di tutte le economie domestiche nei Grigioni possiede almeno una bicicletta. Inoltre, ben oltre la metà di tutte le persone domiciliate nel Cantone dei Grigioni possiede almeno un abbonamento del trasporto pubblico.

Quando si tratta di scegliere il mezzo di trasporto, le priorità dei grigionesi sono chiare. Poco più di due terzi della distanza quotidiana vengono percorsi con l'automobile privata, mentre i trasporti pubblici seguono con il 23% e la quota del traffico pedonale e ciclistico ammonta a poco meno del 7%.

La quota di gran lunga maggiore degli spostamenti è riferibile al tempo libero, circa la metà della distanza quotidiana va attribuita a questo scopo. Con circa il 20% della distanza quotidiana, il lavoro segue al secondo posto, mentre al terzo posto si colloca il traffico in relazione agli acquisti.

Riduzione al minimo della mobilità: la mobilità nasce dal collegamento dei bisogni fondamentali dell'uomo (abitazione, lavoro, formazione, sostentamento, tempo libero, ecc.). È possibile ridurla al minimo organizzando adeguatamente queste funzioni e consentendo brevi tragitti. Queste istruzioni operative sono oggetto di altri capitoli del piano direttore (ad es. insediamento, turismo).

Piano settoriale dei trasporti della Confederazione: il piano settoriale dei trasporti contiene indicazioni vincolanti su obiettivi, principi e priorità riguardo a singoli settori specifici della politica dei trasporti e delle infrastrutture della Confederazione (ferrovia, strade, aeronautica e navigazione). **La parte programmatica** (approvata il 20.10.2021) fornisce una panoramica complessiva della politica dei trasporti della Confederazione. Essa indica secondo quali obiettivi, principi e priorità sovraordinati la Confederazione adempie i suoi compiti con incidenza territoriale nel settore dei trasporti e quali conclusioni si possono trarre per la pianificazione dei singoli vettori.

La parte programmatica viene attuata in base a quattro parti dedicate alle infrastrutture. Queste si compongono di una parte concettuale e di schede di coordinamento:

- | **La parte Infrastruttura ferroviaria (SIS)** prende in esame le infrastrutture adibite al traffico ferroviario che rientrano nell'ambito di competenza della Confederazione.
- | **La parte Infrastruttura stradale (SIN)** ha ad oggetto lo sviluppo delle strade nazionali a lungo termine.
- | **La parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)** tratta tutte le infrastrutture che servono all'esercizio civile degli aeromobili: aeroporti nazionali, aerodromi regionali, aerodromi militari utilizzati anche a scopo civile, campi d'aviazione, eliporti, aree d'atterraggio in montagna, impianti di sicurezza aerea.
- | **La parte Infrastruttura navigazione (SIF)** coordina le infrastrutture legate alla navigazione di competenza della Confederazione. Sostanzialmente ciò riguarda le vie d'acqua utilizzate dalle navi di grosso tonnellaggio (idrovie). Per i Grigioni a tale proposito non vi è necessità di intervenire.

Nei rispettivi sottocapitoli vengono indicate le schede di coordinamento che riguardano il Cantone dei Grigioni.

Trasporto multimodale: nel settore dei trasporti con il concetto di multimodalità si intende l'utilizzo di svariati vettori o mezzi di trasporto diversi per un unico spostamento di persone o di merci. Lo spostamento avviene con almeno due vettori o mezzi di trasporto diversi. Diversamente da quanto accade nel trasporto diretto, nel trasporto multimodale la catena di trasporto viene interrotta almeno una volta, ad es. presso nodi di coincidenza oppure stazioni di carico di autoveicoli o di merci.

Con il concetto di **mobilità combinata** si intende il trasporto multimodale di persone. Gli impianti P+R oppure B+R sono esempi di mobilità combinata. Impianti P+R (inglese: park = «parcheggiare» e ride = «andare con un mezzo») sono posteggi situati presso importanti snodi dei trasporti pubblici (ad es. stazioni ferroviarie o fermate del bus). In analogia, per B+R («bike and ride») si intendono posteggi per biciclette situati presso importanti snodi del trasporto pubblico. Sempre più spesso simili snodi vengono sviluppati fino a diventare hub di mobilità intermodale per collegare offerte di mobilità odierne e future a livello digitale e fisico e permettere un passaggio senza difficoltà tra diversi mezzi di trasporto.

Il **trasporto combinato o intermodale** consiste nel fatto che container o veicoli (ad es. autocarri) vengano trasportati con un altro vettore (ad es. ferrovia). Nel trasporto di merci si distingue tra trasporto combinato accompagnato e non accompagnato (cfr. cap. 6.6).

La **gestione della mobilità** è mirata a ridurre il traffico individuale motorizzato influenzando il comportamento delle persone. Vi rientrano la creazione di incentivi per l'utilizzo dei trasporti pubblici (ad es. contributo finanziario all'abbonamento TP), la promozione del car pooling e del traffico ciclistico (ad es. offrendo un numero sufficiente di posteggi per biciclette), la gestione dei posteggi nonché offrendo automobili aziendali per viaggi di servizio. La gestione della mobilità è uno strumento utilizzato principalmente da aziende, ma anche da edifici abitativi soprattutto in un contesto urbano. Occorre sottolineare che rendere i parcheggi a pagamento è uno strumento fondamentale per la gestione della mobilità.

Strategie di mobilità aziendale: con strategie di mobilità le aziende analizzano in maniera consapevole la mobilità interna all'azienda e influiscono su di essa. Da un lato così facendo si intende perseguire una mobilità più ecologica, spesso però possono anche essere ridotti i costi d'esercizio (ad es. ridimensionando il parco automobili oppure riducendo i posteggi).

Gestione del traffico: il termine gestione del traffico sintetizza tutte le misure che fanno in modo che tutto il traffico scorra in modo il più possibile regolare, tranquillo, a basse emissioni e sicuro ricorrendo a installazioni di segnaletica, di gestione e di informazione sul traffico. Le misure possono riguardare strade nazionali, cantonali e comunali. Esse vanno adottate in particolare in aree in cui si verificano congestimenti del traffico. Ma vi rientra anche la gestione del traffico in funzione dell'offerta di posteggi.

Digitalizzazione: la digitalizzazione permette un'elaborazione dei dati rapida e affidabile e per questa ragione ha risvolti sui sistemi di trasporto. Già da diversi anni in Svizzera trovano applicazione sempre più spesso approcci di soluzione che ricorrono a tecnologie digitali. Ad es.:

- | La gestione del traffico su strade nazionali comprende misure tecniche di segnaletica e di gestione che vengono collegate con una centrale e in tal modo garantiscono un traffico sicuro e fluido sulle strade nazionali. Ciò comprende ad es. l'attività di informazione degli utenti della strada (ad es. situazione del traffico o previsioni riguardo al tempo di percorrenza in tempo reale) e il convogliamento del traffico (ad es. consigli sull'itinerario) attraverso canali digitali. La tecnologia della comunicazione collega gli utenti tra loro e comporta un aumento della sicurezza della circolazione. Spesso è possibile individuare situazioni critiche già in precedenza e grazie a un comportamento previdente nel traffico è possibile risolverle.

- | Nel settore del trasporto pubblico di persone applicazioni per dispositivi mobili permettono di migliorare le informazioni e la consulenza fornite agli utenti nonché di procedere in modo semplice all'acquisto di biglietti. L'interconnessione basata sulla comunicazione in tempo reale e sulla digitalizzazione mobile permette di utilizzare le infrastrutture in maniera più efficiente sotto il profilo economico e di ottimizzare il comportamento individuale in materia di mobilità. La digitalizzazione del traffico ferroviario (ad es. con sistemi di gestione) permette di intensificare la successione dei treni e quindi di migliorare l'utilizzazione delle infrastrutture.
- | In alcune aree urbane e rurali della Svizzera vengono testati sempre più spesso minibus a guida autonoma.
- | Nel settore dell'aeronautica i sistemi satellitari contribuiscono a una buona gestione dell'avvicinamento in vista dell'atterraggio e dei decolli.

Con il progresso della digitalizzazione, simili soluzioni tecniche assumeranno un'importanza sempre maggiore.

IVS: l'inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS) rappresenta una base preziosa per il Cantone e i comuni ed è disponibile come strumento di ausilio decisionale. L'IVS comprende un inventario delle vie di comunicazione storiche da proteggere e degli elementi della rete secondaria e fornisce una panoramica della storia del traffico in Svizzera. Oltre alle disposizioni di importanza nazionale e regionale (= cantonale), contiene anche informazioni sulle vie di comunicazione storiche di importanza comunale. L'inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS) è un inventario federale creato in applicazione della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (artt. 5 e 6, LPN) per conto dell'UFAFP. Dal 1999 l'Ufficio federale delle strade USTRA è l'organo federale competente.

Oggetti

Nessuno

6.2 Circolazione stradale

Situazione iniziale

La rete stradale di importanza cantonale è composta dalla rete di strade nazionali della Confederazione nonché dalla rete di strade cantonali.

A partire dal 2020 la Confederazione gestisce una rete di strade nazionali per una lunghezza di circa 220 km (N13, N28 ed N29) sul territorio del Cantone dei Grigioni. La rete di strade nazionali si compone di una rete di base e di una rete complementare. Questa rete stradale d'ordine superiore costituisce il collegamento macroterritoriale del Cantone dei Grigioni da nord e da sud e collega in particolare le aree a maggiore densità insediativa nella Valle grigione del Reno nonché le località turistiche situate in Engadina, Prettigovia e nei dintorni di Davos.

La Confederazione attribuisce priorità all'utilizzazione ottimale delle proprie infrastrutture esistenti prima di procedere alla costruzione di nuovi assi o all'ampliamento di quelli esistenti. Misure di gestione del traffico sono mirate a ottimizzare la capacità dell'intera rete stradale. In sede di costruzione o di ampliamento di infrastrutture occorre fornire prova del fatto che:

- | le capacità disponibili sono state sfruttate appieno con misure di gestione del traffico,
- | che le possibilità di sgravio attraverso altre infrastrutture o mezzi di trasporto non possono fornire il contributo auspicato,
- | che gli ampliamenti contribuiscono allo sviluppo territoriale perseguito e sono conformi ai principi della sostenibilità.

Al fine di garantire un allacciamento efficiente e affidabile delle numerose vallate, è necessaria una rete di strade cantonali fitta se rapportata alla popolazione, la quale consiste in circa 540 chilometri di strade principali e in 820 chilometri di strade di collegamento. Negli ultimi 30 anni su tratti di questa rete il volume di traffico ha registrato un sensibile aumento. Dato che nello stesso periodo anche il traffico sulle strade nazionali è aumentato, durante picchi giornalieri o stagionali sugli assi principali (regioni di Imboden, Landquart, Plessur, Prettigovia – Davos, Viamala, Bassa Surselva) si verificano congestioni del traffico e in parte si verifica anche traffico di aggiramento dalle strade nazionali verso la rete subordinata.

In particolare, nei numerosi comuni di dimensioni minori e nelle frazioni delle vallate, le strade principali e di collegamento rappresentano spesso l'unico collegamento stradale continuo nell'area di insediamento. Di conseguenza, in particolare all'interno delle località, le strade cantonali devono essere al servizio anche di altri tipi di traffico (autobus pubblici, traffico pedonale e ciclistico, trasporto di merci, traffico agricolo) oltre al traffico individuale motorizzato. Per di più, esse non devono arrecare pregiudizio a utilizzazioni limitrofe e per quanto possibile non devono produrre un effetto divisorio all'interno dell'organismo insediativo.

La costruzione delle parti principali dei diversi tratti della rete stradale cantonale risale al XIX secolo. Il clima alpino, la topografia e i possibili pericoli naturali (ad es.

Ampliamento della rete di strade nazionali
[vedi spiegazioni](#)

Base Cantone
[vedi spiegazioni](#)

Gestione del traffico
[vedi spiegazioni](#)
cap. 6.1

Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, 2006, strategie di sviluppo S2.1, S2.2, S7.1.
[vedi spiegazioni](#)

[vedi programma di costruzione delle strade sul sito web dell'Ufficio tecnico dei Grigioni](#)

valanghe, cadute di massi, smottamenti o colate detritiche) rendono più difficili le condizioni quadro per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento della rete stradale. Per tale ragione in futuro occorrerà focalizzare ancor più l'attenzione per adattare la rete stradale esistente alle diverse esigenze in materia di traffico e di pianificazione territoriale in base alle singole situazioni e in maniera equilibrata.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

Viene gestita una rete stradale cantonale efficiente che tiene conto nel modo più equilibrato possibile delle diverse esigenze dei vari utenti, delle utilizzazioni a ciò correlate nonché delle strutture insediativa limitrofe. In tale contesto viene dedicata particolare attenzione all'insediamento variegato e decentralizzato dei Grigioni. La rete viene gestita nel modo più efficiente possibile e se assolutamente necessario viene ampliata con moderazione.

In linea di principio la politica cantonale in materia di traffico stradale si conforma alle seguenti priorità in ordine decrescente:

1. Garantire l'esercizio della rete stradale
2. Mantenere le infrastrutture esistenti
3. Ottimizzare la rete stradale esistente
4. Realizzare opportuni sistemi di decongestionamento del traffico (ad esempio circonvallazioni) nonché grandi progetti

Grandi progetti
vedi spiegazioni

Piano territoriale dei Grigioni
vedi cap. 2.2

Provvedimenti secondo i tipi di spazio
vedi 6.1

Linee direttive

Urbanizzare e collegare il territorio cantonale per il traffico stradale

Le strade nazionali fungono da collegamenti stradali sicuri ed efficienti per il traffico da e verso i Grigioni, ossia per il collegamento diretto dei centri economici e turistici grigionesi alla rete stradale nazionale e internazionale nonché per il traffico di transito.

Le aree urbane, urbane a vocazione turistica e suburbane nonché suburbane a vocazione turistica vengono collegate fra di loro e a Coira, capitale del Cantone, con collegamenti stradali sicuri e sufficientemente ampi.

Al fine di garantire una buona raggiungibilità, le aree rurali nonché le aree rurali a vocazione turistica vengono collegate ai centri cantonali e regionali e alle località con funzione di supporto nonché agli assi principali attraverso la rete di strade cantonali.

Proteggere la popolazione e l'ambiente dagli effetti negativi del traffico

Al fine di proteggere la popolazione e l'ambiente da risvolti negativi, le strade vengono realizzate in maniera tale da risparmiare più superficie possibile, i valori limite previsti dalla legge per l'inquinamento fonico e atmosferico vengono rispettati e ove possibile le strade all'interno degli abitati vengono realizzate e integrate in maniera compatibile con l'insediamento. In questo contesto occorre distinguere tra strade orientate al traffico e strade orientate all'insediamento. Nell'ampliamento delle tratte stradali all'interno degli abitati occorre avere riguardo per le strutture insediativa esistenti. Va perseguito un livello delle velocità che tenga conto sia di aspetti legati alla sicurezza e all'ambiente, sia delle capacità.

Compatibilità
con gli insediamenti, strade
orientate al traffico e all'insediamento
[vedi spiegazioni](#)

Gestione adeguata del traffico nelle ore di punta

Laddove si registrano carenze di capacità negli orari di punta, in particolare per il traffico causato dal pendolarismo, dal turismo e dalle attività del tempo libero, nella definizione dei provvedimenti valgono le seguenti idee direttive:

«Criteri determinanti»
[vedi spiegazioni](#)

- | Nel caso in cui è toccata direttamente l'area degli insediamenti vanno potenziati o privilegiati nel limite del possibile i mezzi pubblici di trasporto, va favorito il traffico pedonale e ciclistico e vanno adottate delle misure per dirigere il traffico, quali ad es. la gestione dei posteggi, provvedimenti per la riduzione della velocità e la gestione del traffico.
- | Nel caso in cui l'area degli insediamenti non sia direttamente interessata, l'eventuale traffico di aggiramento attraverso gli insediamenti limitrofi per quanto possibile viene inibito quale integrazione alle misure volte a potenziare o a privilegiare i trasporti pubblici.

Creare premesse ottimali per il traffico stradale pubblico

Al fine di garantire un collegamento ottimale degli insediamenti e un servizio privo di inconvenienti, si tiene conto delle esigenze del traffico stradale pubblico (autobus), ad esempio attraverso misure di rafforzamento e tratti preferenziali.

«Premesse ottimali»
[vedi spiegazioni](#)

Prendere in esame e attuare sotto il profilo della pianificazione locale il fabbisogno di posteggi in ubicazioni specifiche

Nelle vicinanze di snodi importanti del traffico stradale (incroci, diramazioni e uscite della rete di strade nazionali, come ad es. Domat/Ems e Landquart) vi è un fabbisogno di posteggi per car sharing (car pooling). In singole ubicazioni nelle aree rurali e negli spazi naturali, per via della mancanza o dell'offerta insufficiente di posteggi, spesso i veicoli vengono parcheggiati in maniera selvaggia (ad es. turismo per sciescursionismo lungo le strade dei passi). In queste ubicazioni specifiche occorre prendere in esame e attuare sotto il profilo pianificatorio provvedimenti adeguati, ad es. la creazione di posteggi.

Indicazioni attuative

Nell'esercizio, nella manutenzione e nell'ampliamento della propria rete stradale il Cantone tiene conto in maniera equilibrata delle diverse funzioni dei collegamenti interessati e delle diverse esigenze degli utenti.

Responsabile: Ufficio tecnico

Misure di accompagnamento
[vedi spiegazioni](#)

Il traffico di aggiramento attraverso gli insediamenti, ad es. in caso di congestione della N13 e della N28, viene ridotto a un minimo mediante misure di accompagnamento.

Responsabile: Polizia cantonale

Concezione dello spazio stradale
[vedi spiegazioni](#)

Lungo strade molto trafficate, ove ciò risulta ragionevolmente fattibile, vengono realizzate misure edilizie e tecniche di gestione del traffico che favoriscono i trasporti pubblici, ad esempio impianti semaforici e corsie riservate agli autobus. Allo stesso tempo le misure sono utili anche a ottimizzare il flusso del traffico per il TIM.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Strade orientate all'insediamento all'interno degli abitati vengono realizzate in maniera compatibile con gli insediamenti in conformità alla loro funzione e le immissioni dovute al traffico stradale vengono contenute entro i valori limite previsti dalla legge.

Responsabile: Ufficio tecnico

A condizione che siano soddisfatti determinati presupposti (ad es. quota elevata del traffico di transito rispetto al traffico origine/destinazione, condizioni urbanistiche difficili), in caso di volume di traffico elevato e di aree di insediamento fortemente gravate può essere presa in considerazione la realizzazione di sistemi di decongestionamento per spostare il traffico di transito. La pianificazione e l'attuazione di sistemi di decongestionamento del traffico (ad esempio circonvallazioni) avviene in base alle priorità definite nel programma di costruzione delle strade. In tal modo viene garantito che i mezzi finanziari vengano impiegati in maniera mirata e ottimizzata in località con elevata necessità di intervenire e con elevato effetto di sgravio atteso.

Responsabile: Ufficio tecnico

I comuni situati nelle vicinanze di importanti snodi del traffico stradale (incroci, diramazioni e raccordi della rete di strade nazionale) chiariscono a livello sovracomunale il fabbisogno e possibili ubicazioni per posteggi per car pooling in un raggio di almeno 3 km dal relativo snodo. L'attuazione avviene nella pianificazione locale.

Responsabili: Comuni

A condizione che non vi siano alternative ricorrendo ai trasporti pubblici e l'intervento nella natura e nel paesaggio si collochi a un livello sostenibile, in ubicazioni specifiche caratterizzate da elevate frequenze nelle aree rurali e naturali viene creata un'offerta sufficiente in termini di posteggi al fine di evitare che i veicoli vengano posteggiati su superfici non idonee. La dimostrazione del fabbisogno deve essere fornita a livello sovracomunale. L'attuazione può avvenire (se si trova al di fuori del comprensorio insediativo) nel quadro di una procedura di progetto, del piano generale di urbanizzazione e nella successiva procedura EFZ.

Responsabile: comuni o l'autorità competente per la procedura di progetto

Spiegazioni

Basi Cantone: il Cantone è responsabile per le strade principali e per le strade di collegamento (art. 4 L Stra). La legge stradale cantonale e l'ordinanza stradale cantonale nonché il programma di costruzione delle strade risultano determinanti per la pianificazione, la progettazione, la manutenzione e il finanziamento delle strade principali e di collegamento. Le strade comunali nonché le strade agricole e forestali sono di competenza dei comuni.

Ampliamento della rete di strade nazionali: con l'accoglimento da parte del Popolo e dei Cantoni del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) in data 12.02.2017, dal 1.1.2020 in tutta la Svizzera 400 chilometri di strade cantonali sono stati inseriti nella rete delle strade nazionali. Nel Cantone dei Grigioni il tratto ThusisSilvaplana è stato integrato nella N29 (circa 56 km).

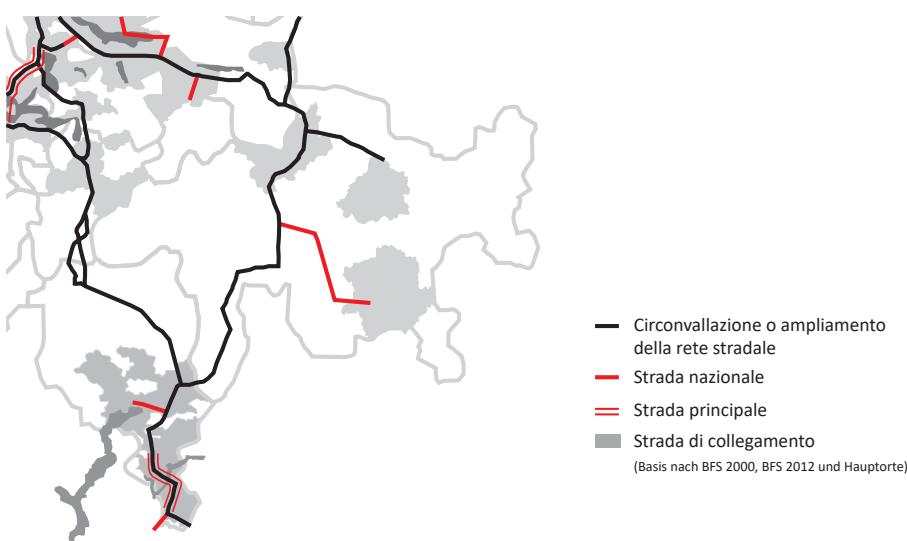


Figura 6.1:
estratto carta
della rete delle
strade nazionali
nel Cantone dei
Grigioni e del
Ticino dopo l'inserimento della
N29

Piano settoriale dei trasporti della Confederazione, parte Infrastruttura stradale (SIN): spiegazioni esaustive relative al Piano settoriale dei trasporti della Confederazione sono contenute nel cap. 6.1. Per il Cantone dei Grigioni risulta essere rilevante la scheda di coordinamento OB 12.1, completamento della rete N28 Landquart – Klosters Selfranga con il corridoio faunistico N28 Fanas; Grüschi – Schiers (GR6). Questo oggetto SIN OB12.1 è stato ripreso con stati di coordinamento identici nel piano direttore cantonale quale oggetto 07.TS.02 (vedi capitolo E – oggetti).

Grandi progetti: per grandi progetti si intendono progetti che sono nettamente più costosi rispetto a una normale nuova costruzione o a un normale ampliamento di un tracciato esistente. La circonvallazione esistente di Flims con le due gallerie Flimserstein e Prau Pulté è un esempio tipico di un grande progetto. In questo caso la realizzazione di nuovo tracciato aperto o un ampliamento sul tracciato esistente sarebbe stato nettamente più conveniente.

Premesse ottimali: sono intesi fra l'altro i provvedimenti speciali per la circolazione degli autobus (ad es. corsie riservate, norme di polizia del traffico e di tecnica della segnaletica, norme sulla polizia del traffico, ecc.). Tali provvedimenti risultano efficaci solo se pianificati e realizzati in modo adeguato al luogo e alla sua particolare situazione.

Compatibilità con gli insediamenti: un elevato grado di compatibilità significa che la popolazione che vive in aree di insediamento densamente popolate è protetta dagli effetti negativi dovuti al traffico (ad es. elevate immissioni foniche o inquinamento atmosferico). Inoltre, si tratta di conservare l'attrattiva quale posto dove abitare grazie al miglioramento della qualità dello spazio stradale.

Strade orientate al traffico e all'insediamento: riguardo alle strade in aree di insediamento, le norme SN 640 040b «Progettazione, basi» nonché SN 640 210 «Concezione dello spazio stradale» operano una distinzione tra strade orientate al traffico e strade orientate all'insediamento. Strade orientate al traffico si conformano in via prioritaria alle esigenze del traffico motorizzato. Strade di questo tipo garantiscono la sicurezza, l'efficienza e l'economicità dei trasporti. Le strade orientate all'insediamento sono a disposizione di tutti gli utenti, ragione per cui occorre evitare che il traffico motorizzato assuma un ruolo dominante e tenere conto anche di aspetti sociali (ad es. spazio d'incontro). L'art. 15 cpv. 2 della legge stradale cantonale (LStra) stabilisce che le strade cantonali in linea di principio si orientano al traffico. Si deve tuttavia tenere adeguatamente conto delle esigenze dei trasporti pubblici, dei pedoni, dei ciclisti e delle persone portatrici di handicap.

Strutturazione dello spazio stradale: lo spazio stradale su strade orientate all'insediamento può essere strutturato in maniera tale da tenere conto delle richieste e delle esigenze di diversi utenti (ad es. automobilisti, ciclisti o pedoni) nonché delle persone che abitano nei dintorni. Il dimensionamento delle carreggiate, corsie ciclabili e ciclopiste o marciapiedi sono elementi importanti. Piani di esercizio e di strutturazione

fungono da base per la determinazione di una concezione mirata ed equilibrata dello spazio stradale all'interno delle località. Al di fuori degli insediamenti la strada stessa (e il suo tracciato) può essere soggetta a principi inerenti la sua configurazione, in particolare in aree con carattere turistico (ad es. strade dei passi).

Misure collaterali comprendono ad es. i piazzali di controllo del traffico pesante, i controlli di polizia, provvedimenti organizzativi per garantire la sicurezza dell'esercizio, l'impedimento dell'utilizzo di strade secondarie per evitare il traffico sugli assi principali della rete stradale sovraordinata, ecc.

Gestione del traffico: il termine gestione del traffico sintetizza tutte le misure che fanno in modo che tutto il traffico scorra in modo il più possibile regolare, tranquillo, a basse emissioni e sicuro ricorrendo a installazioni di segnaletica, di gestione e di informazione sul traffico.

Oggetti

Indicazione 1: i progetti che si fondano su un decreto del Governo del Cantone dei Grigioni rilevante ai fini del piano direttore sono vincolanti per le autorità e presentano uno sfondo colorato nell'elenco degli oggetti. Anche i progetti che sono oggetto di un piano settoriale della Confederazione sono vincolanti per le autorità, ma si basano su un decreto del Consiglio federale. Questi progetti vengono inseriti a titolo informativo nella lista degli oggetti sotto riportata e per tale ragione non presentano uno sfondo colorato.

Indicazione 2: per tutti gli oggetti ai quali è stato assegnato lo stato di coordinamento «dati acquisiti», è necessario chiarire innanzitutto l'interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio. Devono essere verificati anche gli inventari concernenti le questioni dell'acqua e della protezione ambientale e altro (caccia, agricoltura, energia, ecc.). La compatibilità relativa al caso in questione o l'interesse superiore devono essere dimostrati mediante un'adeguata ponderazione degli interessi. Questa può assumere la forma di un'indagine preliminare (conflitti incompatibili con il progetto) nella procedura di allestimento del piano direttore e infine (chiarimento approfondito) nella procedura di approvazione dei piani. Non è previsto alcun riferimento ai singoli oggetti (nella colonna osservazione / rimando).

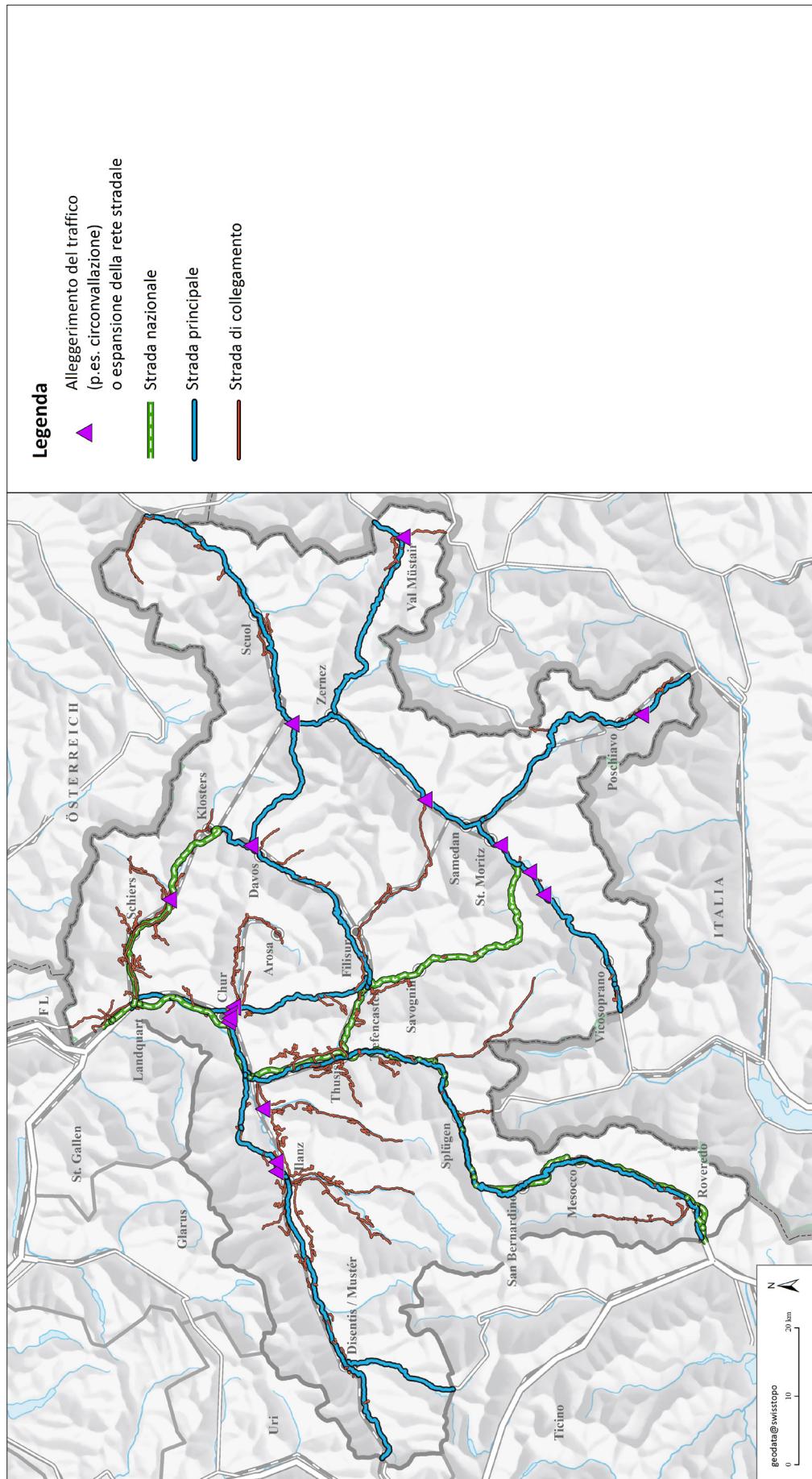
Strassen Kategorie	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Nationalstrasse	07.TS.02	nein	N28 Nationalstrasse Prättigauerstrasse	Vororientierung	Ausbau, Abschnitt Fideris Station – Küblis Dalvazza	Sachplaninhalt, entspricht Sachplan Verkehr SIN-Objekt Nr. OB 12.1 Netzfertigstellung N28 Landquart - Klosters Selfranga (Trassee Jenaz-Dalvazza)
Hauptstrasse	01.TS.06	nein	H3a Julierstrasse	Festsetzung	Ausbau, Neuverschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung (Rosenhügel)	Nr. Agglomerationsprogramm: MIV4.1
Ergänzung Strassen-netz	01.TS.08	nein	Chur-West	Festsetzung	Aus- und Neubau, Bessere Erschließung von Chur West	
Ergänzung Strassen-netz	27.TS.01	nein	Chur, Kasernenstrasse	Zwischenergebnis	Ausbau oder Neutrassierung, Verbesserung Verkehrssituation Welschdörfli	
Hauptstrasse	11.TS.02	nein	H3b Malojastrasse	Zwischenergebnis	Ausbau, Abschnitt Sils i. E. – Plaun di Lej (mit Radweg/-streifen)	
Hauptstrasse	11.TS.02	nein	H3b Malojastrasse	Zwischenergebnis	Ausbau, Abschnitt Silvaplana – Sils i.E. (mit Radweg/-streifen)	
Hauptstrasse	29.TS.01	nein	H19 Oberalpstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung, Umfahrung Schlulein	

Strassen Kategorie	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Hauptstrasse	10.TS.01	nein	H28c Ofenbergstrasse	Festsetzung	Verkehrsentlastung Sta. Maria	<p>siehe erläuternder Bericht zur Richtplananpassung vom März 2025 inkl. Grundlagen Variantevaluation.</p> <p>Festlegungen z.Hd. der Folgeverfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Reduktion der oberirdisch in Erscheinung tretenden Abschnitte der Umfahrungsstrasse bzw. einer Verlängerung des Umfahrungstunnels in Richtung Westen (Federführung: Tiefbauamt) - Sicherstellung optimale Gestaltung und landschaftliche Einbettung der Umfahrungsstrasse (Federführung: Tiefbauamt) - Durchführung qualitätssichernder Verfahren für die architektonische Gestaltung der Portalfelder (Federführung: Tiefbauamt) - Sicherung und Umsetzung von flankierenden Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt von Sta. Maria zwecks Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung Aufenthaltsqualität (Federführung: Gemeinde Val Müstair) - Kontinuierliches Monitoring der Verkehrssituation während der Offenhaltung des Umbrailpasses nach Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse (Federführung: Tiefbauamt) - Kompensation Fruchtfolgeflächen im Rahmen des Auflageprojekts (Federführung: Tiefbauamt) - Abstimmung mit Wildtierkorridor GR33 (Federführung: Tiefbauamt)

Traffico
Circolazione stradale

6.2-10

Strassen Kategorie	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Hauptstrasse	11.TS.03	nein	H27 Engadinstrasse	Ausgangslage	Neutrassierung, Umfahrung La Punt Chamues-ch	- Umsetzung von Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt von La Punt zwecks Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Federführung: Gemeinde La Punt Chamues-ch) - siehe erläuternder Bericht zur Richtplananpassung vom März 2021
Hauptstrasse	11.TS.04	nein	H27 Engadinstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung, Umfahrung Susch (2 Varianten)	
Hauptstrasse	11.TS.05	nein	H27 Engadinstrasse	Vororientierung	Ausbau, Verkehrsentlastung St. Moritz	
Hauptstrasse	06.TS.01	nein	H3a Julierstrasse	Festsetzung	Anschluss Schanfiggerstrasse, Neutrassierung, St. Luzibrücke	
Hauptstrasse	28.TS.02	nein	H28b Flüelastrasse	Vororientierung	Anschluss Flüelastrasse Stilli	
Strada principale	21.TS.01	no	H29 Strada del Bernina	Informazioni preliminari	Alleggerimento all'interno dell'abitato di Le Prese	
Verbindungsstrasse	23.TS.01	nein	745.00 Rechtsrheinische Oberländerstrasse	Vororientierung	Ausbau Ruinaulta Abschnitt Zault-Spitg	
Verbindungsstrasse	29.TS.01	nein	723.11 Sagognnerstrasse	Zwischenergebnis	Neutrassierung Erschliessung Sagogn	





6.3 Trasporto pubblico di persone

Situazione iniziale

In conformità agli orientamenti sovraordinati della Confederazione, il Cantone dei Grigioni e i comuni si occupano dei collegamenti di trasporto nel Cantone con i trasporti pubblici e promuovono il loro utilizzo. In collaborazione con la Confederazione il Cantone pianifica, ordina e finanzia l'offerta di base nel trasporto pubblico regionale e fornisce un contributo al fondo per l'infrastruttura ferroviaria. I comuni pianificano, ordinano e finanziano il traffico locale.

Catene di trasporto dotate di attrattiva, continue e disponibili nell'arco di tutta la giornata nel settore dei trasporti pubblici rivestono grande importanza. Ciò comprende coincidenze ben coordinate tra i mezzi di trasporto, tragitti brevi e comodi per cambiare mezzo, sistemi tariffari e informativi comuni per tutti i vettori nonché punti di contatto intermodali adeguati alle esigenze degli utenti verso il traffico individuale e il traffico pedonale e ciclistico. Il Cantone coordina i diversi attori e le loro attività di pianificazione allo scopo di garantire un'offerta di TP coordinata in modo ottimale.

L'integrazione sovraordinata dei Grigioni nelle reti di trasporto sovra regionali e internazionali avviene in misura considerevole attraverso il tratto FFS Coira – Zurigo e l'asse della valle del Reno. Ulteriori offerte ferroviarie sovracantonal e internazionali esistono tra Disentis e Andermatt nonché tra St. Moritz e Tirano. Gli altri collegamenti transfrontalieri oggi vengono garantiti mediante linee di autobus.

La rete dei trasporti pubblici nei Grigioni è composta dalle linee ferroviarie delle Ferrovie federali svizzere (FFS), della Ferrovia retica (FR) e della Matterhorn – Gotthard Bahn (MGB) nonché da numerose linee di autobus, dalla funivia Rhäzüns – Feldis e dal battello in servizio regolare sul lago di Sils. La rete dei TP svolge un ruolo decisivo soprattutto per il turismo.

La spina dorsale dei trasporti pubblici all'interno del Cantone è costituita dal tratto FFS Coira – Maienfeld nonché dalla rete a scartamento metrico lunga circa 400 chilometri della FR e della MGB, la quale viene integrata da linee di auto-bus di importanza sovra regionale. Questa rete collega i centri nelle aree urbane e suburbane nonché nelle aree rurali e località turistiche e collega le aree di intervento. Riguardo all'ulteriore ampliamento risultano determinanti le fasi di ampliamento PROSSIF 2025 e 2035 della Confederazione, il concetto «Retica 30» del Cantone e della FR nonché la «Gesamtperspektive Ostschweiz» delle FFS.

Le peculiarità topografiche e l'estensione territoriale del Cantone dei Grigioni influiscono in maniera considerevole sulla strutturazione dei trasporti pubblici. Per tale ragione le vallate e le regioni, che spesso presentano una densità demografica relativamente bassa, vengono collegate in buona parte tramite autobus su strada. Le zone turistiche grigionesi si focalizzano sulle esigenze in termini di tempo libero e di svago delle aree metropolitane e sul mercato internazionale. I trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni rivestono un ruolo importante riguardo al trasporto di questi ospiti. Circa 3/4 dei trasporti nel trasporto pubblico di persone vanno attribuiti al traffico dovuto al turismo e alla mobilità del tempo libero.

Una fitta rete di linee di autobus copre il Cantone e garantisce in particolare il collega-

Legge sui tra-
sporti pubblici
nel Cantone dei
Grigioni (LTP)

PROSSIF
[vedi spiegazioni](#)

Retica 30+
[vedi spiegazioni](#)

Interventi di mi-
glioramento della
raggiungibilità
[vedi spiegazioni](#)

Gesamtperspek-
tive Ostschweiz
[vedi spiegazioni](#)

mento di località e destinazioni turistiche nonché il loro allacciamento alla ferrovia e ai centri. Nelle aree urbane e suburbane nonché in località turistiche le offerte del trasporto locale garantiscono l'allacciamento capillare e il collegamento alla rete sovraordinata.

Linee di autobus a lunga percorrenza integrano l'offerta ferroviaria internazionale e in singoli casi anche nazionale, in particolare nei punti in cui sono possibili catene di trasporto più rapide. Esse svolgono una funzione complementare rispetto alle offerte esistenti di TP.

L'area di Coira, l'Alta Engadina, la destinazione Davos/Klosters nonché la Mesolcina / Calanca fanno parte di unioni tariffarie regionali o intercantonal. L'AG grigionese rappresenta un abbonamento di TP per l'intero territorio cantonale.

Le infrastrutture per i trasporti pubblici su strada sono di competenza dei comuni, il Cantone fornisce dei contributi.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

L'offerta nel settore dei trasporti pubblici è attrattiva e adeguata alle esigenze. L'utilizzo dei trasporti pubblici viene promosso. L'offerta si conforma alle strategie del Progetto territoriale Grigioni, sostiene lo sviluppo territoriale auspicato e soddisfa le diverse esigenze della mobilità quotidiana e del tempo libero nel modo più completo possibile.

Linee direttive

Mettere a disposizione un'offerta di trasporto adeguata ai tipi di spazio

L'offerta nel settore dei trasporti pubblici si conforma ai tipi di spazio previsti dal Progetto territoriale Grigioni, ai principi cantonali dell'offerta nonché alla domanda attesa per i diversi tipi di collegamento ai centri. Essa viene adeguata come segue ai tipi di spazio:

- | all'interno delle **aree urbane** viene proposta un'offerta fitta nel trasporto pubblico (cadenza ogni 10 minuti fino a cadenza semioraria). Mete importanti sono collegate con i trasporti pubblici, catene di viaggio devono essere garantite nel corso di tutta la giornata.
- | Vengono migliorati i collegamenti delle **aree suburbane** con i relativi centri. Le mete importanti nei centri e nei loro dintorni devono essere raggiungibili con i trasporti pubblici nel modo più diretto possibile e con la frequenza più elevata possibile (preferibilmente cadenza semioraria o più frequente).
- | Il collegamento delle aree di svago turistico intensivo con i centri extra-cantonali e con le aree metropolitane viene migliorato. L'attenzione viene focalizzata soprattutto su catene di viaggio comode e dotate di attrattiva.

Principi dell'offerta
vedi spiegazioni

Piano territoriale dei Grigioni
vedi cap. 2.2

Durante la stagione turistica, all'interno delle aree turistiche l'offerta dei trasporti pubblici viene ampliata.

- | Nelle **aree rurali** viene proposta un'offerta di base con i trasporti pubblici (cadenza oraria, possibili orari non serviti in caso di domanda molto scarsa). L'offerta garantisce il collegamento con centri regionali, con località aventi funzione di supporto e con importanti assi di collegamento.
- | **Centri regionali e centri di richiamo internazionale** vengono messi in rete ricorrendo a collegamenti dotati di attrattiva con i trasporti pubblici e di norma vengono collegati direttamente con Coira quale centro principale o con il centro extracantonale importante più vicino.

Tenendo conto dell'evoluzione a livello nazionale vengono create unioni tariffarie interessanti e quelle esistenti vengono sviluppate ulteriormente.

La qualità degli allacciamenti viene misurata mediante classi di qualità TP. Queste ultime costituiscono la base per misure di pianificazione territoriale e per la futura strutturazione dell'offerta di TP e quindi per lo stretto coordinamento tra insediamento e traffico.

Classi di qualità
TP, vedi spiegazioni
nella capitolo 5.1.2

Migliorare i collegamenti di trasporto pubblico da e verso i Grigioni

I collegamenti sovraregionali e internazionali vengono promossi. Tra questi rientrano:

- | la cadenza semioraria dei treni IC verso Zurigo
- | riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta FFS Zurigo – Coira
- | collegamenti diretti veloci con l'aeroporto di Zurigo
- | la «Bahn-Y» Coira – San Gallo/Costanza con coincidenza per Monaco di Baviera
- | catene di trasporto interessanti verso le più importanti metropoli in Svizzera e all'estero (Zurigo, Milano e Monaco di Baviera)
- | l'allacciamento diretto alla rete ferroviaria europea ad alta velocità
- | treni internazionali a lunga percorrenza aggiuntivi da e verso Coira
- | mantenimento dell'opzione di collegare la Mesolcina alla rete TILO
- | ottimizzazione dell'offerta Valposchiavo – Tirano (– Milano)

Attuare e sviluppare ulteriormente il piano d'offerta «Retica 30+»

Il piano d'offerta «Retica 30+» per il trasporto su rotaia e tramite autobus viene attuato. Gli interessi cantonali vengono tenuti in considerazione nel quadro dei

Retica 30+
vedi spiegazioni

PROSSIF
vedi spiegazioni

programmi di sviluppo strategico (PROSSIF) della Confederazione per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie necessarie. Inoltre, vengono realizzati ampliamenti delle infrastrutture che rientrano nel proprio ambito di responsabilità. In collaborazione con le imprese di trasporto occorre adeguare i piani di offerta a condizioni quadro mutate e svilupparli ulteriormente. Un'estensione della cadenza semioraria ad altre linee riveste un ruolo di primo piano.

Adeguare la rete ferroviaria e le infrastrutture per autobus alle nuove esigenze

La rete dei binari, le installazioni per la sicurezza dell'esercizio e gli impianti per l'approvvigionamento d'energia delle FFS, della FR e della MGB vengono costantemente adeguati alle nuove esigenze dal profilo della sicurezza, dell'efficienza, della riduzione dei tempi di percorrenza e del comfort dei passeggeri. I passaggi a livello sulla rete delle strade principali e d'allacciamento vengono eliminati e sostituiti con passaggi a diverso livello. Le stazioni ferroviarie e le fermate degli autobus vengono realizzate senza ostacoli se è soddisfatto il principio della proporzionalità. Ove necessario, riguardo alla rete ferroviaria e degli autobus vengono attuate misure volte a garantire la stabilità dell'orario.

Creare catene di trasporto dotate di attrattiva

Grazie al coordinamento ottimale degli orari e a tragitti brevi per cambiare mezzo, nei nodi ferroviari vengono create catene di trasporto dotate di attrattiva (snodi multimodali). Attraverso l'ottimizzazione e l'ampliamento delle offerte negli orari marginali si intende offrire, nei limiti delle risorse disponibili, il numero maggiore possibile di catene di viaggio anche di sera e nel fine settimana. Per la mobilità del tempo libero viene offerto un trasporto di persone e di bagagli dotato di attrattiva tra il luogo di domicilio fuori Cantone e il luogo di vacanza grigionese.

Un'integrazione adeguata del trasporto ferroviario a lunga percorrenza attraverso offerte di autobus a lunga percorrenza a livello nazionale e internazionale viene promossa mettendo a disposizione fermate adeguate. Idealmente tali offerte di autobus a lunga percorrenza dovranno essere integrare l'offerta di TP di TP esistente e creare un valore aggiunto per gli utenti del TP colmando tra l'altro lacune nell'offerta.

Indicazioni attuative

Il Cantone si impegna a favore degli ampliamenti necessari per potenziare l'offerta e coordina tra loro le funzioni di ferrovia e autobus con piani d'esercizio e una pianificazione comune delle infrastrutture. La pianificazione di ampliamenti dei TP avviene all'interno del triangolo di pianificazione costituito da offerta, infrastrutture e materiale rotabile.

In collaborazione con la Confederazione, i Cantoni e le regioni estere confinanti nonché con le imprese di trasporto, il Cantone sviluppa ulteriormente i piani di

offerta e di esercizio dei trasporti pubblici a livello regionale e sovraregionale fino all'attuazione. Facendo questo esso fa in modo che l'ampliamento dell'offerta sia adeguato alle esigenze e che i mezzi vengano impiegati in maniera efficiente. Le offerte vengono coordinate al fine di ottenere catene di trasporto per quanto possibile ottimali. Il Cantone prende in esame le possibilità di creare, sviluppare ulteriormente e coordinare unioni tariffarie dotate di attrattiva.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

In sede di pianificazione dell'offerta e delle infrastrutture dei trasporti pubblici, il Cantone, le regioni e i comuni tengono conto dei requisiti posti dal Progetto territoriale Grigioni. Per le singole aree di intervento valgono le seguenti indicazioni:

Piano territoriale dei Grigioni
vedi cap. 2.2

- | Nell'area d'intervento **Grigioni settentrionale** l'offerta di TP viene organizzata in conformità alle esigenze. Vengono chiarite le funzioni dei diversi mezzi di trasporto. Le offerte di autobus locali e regionali, Ferrovia retica e FFS vengono sistematizzate e coordinate tra loro in maniera ottimale per tutte le regioni.
- | Nell'area di intervento **Surselva** l'offerta di TP viene ampliata in conformità alle esigenze sull'asse Coira – Disentis – Andermatt.
- | Nell'area di intervento **Davos – Klosters** la raggiungibilità con i TP viene migliorata adottando misure sull'asse Landquart – Davos.
- | Nell'area di intervento **Bassa Engadina – Val Müstair** vengono ottimizzati i collegamenti di TP provenienti dall'area di Scuol verso Landeck – Innsbruck e dall'area Zernez – Val Müstair verso la Val Venosta.
- | Nell'area di intervento **Alta Engadina – Valposchiavo – Bregaglia** l'attrattiva dei collegamenti di TP tra la Lombardia e l'Alta Engadina viene aumentata attraverso coincidenze coordinate.
- | Nell'area di intervento **Albula** viene aumentata la raggiungibilità dai centri sovraordinati e vengono migliorati i collegamenti all'interno dell'area di intervento nonché verso Coira e verso l'Engadina.
- | Nell'area di intervento **Viamala** i trasporti pubblici vengono ampliati al fine di promuovere lo sviluppo territoriale dell'area Thusis – Domigliasca.
- | Nell'area di intervento **Moesano** vengono migliorati i collegamenti con il TP sull'asse tra Bellinzona e Coira in collaborazione con la regione Moesano e il Cantone Ticino e viene portata avanti la pianificazione del prolungamento della rete TILO fino a Roveredo e Grono.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Il Cantone, le regioni e i comuni sostengono l'introduzione di forme di trasporto alternative, come gli autobus a prenotazione, gli autobus a chiamata, i taxi collettivi, navette a guida autonoma e altri. In caso di necessità essi prendono in esame forme particolari per integrare offerte esistenti durante gli orari marginali, come pure per verificare eventuali richieste nelle aree non ancora servite.

Responsabili: a seconda dei casi l'Ufficio dell'energia e dei trasporti, i comuni o le regioni

Trasporto locale
[vedi spiegazioni](#)

I comuni e gli enti privati interessati promuovono l'ampliamento dei servizi locali d'autobus, nonché l'introduzione di nuove offerte di autobus locali. È loro compito provvedere anche al coordinamento di tali offerte con le offerte ferroviarie e di autobus esistenti a livello regionale e interregionale.

I comuni integrano progetti infrastrutturali dei trasporti pubblici nelle loro pianificazioni comunali delle utilizzazioni.

Responsabili: Comuni

Il Cantone si impegna a favore dell'allestimento tempestivo delle infrastrutture necessarie per attuare il concetto «Retica 30+», dei piani d'offerta delle fasi di ampliamento nazionali 2025 e 2035 nonché dell'allacciamento dei Grigioni alla rete ferroviaria europea ad alta velocità.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Il Cantone si impegna a favore dell'introduzione di linee di autobus a lunga percorrenza che completino l'offerta e a favore della messa a disposizione di fermate di autobus a lunga percorrenza in luoghi adeguati e con un buon collegamento di TP.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Entro la fine del 2023 i comuni adeguano le fermate degli autobus alle esigenze poste dalla legge sui disabili (LDis) tenendo conto del principio di proporzionalità. Inoltre, i comuni prendono in esame la messa a disposizione in luoghi adeguati di fermate di autobus a lunga percorrenza e il loro (parziale) finanziamento da parte dell'ente pubblico.

Responsabili: Comuni

Il Cantone sostiene gli sforzi mirati a ottimizzare, velocizzare e potenziare i collegamenti ferroviari e di autobus verso Zurigo, verso San Gallo/Costanza

(«Bahn-Y») nonché verso Monaco di Baviera (coincidenza a St. Margrethen), nel triangolo retico (intersezione di tre paesi Austria – Svizzera – Italia), tra il Moesano e il Ticino e l'agglomerato di Milano nonché in direzione Uri – Vallese. Viene tenuta aperta la possibilità di prolungare la rete celere regionale da Castione (Bellinzona) fino a Roveredo/Grono.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Il Cantone tiene sotto osservazione l'evoluzione del panorama tariffario in Svizzera e ne trae le conclusioni necessarie sotto il profilo organizzativo e finanziario per le misure necessarie.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Il Cantone sostiene la «Gesamtperspektive Ostschweiz» della FFS. In tale contesto esso mette in sicurezza le superfici per gli impianti di posteggio e per il trasporto merci quale sostituzione per gli impianti esistenti nel centro di Coira.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Spiegazioni

Piano settoriale dei trasporti: spiegazioni esaustive relative al Piano settoriale dei trasporti della Confederazione sono contenute nel [cap. 6.1](#). Per il Cantone dei Grigioni risultano determinanti le schede di coordinamento OB 12.2 – 12.4. Esse sono indicate a titolo informativo nella lista degli oggetti.

Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF): nel quadro del programma di sviluppo strategico la Confederazione coordina l'ampliamento delle infrastrutture ferroviarie, ivi compresa l'offerta che vi sta alla base. Ogni 5 anni circa i Cantoni riuniti in regioni di pianificazione presentano richieste per il finanziamento dell'intera infrastruttura ferroviaria (manutenzione e ampliamento) all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). L'UFT valuta i singoli moduli in base al rapporto costibenefici. Il Consiglio federale allestisce un pacchetto di misure di ampliamento che presentano un buon rapporto costibenefici per la prossima fase di ampliamento e lo presenta all'Assemblea federale all'interno di un messaggio.

Attualmente la fase di ampliamento 2025 si trova in fase di attuazione. Essa comprende aumenti delle capacità sugli assi Zurigo – Coira e San Gallo – Coira nonché aumenti delle capacità ad es. sul tratto Landquart – Vereina – St. Moritz.

La fase di ampliamento 2035 è stata predisposta dalla Confederazione. Secondo la scheda informativa «Progetti e benefici» della fase di ampliamento 2035 (stato 21.06.2019), sul territorio del Cantone dei Grigioni sono previste le misure b15 e d13 (vedi lista degli oggetti).

Retica 30+: il concetto «Retica 30» contiene le idee di offerta a medio termine del Cantone dei Grigioni per il traffico ferroviario. L'elemento fondamentale di «Retica 30» consiste nell'estensione delle cadenze semiorarie nella rete ferroviaria e di autobus con coincidenza con gli IC a cadenza semioraria Zurigo – Coira. In aggiunta alle cadenze semiorarie esistenti, la FR introdurrà treni a cadenza semioraria tra Landquart e Davos e l'Engadina, tra Coira e Disentis, tra Coira e Thusis, sulla linea di rete celere Rhäzüns – Coira – Schiers, in Engadina tra Zuoz e St. Moritz nonché a livello stagionale sulla linea per Arosa e sulla linea del Bernina. Le più importanti linee di autobus dovranno avere una cadenza semioraria allineata alle coincidenze ferroviarie.

Interventi di miglioramento della raggiungibilità attraverso l'ampliamento del trasporto pubblico: gli interventi di miglioramento della raggiungibilità previsti nei programmi PROSSIF e Retica 30+ sono principalmente realizzati mediante ampliamenti e ottimizzazioni della rete ferroviaria esistente, come l'armonizzazione dei collegamenti, l'estensione dei raggi di curvatura e il raddoppio dei binari. L'obiettivo è essenzialmente quello di migliorare la raggiungibilità delle aree turistiche, urbane e suburbane dei Grigioni. Gli interventi di ampliamento nelle regioni dell'Albula e della Viamala, ad esempio, mirano in particolare a rendere più facilmente raggiungibili le località maggiormente turistiche dell'Alta Engadina, mentre quelli effettuati in Prettigovia hanno come principale obiettivo il miglioramento dell'accessibilità alla zona di Davos e alla Bassa Engadina. Ove opportuno, questo può anche avere utili «effetti a catena» e portare a miglioramenti della raggiungibilità ben specifici nelle aree rurali.

«Gesamtperspektive Ostschweiz»: la «Gesamtperspektive Ostschweiz» è un programma di lavoro delle FFS e dei Cantoni dei Grigioni, di San Gallo, di Turgovia e di Sciaffusa. Esso contiene orientamenti stabiliti insieme nei settori dell'offerta (trasporto di persone e di merci), delle infrastrutture ferroviarie e dello sviluppo di areali.

Principi cantonali dell'offerta (stato agosto 2020): nella strutturazione dell'offerta di TP il Cantone dei Grigioni si conforma tra l'altro ai seguenti principi:

- | Il collegamento con i TP deve essere garantito per località/frazioni con almeno 60 abitanti e/o posti di lavoro nonché con un'area di insediamento coesa. Aree di insediamento di dimensioni minori devono essere collegate se la struttura delle linee permette di farlo con un onere limitato e senza percorsi più lunghi non ragionevoli. Occorre tenere conto di baricentri occupazionali/strutture centrali (ad es. approvvigionamento) nonché di aree utilizzate a scopi turistici.
- | Aree di insediamento sono considerate collegate se la distanza da percorrere a piedi fino alla prossima fermata non supera i 500 m (autobus) o i 1000 m (ferrovia).
- | La strutturazione dell'offerta deve tenere conto dell'ottimizzazione della circolazione d'esercizio al fine di garantire l'economicità dell'offerta di TP.
- | Offerte e orari nel sistema complessivo dei TP devono essere coordinati tra loro. Negli snodi ferroviari occorre garantire coincidenze brevi e affidabili treno/treno e treno/autobus. Si mira a garantire intervalli (cadenze) regolari.

- | Linee di autobus devono essere messe in rete tra loro presso stazioni ferroviarie o terminal degli autobus e avere percorsi il più possibile diretti.

Trasporto locale: le linee situate all'interno di una località fanno parte del trasporto locale. Linee tra il centro di una località e una frazione fanno parte del trasporto regionale se gli insediamenti sono distanti tra loro e se la frazione conta almeno 60 abitanti.

Snodo multimodale: per «snodi multimodali» si intendono punti di interscambio tra mezzi di trasporto diversi nonché tra mezzi del trasporto pubblico. Snodi multimodali con nodi ferroviari sono concepiti per offrire condizioni quadro ottimali per il passaggio tra diversi mezzi di trasporto. L'elemento centrale è costituito da tragitti brevi e comodi per cambiare mezzo, prima di tutto tra marciapiedi degli autobus, posteggi per biciclette e binari ferroviari. Offerte integrative quali il bikesharing e il carsharing completano la catena di trasporto del TP rendendola un'alternativa valida alla propria autovettura. Gli snodi multimodali sono collegati alla rete di percorsi pedonali e ciclabili.

Ferrovia Retica (FR): nel 1889 fu inaugurata la linea ferroviaria Landquart – Klosters. Solo 25 anni più tardi era già stata costruita quasi tutta la rete della Ferrovia Retica. Nel 1999 fu aperta la galleria della Vereina come ultima estensione della tratta. La rete della Ferrovia Retica è lunga circa 384 km ed è perfettamente integrata nel paesaggio. Un terzo di essa fa parte del Patrimonio Mondiale FR UNESCO (vedi anche PDC capitolo 8). Circa un quinto della linea ferroviaria si trova sopra o all'interno di opere di ingegneria. Grazie alla sua notevole influenza storica sullo sviluppo turistico, economico e sociale del Cantone, la Ferrovia Retica è considerata un importante bene culturale per i Grigioni. In tutto il Cantone si possono trovare numerose opere di alta ingegneria ferroviaria.

Oggetti

Indicazione 1: i progetti che si fondano su un decreto del Governo del Cantone dei Grigioni rilevante ai fini del piano direttore sono vincolanti per le autorità e presentano uno sfondo colorato nell'elenco degli oggetti. Anche i progetti che sono oggetto di un piano settoriale della Confederazione sono vincolanti per le autorità, ma si basano su un decreto del Consiglio federale. Questi progetti vengono inseriti a titolo informativo nella lista degli oggetti sotto riportata e per tale ragione non presentano uno sfondo colorato. Lo stesso vale per gli oggetti che si fondano sui programmi di sviluppo che hanno la precedenza rispetto a piani settoriali (ad es. PROSSIF).

Indicazione 2: per tutti gli oggetti ai quali è stato assegnato lo stato di coordinamento «dati acquisiti», è necessario chiarire innanzitutto l'interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio. Devono essere verificati anche gli inventari concernenti le questioni dell'acqua e della protezione ambientale e altro (caccia, agricoltura, energia, ecc.). La compatibilità relativa al caso in questione o l'interesse superiore devono essere dimostrati mediante un'adeguata ponderazione degli interessi. Questa può assumere la forma di un'indagine preliminare (conflitti incompatibili con il progetto) nella procedura di allestimento del piano direttore e infine (chiarimento approfondito) nella procedura di approvazione dei piani. Non è previsto alcun riferimento ai singoli oggetti (nella colonna osservazione / rimando).

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Albula	20.TB.01	nein	Systematisierung Albula-linie, Massnahmen zur Fahrzeitreduktion zwischen Thusis und St. Moritz	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee
Bernina	21.TB.01	no	Nuovo punto d'incrocio "Li Foppi" lungo la linea del Bernina, ulteriori accelerazioni del tracciato	Risultati intermedi	Aumento della capacità della rete ferroviaria	Misura b15 in PROS-SIF 2035 Stato: Progetto preliminare
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.01	nein	Bahnverbindung Scuol-Landdeck	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.02	nein	Bahnverbindung Mals - (Val Müstair) - Bormio	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.03	nein	Bahnverbindung Scuol - (Unterengadin - Val Müstair) - Mals	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Engiadina Bassa/ Val Müstair	22.TB.04	nein	Umspuranlage (Normalspur zu Schmalspur) im Bahnhof Scuol	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Imboden	01.TB.10	nein	Zweites Dreischienengleis Chur – Domat/Ems Werk	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee
Imboden	03.TB.04	nein	Neue RhB-Haltestelle Talstation Luftseilbahn Rhäzüns – Feldis	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Imboden	23.TB.01	nein	Freiverlastestandort Domat/Ems	Vororientierung	Infrastruktur Güterverkehr	Status: Projektidee
Landquart	01.TB.05	nein	Ausbau Bahnhof Landquart	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Erstellung eines gemeinsamen Perrons und weitere damit verbundene Massnahmen; Massnahme b15 im STEP 2035 Nr. Agglomerationsprogramm: üMÖV4.1, ÖV4.1 (Multimodale Drehzscheibe)
Landquart	01.TB.07	nein	Ausbau Annahmgleise für neues Güterumschlagszentrum neben Unterhaltszentrum RhB (evtl. SBB) mit Gleisanschluss an die Normalspur	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Massnahme d13 STEP 2035 Vorhaben steht in direkter Abhängigkeit zu Objekt 01.TB.05 bzw. Massnahme b15 im STEP 2035: Der bisherige Standort des Güterumschlags wird für die Erstellung des gemeinsamen Perrons verwendet und der Güterumschlag wird verschoben.
Landquart	01.TB.11	nein	Bau von neuen Haltestellen der SBB und RhB in den Räumen Zizers/Untervaz – Trimmis und Masans	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektidee

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Landquart	07.TB.01	nein	Doppelspurabschnitt im Raum Chlus und Neutrassierung RhB entlang der A28 im Raum Grüschen RhB	Zwischenergebnis	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz	Status: Planungsstudie
Landquart	24.TB.01	nein	Umspuranlage (Normalspur zu Schmalspur) im Bahnhof Landquart	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee, vorgesehen für Step 2040
Landquart	24.TB.02	nein	Abstellanlage "Heurütenen", Trimmis	Vororientierung	Abstell- oder Umspuranlage, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Landquart	24.TB.03	nein	Doppelspurausbau und Leistungssteigerung RhB Landquart - Chur	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Maloja	11.TB.01	nein	RhB Haltestelle Celerina Marguns (Bergbahnen)	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Planungsstudie
Maloja	11.TB.02	nein	Haltestelle S-chanf – Flab Lager	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status Projekt
Maloja	11.TB.03.1	nein	Umfahrung Bever	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.4 Status: Projektstudie
Maloja	11.TB.04	nein	Leistungssteigerung RhB Unterengadinerlinie (Bever - Scuol-Tarasp)	Zwischenergebnis	Leistungssteigerung Bahnnetz	Doppelspurabschnitt S-chanf - Zuoz Status: Projektstudie
Maloja	11.TB.06	nein	Bahnverlängerung St.Moritz - St.Moritz Bad	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Maloja	25.TB.01	nein	Verlängerung Chantarell-la-Bahn bis St. Moritz Bahnhof	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektidee
Maloja	25.TB.02	nein	"Tramtrain" St. Moritz-Bad - Maloja	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektidee
Maloja	25.TB.03	nein	Doppelspurabschnitte zwischen Celerina und St. Moritz	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projekstudie

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Moesa	26.TB.01	no	Collegamento ferroviario Castione (TI) - San Vittore - Roveredo	Informazioni preliminari	ampliamento rete ferroviaria, orizzonte d'implementazione a lungo termine	Compresa la copertura della zona industriale regionale di San Vittore Stato: idea di progetto
Plessur	05.TB.02	nein	Strassenunabhängige Erschliessung Chur - Raum Lenzerheide	Vororientierung	Zukunftsprojekt langfristig	Status: Projektstudie
Plessur	06.TB.01	nein	Leistungssteigerung Chur-Arosa RhB	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Bau von Kreuzungsstellen und Streckenbegradigung Chur – Arosa RhB, insb. Massnahmen zur Fahrzeitreduktion auf den Abschnitten Chur - Depot Sand und Depot Sand - Lüen-Castiel Status: Projektstudie
Plessur	27.TB.02	nein	Personenbahnhof SBB Militärrampe Chur West nach Normalspurnormalien	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektidee
Plessur	27.TB.03	nein	Personenbahnhof Chur West, Verschiebung zu Raschärenstrasse	Festsetzung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Vorprojekt Nr. Agglomerationsprogramm: üMÖV4.2, ÖV 4.3 (Multimodale Dreh scheibe)
Prättigau/ Davos	07.TB.02	nein	Streckenbegradigung bzw. Neutrassierung Fideris – Luzein	Festsetzung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.2, Beschluss vom 14.09.2020 Massnahme b15 im STEP 2035 Status: Vorprojekt
Prättigau/ Davos	07.TB.03	nein	Doppelspur ausbau Klosters Dorf – Klosters Platz	Festsetzung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.2, Beschluss vom 17.08.2015 Status: PGV-Phase
Prättigau/ Davos	08.TB.01	nein	Neue RhB Linienführung Klosters/Selfranga - Davos (Wolfgangtunnel)	Vororientierung	Erweiterung/ Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Sachplan Schiene; SIS Nr. OB 12.3 Status: Planungsstudie Status: Projektstudie

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Prättigau/ Davos	08.TB.02	nein	RhB Haltestelle Davos Seewiese	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Prättigau/ Davos	28.TB.02	nein	Verschiebung Bahnhof Davos Dorf Richtung Parseebahn	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Prättigau/ Davos	08.TB.03	nein	RhB Haltestelle Davos Kongresszentrum bzw. Eisstadion	Vororientierung	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof	Status: Projektstudie
Prättigau/ Davos	28.TB.01	nein	Doppelspurabschnitte zwischen Landquart und Klosters.	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektstudie
Surselva	02.TB.01	nein	Haltestelle «Porta Alpina Sedrun» im Gotthard-Basis-tunnel	Zwischenergebnis	Neue Haltestelle / neuer Bahnhof / Ausbau Bahnhof, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektidee
Surselva	02.TB.04	nein	Surselvalinie RhB, Doppel-spurabschnitte Raum Cast-risch; weitere Doppelspur-abschnitte, diverse Streckenbeschleunigungen (Reichenau-Ta-mins – Disentis/Mustér)	Zwischenergebnis	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz	Status: Projektidee
Viamala	01.TB.12	nein	Bau einer neuen direkten Bahnverbindung Domat/Ems – Rothenbrunnen mit Normalspurnormalien bis Thusis	Vororientierung	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Viamala	30.TB.01	nein	Bau einer neuen Bahnverbindung Thusis - Chiavenna (Splügen-tunnel)	Vororientierung	Erweiterung/Ausbau Bahnnetz, langfristiger Umsetzungshorizont	Status: Projektstudie
Viamala	30.TB.02	nein	Massnahmen zur Taktverdichtung und Fahrzeitreduktion Reichenau-Tamins - Thusis	Vororientierung	Leistungssteigerung Bahnnetz	Status: Projektidee

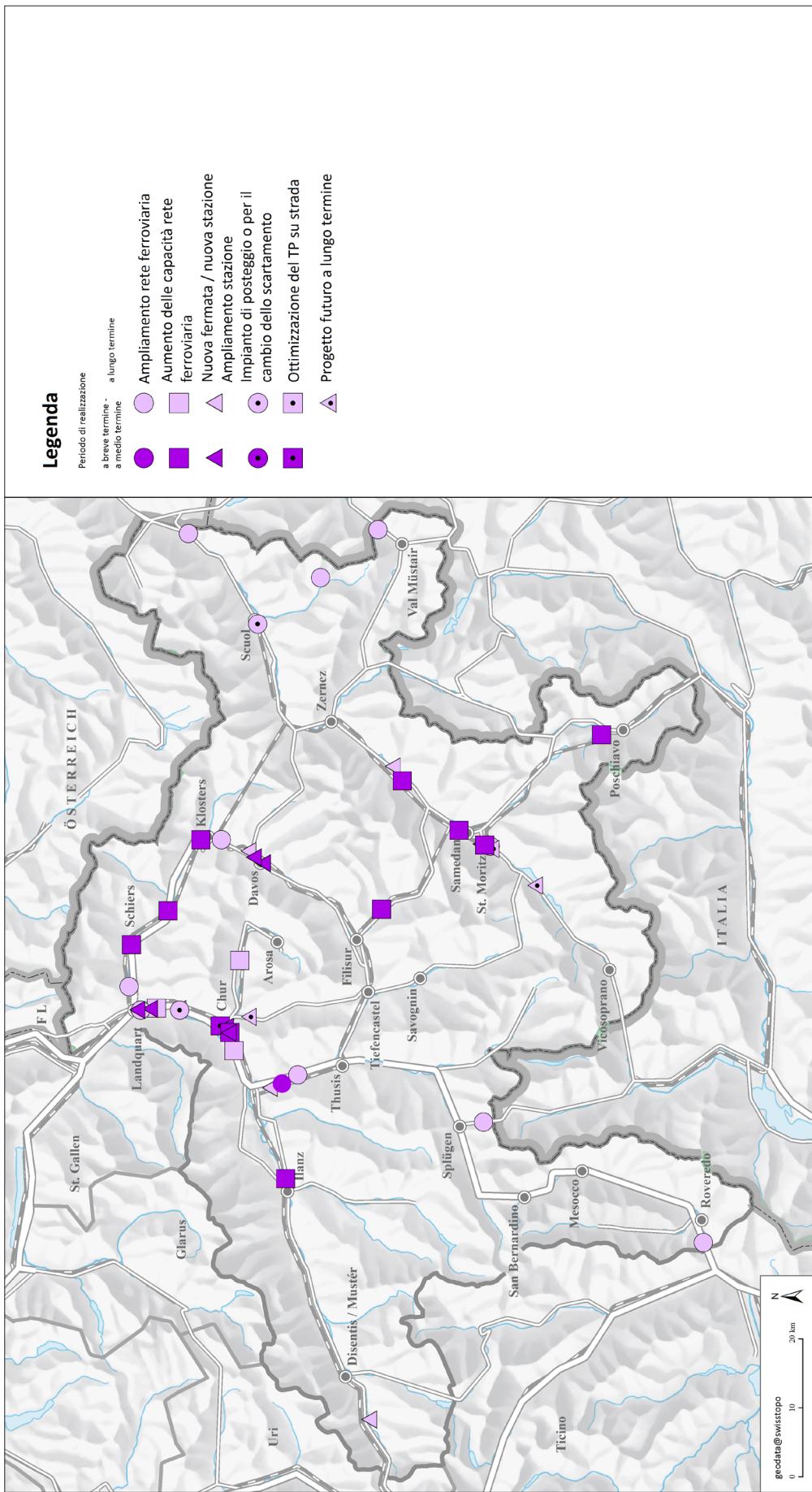


Figura 6.3:
panoramica
dei progetti
infrastrutturali
del trasporto
pubblico



6.4 Traffico pedonale e ciclistico

Situazione iniziale

Da quando il «Decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali» è stato accolto nel mese di settembre del 2018, nella Costituzione federale le vie ciclabili vengono trattate alla stregua di sentieri e percorsi pedonali. In tal modo la Costituzione federale attribuisce alla Confederazione la responsabilità di stabilire dei principi per le reti di sentieri e percorsi pedonali e di vie ciclabili. Inoltre, la Confederazione può sostenere e coordinare misure dei Cantoni nel settore del traffico pedonale e ciclistico, compreso l'escursionismo. I Cantoni e i comuni continuano a essere competenti per la realizzazione e la manutenzione delle reti pedonali e ciclabili. Essi definiscono e provvedono alla manutenzione di reti sicure e percorribili e le dotano di una segnaletica adeguata. Essi coordinano le reti con quelle dei Cantoni e dei Paesi confinanti nonché con le attività d'incidenza territoriale dei Cantoni e della Confederazione.

Art. 88 Cost.

Nel corso degli ultimi anni nel Cantone dei Grigioni l'interesse e l'importanza del traffico pedonale e in particolare di quello ciclistico sono aumentati. Se paragonate ai mezzi di trasporto motorizzati, privati o pubblici, queste due tipologie di traffico occupano meno spazio, non causano pressoché sostanze nocive e rumore e promuovono la salute. Nella mobilità quotidiana su brevi distanze i ciclisti raggiungono tempi di percorrenza interessanti. In combinazione con il trasporto pubblico, il traffico ciclistico può anche essere una parte di viaggi più lunghi. Nel Cantone dei Grigioni l'escursionismo e il traffico ciclistico sono di grande rilevanza in chiave turistica.

Art. 6 LPS
Art. 6 cpv. 2-3
LStra

Secondo il progetto territoriale dei Grigioni il traffico pedonale e ciclistico deve essere promosso in particolare nelle aree urbane e suburbane. Se gli utenti della strada si spostano maggiormente a piedi o in bicicletta è possibile ridurre i congesti nel sistema stradale locale nonché le emissioni. Tutta la popolazione ne trae beneficio. A tale scopo è necessaria una rete ciclabile ben sviluppata per la mobilità quotidiana e del tempo libero nonché una rete di percorsi pedonali e di sentieri dotata di attrattiva. Inoltre, sono necessarie misure volte a informare e a favorire la presa di coscienza della popolazione.

Distinzione tra
mobilità quo-
tidiana e mobi-
lità del tempo
libero nonché
rete cantonale
di percorsi cicla-
bili, pedonali e
sentieri
[vedi spiegazioni](#)

Per i ciclisti nella mobilità quotidiana una rete attrattiva, continua e sicura con collegamenti diretti verso i centri regionali riveste grande importanza. La rete necessaria a tale scopo è stata definita nel Piano settoriale cantonale percorsi ciclabili. La rete cantonale della mobilità del tempo libero corrisponde ai percorsi definiti nella rete SvizzeraMobile. La rete è già ben sviluppata e le infrastrutture sono di qualità elevata.

Piano settoriale
percorsi ciclabili
[vedi spiegazioni](#)

Il Cantone stabilisce la rete di sentieri segnalati in collaborazione con i comuni e le regioni. Complessivamente la rete di sentieri si estende su circa 11'000 chilometri, di cui circa 2100 chilometri sono destinati alla doppia utilizzazione per escursionismo e ciclismo/mountain bike. Su questi tratti l'ulteriore sviluppo della rete di sentieri e per mountain bike deve essere accordato con le esigenze del traffico ciclistico e di mountain bike.

SvizzeraMobile
[vedi spiegazioni](#)

Di norma i comuni stabiliscono le reti di percorsi pedonali non segnalati situate nell'area insediata all'interno della pianificazione delle utilizzazioni. È possibile che vi siano sovrapposizioni con la rete di sentieri escursionistici segnalati.

La maggiore disponibilità di ebike rende più interessanti escursioni in bicicletta su distanze più lunghe e caratterizzate da maggiori dislivelli. Il sostegno elettronico rende più appetibile l'uso della bicicletta in particolare per persone più anziane, in quanto mete più lontane o situate a certe altitudini diventano più facili da raggiungere. In linea di principio le ebike devono poter utilizzare le stesse infrastrutture utilizzate dagli altri ciclisti. Occorre tenere conto di queste sfide in sede di realizzazione della rete nonché in relazione a prescrizioni tecniche.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

La quota del traffico ciclistico nella mobilità quotidiana nel Cantone dei Grigioni deve essere incrementata. Lo sfruttamento dell'offerta per la quotidianità e il tempo libero per biciclette e mountain bike viene promosso e vengono create condizioni quadro ottimali. Il traffico ciclistico contribuisce a promuovere uno sviluppo più sostenibile del turismo e della mobilità quotidiana.

Una rete di percorsi conforme alle esigenze degli utenti, sicura e dotata di attrattiva rafforza il traffico pedonale nella quotidianità quale tipologia eco-compatibile e rende giustizia all'importanza dell'escursionismo per il turismo nel Cantone dei Grigioni.

Linee direttive

Realizzare e mantenere una rete ciclabile attrattiva, continua e sicura per la mobilità quotidiana e del tempo libero

La rete della mobilità quotidiana e del tempo libero continua a essere ottimizzata. La sicurezza degli utenti della strada ha priorità elevata. Per questo si intende colmare lacune presenti nella rete ed eliminare i punti deboli. La rete ciclabile cantonale viene coordinata a livello transfrontaliero nonché, ove opportuno, integrata da reti comunali. I posteggi per biciclette vengono inclusi nella pianificazione. I percorsi ciclabili sono dotati di una segnaletica il più possibile uniforme e conforme alle esigenze degli utenti e vengono pubblicati sui portali web.

Mettere a disposizione reti di percorsi pedonali sicure e dotate di attrattiva nelle aree insediate

I percorsi pedonali sono dotati di attrattiva, diretti e sicuri. Grazie a un'impostazione dello spazio di circolazione maggiormente orientata agli insediamenti, all'interno degli abitati viene aumentata la compatibilità tra mezzi di trasporto e qualità.

Mettere a disposizione una rete di sentieri di qualità elevata

La rete esistente di sentieri viene sottoposta a verifica e ottimizzata su base continua per quanto riguarda la qualità e la frequenza di utilizzo. La rete è continua, viene sottoposta a manutenzione a cadenza regolare e viene dotata di una segnaletica adeguata.

Creare condizioni quadro favorevoli per il traffico ciclistico

Vengono create buone condizioni quadro per il traffico ciclistico e vengono creati incentivi per aumentare l'utilizzo della bicicletta nella mobilità quotidiana e del tempo libero. Vengono promosse misure che agevolano il passaggio alla bicicletta e al suo uso.

Garantire la coesistenza tra traffico ciclistico e traffico pedonale turistico

I conflitti esistenti tra traffico ciclistico e pedonale sulla rete di sentieri vengono analizzati e vengono definite misure per risolverli. I conflitti vengono risolti promuovendo la coesistenza o separando le diverse categorie di utenti, in particolare gli utenti della mountain bike e gli escursionisti.

Collegare la rete ciclistica di mobilità quotidiana con i trasporti pubblici

La rete di percorsi per il traffico ciclistico viene allacciata nel migliore dei modi alle fermate dei mezzi pubblici di trasporto. Nei pressi di fermate importanti dei trasporti pubblici sono disponibili posteggi per biciclette comodi, sicuri e in numero sufficiente. Il trasporto di biciclette con i TP viene reso più agevole.

Indicazioni attuative

Il Cantone stabilisce le reti di percorsi ciclabili e di sentieri di SvizzeraMobile e le aggiorna regolarmente. I comuni e le regioni vengono coinvolti in maniera adeguata. In collaborazione con i comuni il Cantone procede alla pubblicazione uniforme delle reti definite sui portali e fornisce sostegno ai comuni in relazione alla segnaletica.

Responsabile: Ufficio tecnico

Il Cantone pianifica, progetta, gestisce le corsie ciclabili lungo strade cantonali e si occupa della loro manutenzione. In relazione ad ampliamenti di strade cantonali viene verificato se siano necessarie le infrastrutture ciclistiche (ad es. ciclopiste o corsie ciclabili) sulla o lungo la strada cantonale.

Responsabile: Ufficio tecnico

In conformità al piano settoriale percorsi ciclabili, le regioni tengono conto di aspetti sovracomunali legati alla rete ciclabile cantonale nelle strategie di trasporto e nei piani direttori regionali e la migliorano in base alle esigenze. Il piano settoriale viene aggiornato formalmente dall'Ufficio tecnico in base ai decreti di approvazione relativi al piano direttore regionale.

Responsabili: Regioni

Traffico

Traffico pedonale e ciclistico

I comuni si occupano della progettazione, della realizzazione e della manutenzione della rete ciclabile cantonale nonché della relativa segnaletica in conformità alle prescrizioni sovraordinate.

Essi tengono conto di tale rete all'interno dei loro strumenti comunali di pianificazione e la migliorano in base alle esigenze. Il piano settoriale viene aggiornato formalmente dall'Ufficio tecnico in base ai decreti di approvazione relativi alla pianificazione locale.

Responsabile: Comuni

I comuni offrono un numero sufficiente di posteggi per biciclette di buona qualità in prossimità degli snodi principali del trasporto pubblico.

Responsabili: Comuni

Il Cantone fornisce sostegno finanziario e tecnico ai comuni quando si tratta di realizzare piste ciclabili in conformità a quanto prescritto dal piano settoriale percorsi ciclabili. Inoltre, esso sostiene i comuni nell'attività di coordinamento e di adeguamento delle reti tra di loro e con i Cantoni e i Paesi confinanti.

Responsabile: Ufficio tecnico

I comuni si occupano della pianificazione, della progettazione, della realizzazione e della gestione delle reti per il traffico pedonale e i sentieri. Tenendo conto dei piani sovraordinati li integrano inoltre nei piani di urbanizzazione e li coordinano a livello sovracomunale. Il Cantone contribuisce a realizzare i completamenti della rete che si rendono necessari a livello cantonale o regionale e sostiene il coordinamento con i Cantoni e i Paesi confinanti.

Responsabili: Comuni

Le regioni specificano la rete sovracomunale di sentieri tenendo conto dei piani sovraordinati nel piano direttore regionale e la coordinano a livello sovraregionale.

Responsabili: Regioni

Quando si tratta di effettuare adeguamenti della rete, i comuni verificano se ne derivano conflitti con altri vettori di trasporto. Essi analizzano e risolvono eventuali conflitti in sede di definizione della rete, ancor prima dell'allestimento e della pubblicazione. A tale scopo i comuni coinvolgono gli stakeholder interessati (ad es. comuni confinanti, organizzazioni turistiche, Amministrazione cantonale).

Responsabili: Comuni

Spiegazioni

Differenza tra la rete della mobilità quotidiana e la rete per il tempo libero: per **mobilità quotidiana** si intende l'intero traffico ciclistico correlato alla soddisfazione delle esigenze quotidiane. Con il termine mobilità quotidiana si intendono quindi gli spostamenti per raggiungere il posto di lavoro, il luogo di formazione o in cui fare acquisti, ma anche spostamenti verso impianti per il tempo libero (piscina coperta, campo di calcio, bike park, impianti di risalita, ecc.). Un collegamento ciclistico quotidiano è inteso in primo luogo quale «mezzo per raggiungere la meta» e deve quindi essere il più diretto possibile.

Per **mobilità del tempo libero** si intende il traffico ciclistico del tempo libero e in chiave turistica. In questi casi, «il percorso stesso è la meta». La rete per il tempo libero deve dunque essere perlopiù interessante dal punto di vista paesaggistico (qualità dell'ambiente circostante) e comoda (poco carico di traffico, nessun punto pericoloso).

Piano settoriale percorsi ciclabili: conformemente all'art. 5 OSta la rete ciclistica viene fissata in un piano settoriale in base a una strategia di rete del Dipartimento. Il Governo procede all'approvazione, alla verifica periodica e se necessario all'adeguamento di quest'ultimo. Il piano settoriale percorsi ciclabili disciplina le basi utili a migliorare le infrastrutture ciclistiche nonché a determinare i contributi cantonali per la mobilità quotidiana e del tempo libero. La pianificazione direttrice regionale tiene conto da quanto stabilito nel piano settoriale percorsi ciclabili. Qualora vi siano differenze viene effettuata una rettifica.

Rete SvizzeraMobile: SvizzeraMobile è una rete nazionale del traffico lento. SvizzeraMobile viene gestita dall'omonima fondazione. Essa ha lo scopo di coordinare e di promuovere il traffico lento in Svizzera per il tempo libero e il turismo e di coordinare i percorsi tra loro.

Rete ciclabile cantonale: la rete ciclabile cantonale è composta dai collegamenti cantonali della mobilità quotidiana nonché dai percorsi della mobilità del tempo libero secondo il piano settoriale percorsi ciclabili. I percorsi cantonali della mobilità del tempo libero corrispondono ai percorsi nazionali, regionali e locali di SvizzeraMobile. La rete ciclabile cantonale può essere consultata nel geoportale dell'Amministrazione cantonale. Inoltre, la rete ciclabile della mobilità del tempo libero è pubblicata nella rete di SvizzeraMobile.

Conformemente all'art. 2 della legge federale sui percorsi pedonali e i sentieri (LPS) le **reti di percorsi pedonali** sono collegamenti per pedoni definiti in maniera chiara e sono generalmente situate all'interno delle località. Queste reti comprendono percorsi pedonali, zone pedonali, vie residenziali e simili, tra loro opportunamente collegati. Marciapiedi e strisce pedonali possono servire da raccordo. Le reti allacciano e collegano in particolare i quartieri residenziali, i luoghi di lavoro, le scuole materne e le scuole, le fermate dei trasporti pubblici, gli edifici pubblici, i luoghi di ricreazione e d'acquisto. Una rete di percorsi pedonali capillare e sicura aumenta la qualità dell'insegnamento. Di norma i percorsi pedonali devono essere provvisti di un rivestimento duro.

Conformemente all'art. 3 LPS le **reti di sentieri** sono destinate soprattutto allo svago. Esse sono generalmente situate al di fuori delle località. Queste reti comprendono sentieri e passeggiate tra loro opportunamente collegati. Altri tracciati, segnatamente tratti di percorsi pedonali e strade poco frequentate, possono servire da raccordo. Per quanto possibile si includeranno tratti di percorsi storici (IVS). Le reti di sentieri permettono di raggiungere in particolare le zone di distensione e svago, i siti panoramici (belvedere, rive, ecc.), i monumenti, le fermate dei trasporti pubblici come pure le installazioni turistiche. I sentieri di norma non hanno superfici a rivestimento duro.

Oggetti

Nessuno

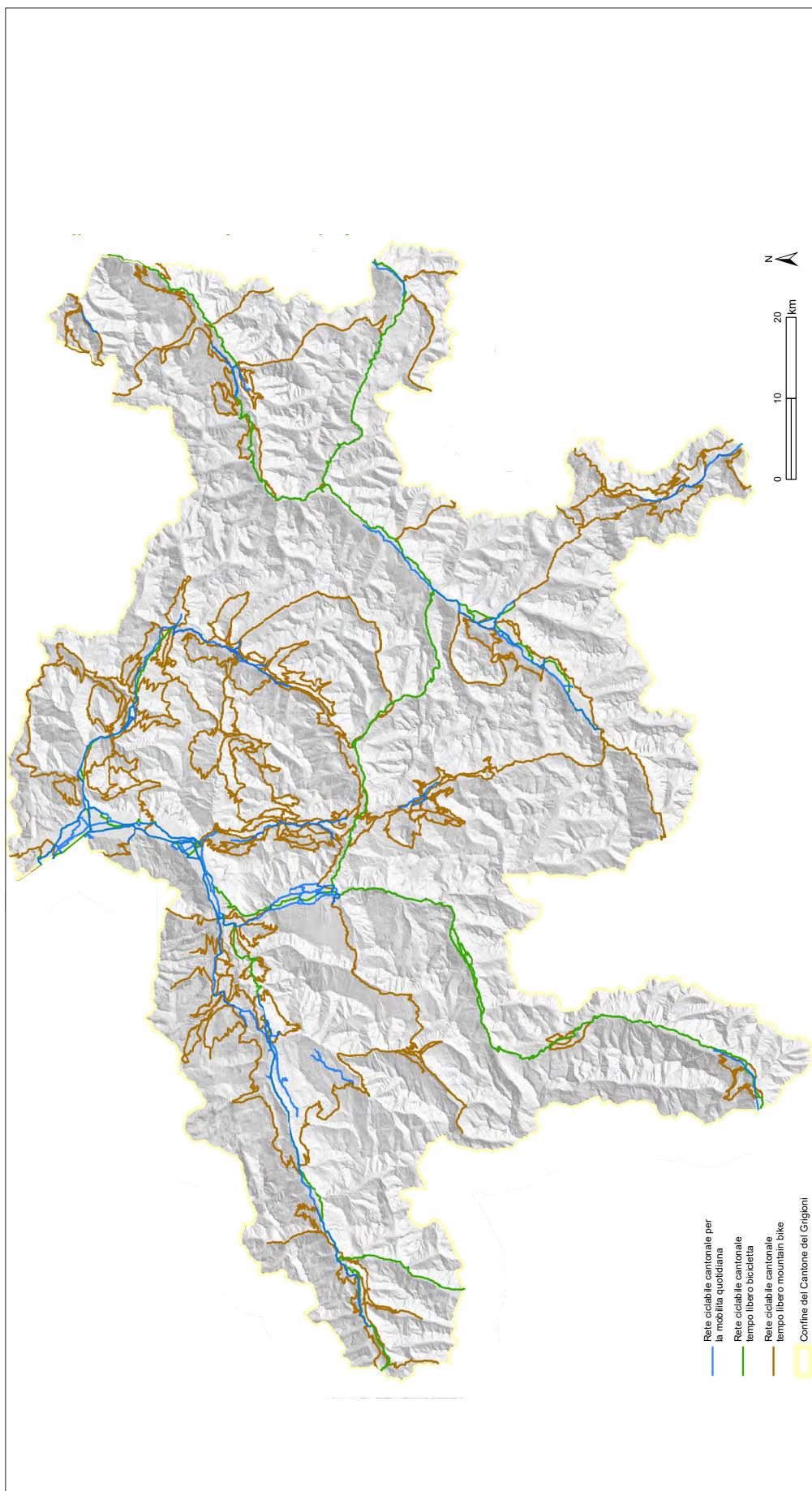


Figura 6.4:
panoramica rete
stradale, piano
settoriale per-
corsi ciclabili dei
Grigioni



6.5 Traffico d'agglomerato/ Programmi d'agglomerato

La politica degli agglomerati della Confederazione costituisce un pilastro importante dello sviluppo del territorio sostenibile della Svizzera. Tramite il programma Traffico d'agglomerato (PTA), la Confederazione sostiene finanziariamente progetti nel settore dei trasporti. A beneficiare dei contributi federali sono quegli agglomerati che, grazie ai loro programmi d'agglomerato, hanno saputo armonizzare tra di loro lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti così come la pianificazione del paesaggio.

«Finanziamento
del traffico
d'agglomerato da
parte della Con-
federazione»
[vedi Spiegazioni](#)

Nei Grigioni, la città di Coira e dintorni, nonché le città di Davos e St. Moritz e dintorni, rientrano nei centri urbani e negli agglomerati aventi diritto ai contributi. Questo consente loro di elaborare un programma d'agglomerato. Il comune di San Vittore si trova nel perimetro dell'agglomerato di Bellinzona (TI).

«Definizione di
agglomerato»
[vedi Spiegazioni](#)

I programmi d'agglomerato vengono elaborati ed esaminati ogni quattro anni, così come lo sono l'erogazione dei fondi federali. A tal proposito, la Confederazione utilizza il termine «generazione». Il comune di Davos e gli agglomerati di St. Moritz e Bellinzona hanno rinunciato a elaborare un programma d'agglomerato di quarta generazione.

6.5.1 Agglomerato di Coira e dintorni

Situazione iniziale

Il programma d'agglomerato di Coira di prima generazione si basa su un progetto territoriale che comprende l'agglomerato di Coira e la più ampia area circostante fino ai centri regionali e turistici limitrofi. Rispetto al programma di prima generazione, il programma d'agglomerato di Coira di seconda generazione contiene un'analisi approfondita del fondovalle della Valle grigione del Reno. Per Coira, si è rinunciato a elaborare un programma d'agglomerato di terza generazione, poiché l'attenzione è stata riposta sull'attuazione delle misure di prima e seconda generazione.

«Perimetro di
contribuzione
e perimetro di
elaborazione»
[vedi Spiegazioni](#)

Il programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione (PA 4G) prende in esame un totale di 19 comuni, corrispondenti alle tre regioni di Landquart, Plessur e Imboden.

Tra i vari temi trattati, il PA 4G definisce concretamente lo sviluppo interno degli insediamenti, la qualità degli insediamenti, l'articolazione degli spazi aperti e lo svago di prossimità. Per quanto riguarda il traffico, si concentra sulla creazione di spazio stradale orientato all'insediamento, sull'ottimizzazione degli snodi multimodali, sull'offerta di trasporto pubblico, sulle reti destinate al traffico pedonale e ciclistico e sulla sicurezza. I correnti progetti del Cantone, delle regioni e dei comuni fungono da base per l'elaborazione del programma. Il PA 4G approfondisce inoltre i contenuti del piano direttore cantonale e dei progetti territoriali regionali, sviluppandoli più nel dettaglio.

«Enti responsa-
bili»
[vedi Spiegazioni](#)

L'ente responsabile è l'organo direttivo del programma d'agglomerato di Coira, composto dai rappresentanti dei comuni, delle regioni e del Cantone. Tra le altre cose, si occupa di prendere le decisioni cruciali e sottoporre il programma d'agglomerato all'attenzione della Confederazione. Il Cantone rappresenta l'ente responsabile nei

confronti della Confederazione. L'elaborazione è coordinata dal Dipartimento dell'economia pubblica e della socialità e dall'Ufficio per lo sviluppo del territorio; l'attuazione, invece, spetta al Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità e all'Ufficio tecnico, il quale si occupa anche delle attività di controlling.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

Lo sviluppo dei trasporti e quello degli insediamenti nell'agglomerato di Coira sono armonizzati al fine di creare le condizioni per ridurre il traffico. Il traffico rimanente è gestito nel modo più ecologico possibile e compatibile con gli insediamenti. Il miglioramento della qualità degli insediamenti e del paesaggio, con particolare attenzione alle aree di svago di prossimità, migliora l'attrattiva locale e la qualità della vita all'interno dell'agglomerato.

Linee direttive

5.1.2, [6.1](#)

«Poli di sviluppo»
vedi [Spiegazioni](#)

Sviluppare gli insediamenti verso l'interno dal punto di vista qualitativo

Il programma d'agglomerato rispetta il principio di sviluppo qualitativo degli insediamenti verso l'interno e garantisce un coordinamento ottimale dello sviluppo di insediamenti e trasporti. Le aree ben collegate sono caratterizzate da una densità opportunamente elevata e da una buona qualità urbanistica.

Promuovere gli spazi liberi e le aree di svago di prossimità, ridurre i conflitti di utilizzo

Gli spazi verdi e liberi nel comprensorio insediativo e nelle aree paesaggistiche circostanti contribuiscono ad aumentare la qualità della vita e l'attrattiva locale. Laddove appropriato, fungono anche da aree di svago di prossimità. La rete delle riserve naturali e paesaggistiche come pure le infrastrutture ecologiche garantiscono la sopravvivenza a lungo termine di specie e comunità rare. I conflitti di utilizzo vengono ridotti.

[6.1](#), [6.3](#)

Alleggerire gli insediamenti dagli effetti negativi provocati dal traffico

Il traffico individuale motorizzato (TIM) viene ridotto e incanalato sulla rete stradale sovraordinata grazie a una gestione dei posteggi e della mobilità coordinata a livello sovracomunale. Attraverso misure operative e strutturali, il traffico viene gestito nel modo più compatibile possibile con l'insediamento. Viene messo in atto uno sviluppo puntuale dell'infrastruttura di trasporto qualora non sia possibile contrastare o trasferire l'ulteriore TIM con le misure sopra menzionate.

6.3

Rafforzare il trasporto pubblico, ottimizzare l'intermodalità

I collegamenti ferroviari costituiscono la spina dorsale dei trasporti pubblici e vengono integrati da un efficiente sistema di autobus. Gli snodi multimodali rappresentano i punti cardine di un'efficiente rete di diversi mezzi di trasporto.

Aumentare l'attrattiva della mobilità pedonale e ciclistica quotidiana

Si pone rimedio alle carenze della rete ciclopedonale (RCP) in termini di sicurezza, completezza e assenza di deviazioni. La rete è coordinata con gli snodi multimodali e i poli di sviluppo ed è collegata a livello sovracomunale (percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana). Ciò contribuisce ad aumentare la quota della RCP nella ripartizione modale.

6.4

«Percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana»
[vedi Spiegazioni](#)

Indicazioni attuative

Il Cantone rappresenta l'ente responsabile e firma la convenzione sulle prestazioni con la Confederazione.

Responsabile: Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità

«Ente responsabile»
[vedi Spiegazioni](#)

È il Cantone a coordinare l'elaborazione del programma d'agglomerato di Coira all'attenzione dell'ente responsabile. Nel farlo, tiene conto delle disposizioni della Confederazione e garantisce il coordinamento con le pianificazioni cantonali, regionali e comunali.

Responsabile: Ufficio per lo sviluppo del territorio

Il Cantone coordina il finanziamento e l'attuazione delle misure previste da accordi sul finanziamento stipulati con la Confederazione ed effettua controlli periodici.

Responsabile: Ufficio tecnico

«Tabella panoramica delle misure»
[vedi Spiegazioni](#)

Le autorità cantonali, regionali e comunali designate come organismi competenti attuano le misure che le concernono secondo le disposizioni del programma d'agglomerato.

Responsabili: Autorità designate nel programma d'agglomerato (Cantone, regioni, comuni)

Spiegazione

Finanziamento del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione: nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato, la Confederazione partecipa al finanziamento di infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati. Ciò avviene a condizione che il programma d'agglomerato preveda un coordinamento efficace tra lo sviluppo dei trasporti e quello degli insediamenti. La Confederazione partecipa al massimo in misura del 50%.

Definizione di agglomerato: secondo la definizione dell'Ufficio federale di statistica, gli agglomerati sono insiemi di comuni a carattere urbano con un totale di oltre 20 000 abitanti (compresi gli equivalenti in pernottamenti). Sono costituiti da un nucleo compatto e di solito presentano una cintura. Per la delimitazione della cintura si utilizzano i dati sull'intensità del pendolarismo.

Perimetro di contributo e perimetro di elaborazione: per i programmi d'agglomerato di quarta generazione, i comuni aventi diritto ai contributi sono elencati nell'art. 19 e nell'Allegato 4 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin) (vedi anche <https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/programme-progetti/pta.html>). Si tratta dei comuni di Coira, Churwalden, Trimmis, Untervaz, Zizers, Malans, Landquart, Bonaduz, Domat/Ems, Rhäzüns, Felsberg, Tamins und Trin. Il perimetro di elaborazione del PA 4G di Coira comprende invece tutti i comuni delle tre regioni di Landquart, Plessur e Imboden, e quindi anche i comuni non aventi diritto ai contributi di Arosa, Tschiertschen-Praden, Fläsch, Jenins, Maienfeld e Flims.

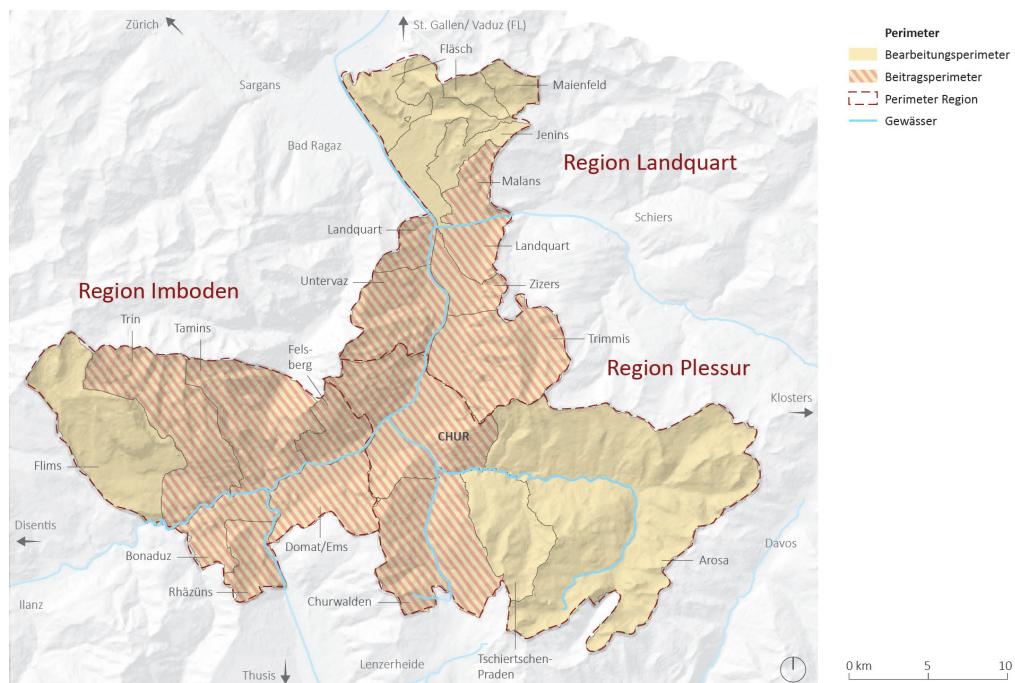


Figura 1: Perimetro di contribuzione e di elaborazione del programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione (fonte: programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione, EBP)

Ente responsabile: l'ente responsabile del PA 4G è formato dal Cantone dei Grigioni, dalle tre regioni partecipanti e dai rispettivi comuni. Esso assume i compiti e le responsabilità definiti nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA, ARE CH, 2020) (definizione del perimetro di elaborazione, elaborazione o revisione del programma d'agglomerato, definizione dei valori di riferimento per gli indicatori MOCA, stipulazione di una convenzione sulle prestazioni con la Confederazione, interlocutore nei confronti della Confederazione). L'ARE è responsabile dell'elaborazione del programma d'agglomerato fino alla stipulazione della convenzione sulle prestazioni con la Confederazione. A decorrere dalla firma di tale convenzione, il coordinamento dell'attuazione spetta all'Ufficio tecnico (accordi su finanziamento e controlling). Il Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità rappresenta l'ente responsabile nei confronti della Confederazione.

Poli di sviluppo: nel programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione sono definiti diversi poli di sviluppo (poli di sviluppo «edilizia abitativa»/«servizi» e poli di sviluppo «lavoro»). La futura crescita della popolazione e dell'occupazione si concentrerà in queste aree. Pertanto, i requisiti per un'accessibilità ottimale, soprattutto con il trasporto pubblico (TP) e la RCP, sono più rigorosi.

Percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana (PA n. RCP4.3): i percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana collegano tra loro i centri dell'agglomerato di Coira, le altre aree insediative più grandi e i poli di sviluppo esistenti e pianificati, direttamente o tramite raccordi, e garantiscono uno standard elevato per il traffico ciclistico su questo asse lungo la Valle del Reno. Secondo il Piano settoriale per la mobilità ciclistica, integrano la rete di base e la rete supplementare del traffico quotidiano; questa rete di interesse cantonale copre le linee più frequentate dell'agglomerato. I percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana sono destinati principalmente ai pendolari, ma anche al traffico del tempo libero. Ciò significa che la popolazione locale beneficia di collegamenti per il tempo libero dotati di attrattiva; inoltre, promuove così il turismo sostenibile.

Tabella 1: Panoramica delle misure previste dal programma d'agglomerato di Coira di quarta generazione e attuazione nel piano direttore cantonale

Le priorità indicate (Prio.) corrispondono al rapporto d'esame della Confederazione del 22 febbraio 2023: Per priorità A si intende che la misura deve essere pronta per l'attuazione quattro anni dopo il decreto federale sul programma traffico d'agglomerato di quarta generazione, per priorità B, entro quattro anni dall'adozione del decreto federale di prossima generazione.

Traffico

Traffico d'agglomerato/Programmi d'agglomerato

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
Teilbereich Siedlung				
S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	A	Regionen	Handlungsanweisung Kap. 5.2.1, Umsetzung in RRIP
S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	A	Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP
S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	A	Stadt Chur	Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	A	Stadt Chur, Gemeinden Maienfeld, Malans	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung langfristig	B	Stadt Chur	Handlungsanweisung Kap. 5.1.2, Umsetzung in RRIP und auf Stufe Ortsplanung
S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	A	Gemeinden	Kap. 5.2.3 Arbeitsgebiete, Obj.nr. 23.SW.01, 24.SW.01, 27.SW.01
S4.7	Kriterien Einzonungen	A	Gemeinden	Kap. 5.2.2, Anwendung und Kontrolle im Rahmen NUP
S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	A	Region Landquart	Umsetzung in separater Richtplananpassung (über Region)
S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	A	Gemeinden Arosa, Churwalden, Flims, Tschierschen-Praden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	A	Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems, Flims, Arosa	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
Teilbereich Landschaft				
L4.1	Erlebbarer Flussraum	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.2	Siedlungsnahe Erholungsgebiete	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Ortsplanung
L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	A	Kanton (ANU)	Konzept
Teilbereich Verkehr				
üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil		BAV	STEP 2035, KRIP Obj.nr. 01.TB.05
üMÖV4.2	Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil		RhB	Obj.nr. 27.TB.03
ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A	Gemeinde Landquart	Obj.nr. 01.TB.05 und Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Unter-vaz-Trimmis	A	Gemeinde Trimmis	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	A	Stadt Chur (TBD)	Obj.nr. 27.TB.03 und Handlungsanweisung Kap. 6.5

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	A	Gemeinde Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	A	Gemeinde Bonaduz	Handlungsanweisung Kap. 6.1, 6.3 und Kap. 6.5
ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	A	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.7	Tangentialbuslinie, Stadt Chur		Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5 Massnahme wurde vom Bund als «nicht programmrelevant» klassiert.
ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.9	Neue Busföhrung Saltinisstrasse, Trimmis	B	Gemeinde Trimmis	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	C	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	B	Gemeinde Malans	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.12	E-Mobilität Busse	B	Kanton (AEV)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	A	Gemeinden Trimmis und Zizers	Handlungsanweisung Kap. 6.5
üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart		ASTRA	
üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur A28 Richtung Davos		ASTRA	
GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A	Kanton (TBA)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.2	Parkraummanagement	A	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	A/B	Kanton (AEV)	Handlungsanweisung Kap. 6.1 und Kap. 6.5
GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.1 und Kap. 6.5
GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.6	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfl, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	B	Stadt Chur	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.8	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK)	A	Gemeinden	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	A	Gemeinde Zizers	Handlungsanweisung zu Strassenraumgestaltung s. Kap. 6.2
GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	C	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5

Traffico**Traffico d'agglomerato/Programmi d'agglomerato**

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Prio.	Federführung	Verweis KRIP / Hinweis Umsetzung
MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosen-hügel, Stadt Chur	A	Kanton (TBA)	Obj.nr. 01.TS.06 und Hand-lungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	B	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schul-strasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	C	Gemeinde Landquart	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	C	Gemeinde Bonaduz	Handlungsanweisung Kap. 6.5
MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	C	Gemeinde Domat/ Ems	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnet-zinfrastruktur kurzfristig	A	Gemeinden	Leitsatz und Handlungs-anweisung zu Fuss- und Veloverkehrsnetz Kap. 6.4
FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnet-zinfrastruktur mittelfristig	B	Gemeinden	Leitsatz und Handlungs-anweisung zu Fuss- und Veloverkehrsnetz Kap. 6.4
FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsvelover-kehrsroute	A	Gemeinden	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.5	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	B	Stadt Chur (TBD)	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen	A	Stadt Chur, Gemeinde Maienfeld	Handlungsanweisung Kap. 6.5
FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	A	Gemeinden	Umsetzung auf Stufe Orts-planung
VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A	Kanton (TBA)	Umsetzung Massnahmen im Rahmen der Unterhaltspla-nung
VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	C	Gemeinde Untervaz	Handlungsanweisung Kap. 6.5
VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	A	Gemeinde Landquart	Umsetzung auf kommunaler Ebene

Oggetti

Vedi capitolo 6.2, sezione E (Circolazione stradale)

Vedi capitolo 6.3, sezione E (Trasporto pubblico di persone)

6.6 Traffico merci

Situazione iniziale

Per traffico merci si intende la totalità dei trasporti di merci al di fuori di una singola azienda. Il singolo trasporto di merci comprende lo spostamento di un bene materiale da un luogo all'altro ricorrendo a mezzi di trasporto. Nel Cantone dei Grigioni il traffico merci avviene principalmente su rotaia e su strada.

A tutela del territorio alpino e a causa di problemi di capacità sulle strade di transito, la Costituzione federale richiede un trasferimento del traffico merci di transito che attraversa le Alpi dalla strada alla ferrovia. Il traffico merci di transito internazionale, il traffico merci pesante attraverso le Alpi e il trasporto di merci su lunghe distanze devono avvenire su rotaia. Quale obiettivo di trasferimento, la Confederazione prevede un massimo annuale di 650'000 viaggi di mezzi pesanti in transito sulle strade che attraversano le Alpi svizzere. Secondo l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dall'inizio del millennio il traffico merci che attraversa le Alpi è calato di un terzo, tuttavia continua a essere nettamente superiore rispetto all'obiettivo di trasferimento. Con la N13 (asse del San Bernardino) il Cantone dei Grigioni è attraversato da un importante collegamento tra nord e sud. Oltre al traffico dovuto al turismo, l'asse viene utilizzato in misura importante anche dal traffico merci di transito internazionale. A livello nazionale, nel 2018 circa il 17% di tutto il traffico merci di transito attraverso le Alpi ha utilizzato la N13. Affinché l'obiettivo di trasferimento della Confederazione possa essere raggiunto e l'asse del San Bernardino sia utile anche in futuro al turismo grigionese e alla popolazione locale, il traffico merci attraverso le Alpi dovrebbe essere trasferito in misura ancora maggiore su rotaia.

Il traffico merci nei Grigioni è caratterizzato da una struttura insediativa estesa nonché da aziende industriali e artigianali spesso decentralizzate. Le località di origine e di destinazione più grandi si trovano nella Valle grigione del Reno, in Alta Engadina e in Prettigovia nonché nelle località di Davos, Ilanz e Thusis. Fatta eccezione per la Valle grigione del Reno, le infrastrutture di trasporto sono caratterizzate in misura importante dallo spazio alpino e limitate agli assi principali e alle vallate più grandi. Nonostante l'infrastruttura ferroviaria nel Cantone sia ben sviluppata, gran parte delle merci viene trasportata su strada (senza il traffico di transito). Il traffico interno, il quale comprende i trasporti effettuati all'interno del Cantone, è il tipo di trasporto di gran lunga più importante riguardo alle quantità di merci trasportate a livello cantonale.

Nel corso degli ultimi anni il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) ha vissuto una forte evoluzione. La catena logistica con il sistema delle casse mobili è caratterizzata da trasporti stradali brevi che precedono e seguono e dalla lunga distanza di trasporto su rotaia. Spesso questi trasporti su rotaia vengono effettuati di notte, di modo che le merci che il fornitore ha caricato la sera il mattino seguente possano essere consegnate al cliente. Ciò permette di decongestionare le strade e di sfruttare le capacità esistenti della ferrovia. La Confederazione aspira ad aumentare la produttività degli impianti esistenti del trasporto ferroviario di merci (stazioni ferroviarie e impianti di carico e scarico). A tale proposito la Confederazione ha deciso la concezione del trasporto di merci per ferrovia. Gli impianti esistenti devono essere conservati e non devono essere limitati né nella loro funzione, né nella loro struttura. Diversamente da quanto accade nel trasporto diretto da speditori a destinatari su strada, nel trasporto

trasporto merci
su strada e sulla
rete ferroviaria
[vedi spiegazioni](#)

Art. 84 Cost.
Piano settoriale
dei trasporti,
parte program-
matica, 2006,
strategie 1.1;
1.2

Concezione
cantonale per il
trasporto delle
merci
[vedi spiegazioni](#)

Trasporto com-
binato
[vedi spiegazioni](#)

Concezione
del trasporto
di merci per
ferrovia della
Confederazione
[vedi spiegazioni](#)

cfr. cap. 6.2

combinato le merci vengono trasbordate più volte. La promozione del trasporto di merci non accompagnato richiede un miglioramento delle condizioni quadro nella fase precedente e successiva al TCNA, ad es. l'abrogazione del divieto di circolazione per autocarri con rimorchio, l'abrogazione delle limitazioni di tonnellaggio e posteggi sufficienti per rimorchi per autocarri.

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

Ai fini della sicurezza dell'approvvigionamento di tutto il Cantone con merci viene garantita un'infrastruttura funzionante per il trasporto merci con elevata copertura del territorio cantonale. I trasporti di merci devono essere effettuati in modo sicuro e per quanto possibile ecocompatibile.

Linee direttive

Incrementare il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia

Per quanto opportuno, i trasporti di merci vengono trasferiti dalla strada alla ferrovia. Con il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia vengono gettate le basi per un trasporto merci ecologico e interessante sotto il profilo economico. Il trasporto di persone e di merci vengono trattati in maniera paritaria e il loro ulteriore sviluppo viene coordinato tra loro. Lo spostamento del traffico merci di transito nei Grigioni avviene in modo coordinato con la politica svizzera dei trasporti.

Ottimizzare il trasbordo delle merci

Il trasbordo delle merci tra le FFS e la FR nonché tra le FFS e il trasporto di merci su strada viene concentrato nella Valle grigione del Reno tra Landquart e Domat/Ems e adeguato alle esigenze future sotto il profilo delle capacità e dell'esercizio. Il trasbordo delle merci tra FR e il trasporto di merci su strada a livello regionale deve essere effettuato in centri appositamente allestiti e attrezzati a tale scopo.

Promuovere il trasporto combinato non accompagnato di merci in tutto il Cantone

Al fine di integrare la strada e la ferrovia per il trasporto merci in maniera efficace e adeguata, l'evoluzione positiva in atto nel trasporto combinato non accompagnato continua a essere sostenuta e ove possibile viene rafforzata. A tale scopo i centri regionali vengono dotati di offerte di trasporto merci a livello ferroviario e in regioni periferiche vengono sostenute strategie innovative di trasporto al fine di garantire il trasporto merci.

Creare le premesse per un trasporto di merci su strada efficiente

Il trasporto di merci su strada è complementare, soprattutto in luoghi ove non è

possibile o utile l'approvvigionamento mediante trasporto su rotaia. L'efficienza del trasporto di merci su strada viene aumentata con provvedimenti di edilizia e misure di logistica.

Indicazioni attuative

Il Cantone crea le condizioni quadro per garantire a lungo termine il traffico merci su rotaia. Nei limiti delle sue possibilità esso promuove il traffico merci su rotaia, in particolare sulle grandi distanze.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Le infrastrutture necessarie per attuare la strategia cantonale di trasporto di merci, in particolare il sostegno alla realizzazione di nuovi binari di raccordo nonché l'ampliamento e la promozione di impianti di trasbordo esistenti (allacciamento e infrastrutture di trasbordo) vengono realizzate tempestivamente in collaborazione con la Confederazione.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Il trasporto combinato non accompagnato e l'utilizzo di casse mobili nel trasporto di merci vengono promossi in maniera coerente.

Responsabile: Ufficio dell'energia e dei trasporti

Per ottimizzare l'efficienza del trasporto di merci su strada, i comuni garantiscono collegamenti adeguati (ad es. con le principali aree a destinazione lavorativa) e in prossimità di importanti snodi del traffico stradale (incroci, diramazioni e raccordi della rete stradale nazionale) chiariscono a livello sovracomunale il fabbisogno e possibili ubicazioni per posteggi riservati a rimorchi di autocarri in un raggio di almeno 3 km dal relativo snodo.

Responsabile: Comuni

Spiegazioni

Trasporto di merci su strada: nel trasporto di merci su strada la prestazione di trasporto viene eseguita ricorrendo a veicoli motorizzati che transitano su strade pubbliche. I contenitori presentano varie dimensioni. In linea di principio è possibile distinguere tra autoveicoli leggeri (<3.5 t) e autoveicoli pesanti (>3.5 t). Il peso massimo ammesso per trasporti normali in Svizzera ammonta a 40 t, mentre nella fase precedente e successiva del trasporto combinato non accompagnato (TCNA) sono ammesse 44 t. Nel Cantone dei Grigioni esistono ancora numerosi tratti che non sono aperti al transito per veicoli con un peso di 40 t.

Trasporto ferroviario di merci: il trasporto ferroviario di merci, quale parte del trasporto ferroviario, è soggetto alla legislazione sulle ferrovie. A seconda delle dimensioni della spedizione, il trasporto su rotaia avviene a collettame, a carro completo o a treno completo.

Trasporto combinato (TC): l'Ufficio federale dei trasporti distingue tra trasporto combinato accompagnato e non accompagnato. Per **trasporto combinato accompagnato** si intende il trasporto di un veicolo a motore e del suo conducente mediante un altro vettore di trasporto (ad. es. ferrovia o traghetto). Nel traffico transalpino con questa espressione s'intende il trasporto per ferrovia di interi camion e autotreni i cui conducenti viaggiano a bordo di un vagone dedicato (strada viaggiante).

Per **trasporto combinato non accompagnato (TCNA)** si intende il trasporto di un veicolo a motore non accompagnato mediante un altro vettore di trasporto (ad es. traghetto o treno) oppure di contenitori e casse mobili mediante diversi vettori di trasporto (ad es. stradaferrovia o battello renanoferrovia).

Concezione del trasporto di merci per ferrovia della Confederazione: in data 20 dicembre 2017 il Consiglio federale ha adottato la Concezione del trasporto di merci per ferrovia e così facendo ha gettato le basi per uno sviluppo dei diversi impianti del trasporto ferroviario di merci in un'ottica di lungo termine. Il coordinamento con la pianificazione dell'ampliamento e della conservazione delle infrastrutture ferroviarie riveste un ruolo di primaria importanza. In allegato a tale Concezione sono indicati gli impianti per il traffico ferroviario, che possono essere consultati. Per il Cantone dei Grigioni risultano rilevanti gli impianti di carico e scarico, gli impianti importanti di trasbordo del traffico combinato e gli impianti privati di trasbordo del traffico combinato.

Strategia cantonale di trasporto di merci dei Grigioni: dal 2018 è disponibile la strategia cantonale di trasporto di merci dei Grigioni. Nel quadro della strategia sono stati elaborati un sistema di obiettivi nonché possibili misure. Alle seguenti tre misure è stato attribuito il primo grado di priorità per l'attuazione: sostegno a nuovi binari di raccordo, ampliamento / promozione di impianti di trasbordo esistenti (allacciamento e infrastruttura di trasbordo), avvio di una tavola rotonda e successiva organizzazione TCNA Grigioni.

Oggetti

Indicazione 1: i progetti che si fondano su un decreto del Governo del Cantone dei Grigioni rilevante ai fini del piano direttore sono vincolanti per le autorità e presentano uno sfondo colorato nell'elenco degli oggetti. Anche i progetti che sono oggetto di un piano settoriale della Confederazione sono vincolanti per le autorità, ma si basano su un decreto del Consiglio federale. Questi progetti vengono inseriti a titolo informativo nella lista degli oggetti sotto riportata e per tale ragione non presentano uno sfondo colorato. Lo stesso vale per gli oggetti che si fondano sui programmi di sviluppo che hanno la precedenza rispetto a piani settoriali (ad es. PROSSIF).

Indicazione 2: per tutti gli oggetti ai quali è stato assegnato lo stato di coordinamento «dati acquisiti», è necessario chiarire innanzitutto l'interessamento degli inventari di protezione della natura e del paesaggio. Devono essere verificati anche gli inventari concernenti le questioni dell'acqua e della protezione ambientale e altro (caccia, agricoltura, energia, ecc.). La compatibilità relativa al caso in questione o l'interesse superiore devono essere dimostrati mediante un'adeguata ponderazione degli interessi. Questa può assumere la forma di un'indagine preliminare (conflitti incompatibili con il progetto) nella procedura di allestimento del piano direttore e infine (chiarimento approfondito) nella procedura di approvazione dei piani. Non è previsto alcun riferimento ai singoli oggetti (nella colonna osservazione / rimando).

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Landquart	24.TG.01	nein	Güterumschlagszentrum neben Unterhaltszentrum RhB	Vororientierung	Infrastruktur Bahngüterverkehr	Vorhaben steht in direkter Abhängigkeit zu den Objekten 01.TB.05 und 01.TB.07 bzw. Massnahme b15 im STEP 2035
Imboden	23.TG.01	nein	Freiverlastestandort Domat/Ems	Vororientierung	Infrastruktur Bahngüterverkehr	Status: Projektidee
Maloja	25.TG.01	nein	Güterumschlagszentrum Samedan	Ausgangslage	Infrastruktur Bahngüterverkehr	
Surselva	29.TG.01	nein	Güterumschlagszentrum Schnaus-Strada	Ausgangslage	Infrastruktur Bahngüterverkehr	

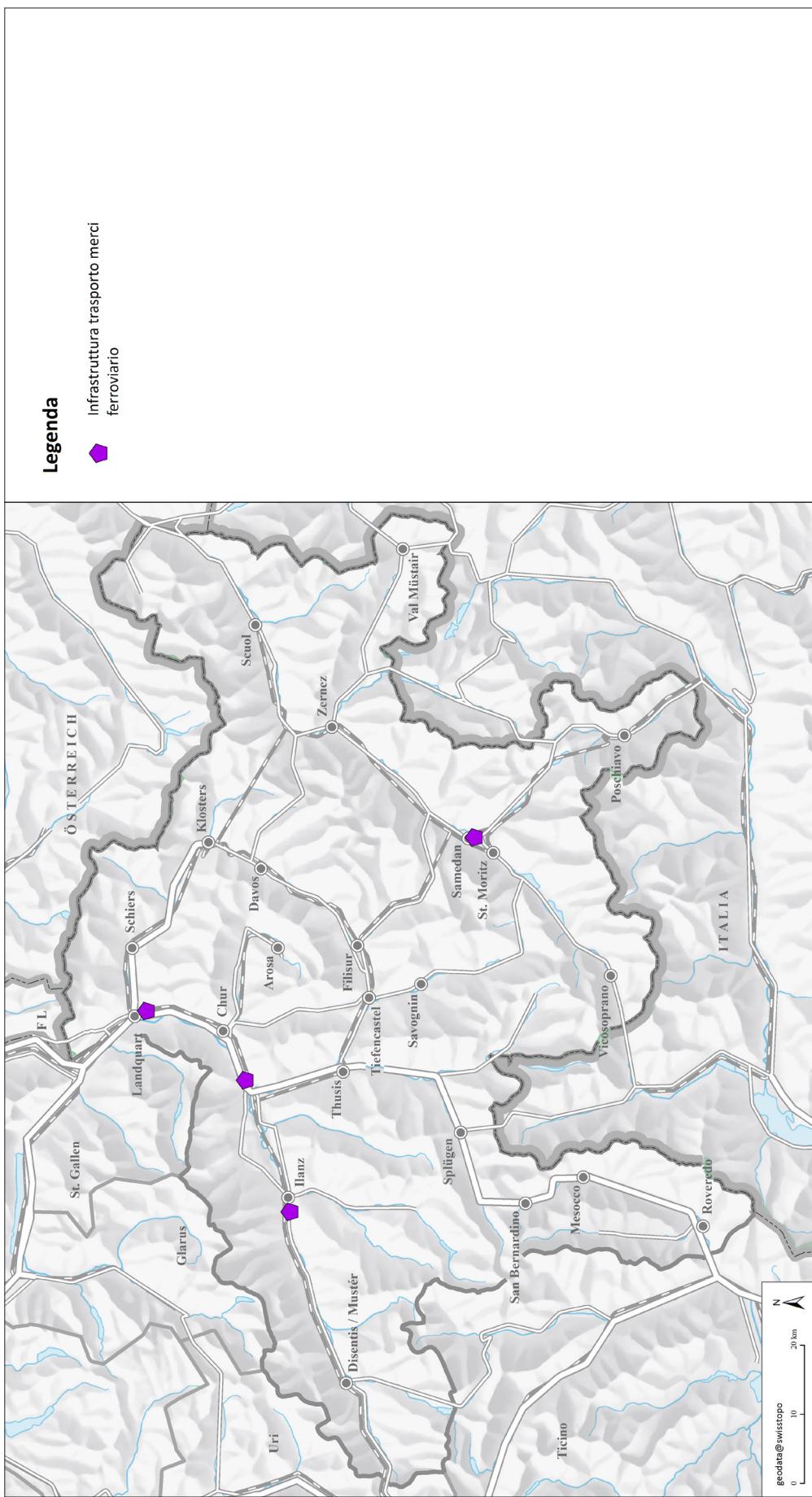


Figura 6.5:
Panoramica
traffico merci

6.7 Traffico aereo

Situazione iniziale

L'infrastruttura aeronautica nel Cantone dei Grigioni, con le sue montagne e la sua vocazione turistica, fornisce un contributo irrinunciabile alla competitività e alla competenza di mercato. Allo stesso tempo sono però opportune e ragionevoli delle restrizioni nel settore dell'aeronautica civile, in modo particolare dal profilo della protezione della natura e del paesaggio e delle limitazioni dell'inquinamento fonico.

Per le infrastrutture aeronautiche è determinante il piano settoriale traffico, parte infrastruttura aeronautica (PSIA) della Confederazione. Il PSIA è un piano settoriale indipendente, però è considerato parte del piano settoriale dei trasporti della Confederazione. Il Cantone dei Grigioni dispone oggi di un aeroporto regionale (Samedan), di cinque eliporti, di nove aree d'atterraggio di montagna e di due impianti di sicurezza aerea. Il fabbisogno di eliporti e aree d'atterraggio in montagna sul territorio cantonale è tenuto in considerazione nel PSIA, rete parziale degli eliporti, deciso dal Consiglio federale nel febbraio del 2020. Con decisione del 21.10.2015, il Consiglio federale ha ridotto la rete di aree d'atterraggio in montagna a 40 aree di atterraggio. Per il Cantone dei Grigioni il numero e la distribuzione delle aree di atterraggio in montagna rimangono invariati. Presso l'aeroporto regionale di Samedan, che fa parte della rete designata degli aeroporti regionali, dalla fine del 2019 possono essere effettuati voli charter. Sulla base di un processo di coordinamento che ha coinvolto tutti i partner interessati, la scheda di coordinamento PSIA è stata adeguata e decisa dal Consiglio federale il 13.09.2019. Alla fine del 2019 inoltre sono state autorizzate procedure di volo secondo le regole di volo strumentale. Il coordinamento territoriale fra i singoli impianti dell'aeronautica e le ulteriori utilizzazioni avverrà su base continua nelle ulteriori tappe del PSIA.

«PSIA»
[vedi spiegazioni](#)

Obiettivi e linee direttive

Definizione degli obiettivi

L'intero territorio cantonale viene dotato delle infrastrutture necessarie per l'aeronautica civile secondo le esigenze. Gli impianti delle infrastrutture dell'aeronautica civile vengono adeguati alle altre utilizzazioni e collegati all'ulteriore rete del traffico.

Linee direttive

Collegare i Grigioni alla rete del traffico aereo pubblico di linea

Solo l'aeroporto regionale di Samedan, quale unico impianto del Cantone per l'aeronautica civile, dispone del potenziale necessario per l'allacciamento alla rete del traffico aereo pubblico di linea. Tale potenziale viene utilizzato con il dovuto riguardo. A tale scopo occorre collegare nel migliore dei modi gli impianti del traffico aereo con quelli del trasporto pubblico a terra.

Ridurre al minimo gli sviluppi e gli effetti indesiderati

- | Vengono mantenuti liberi con gli strumenti della pianificazione del territorio i corridoi necessari per il decollo e l'atterraggio e viene evitata l'espansione delle aree d'insediamento verso gli aerodromi e gli eliporti (curve dei carichi fonici, limitazione degli ostacoli, perimetro dell'aerodromo).
- | Le emissioni di rumore e di sostanze nocive causate dalle attività di volo vengono limitate, imponendo dei vincoli adeguati alle esigenze dell'esercizio.
- | Vengono ridotti al minimo gli influssi nocivi delle attività aeronautiche sulle aree abitate e quelle destinate allo svago, nonché sugli spazi vitali degli animali.

Indicazioni attuative

«Interessi del
Cantone»
[vedi spiegazioni](#)

In collaborazione con la Confederazione viene ulteriormente sviluppato e modificato il piano settoriale traffico, parte infrastruttura aeronautica (PSIA). Spetta al Cantone far valere i propri interessi in questo contesto.

Responsabile: Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità

Spiegazioni

PSIA: spiegazioni esaustive relative al Piano settoriale dei trasporti della Confederazione sono contenute nel cap. 6.1. L'illustrazione «Infrastruttura aeronautica secondo il PSIA nel Cantone dei Grigioni» mostra un estratto della carta corografica del piano settoriale traffico, parte infrastruttura aeronautica (PSIA) del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). La rete delle aree d'atterraggio in montagna è stata stabilita nel piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) con decisione del Consiglio federale del 21.10.2015.

Gli **interessi più importanti del Cantone** nel settore dell'aeronautica sono:

- | continuazione dell'esercizio e ampliamento dell'aeroporto regionale di Samedan e allacciamento ottimale dello stesso all'ulteriore rete del traffico
- | dotazione del Cantone con gli eliporti necessari secondo il concetto PSIA attuale
- | dotazione del Cantone con le aree d'atterraggio in montagna secondo il concetto PSIA attuale

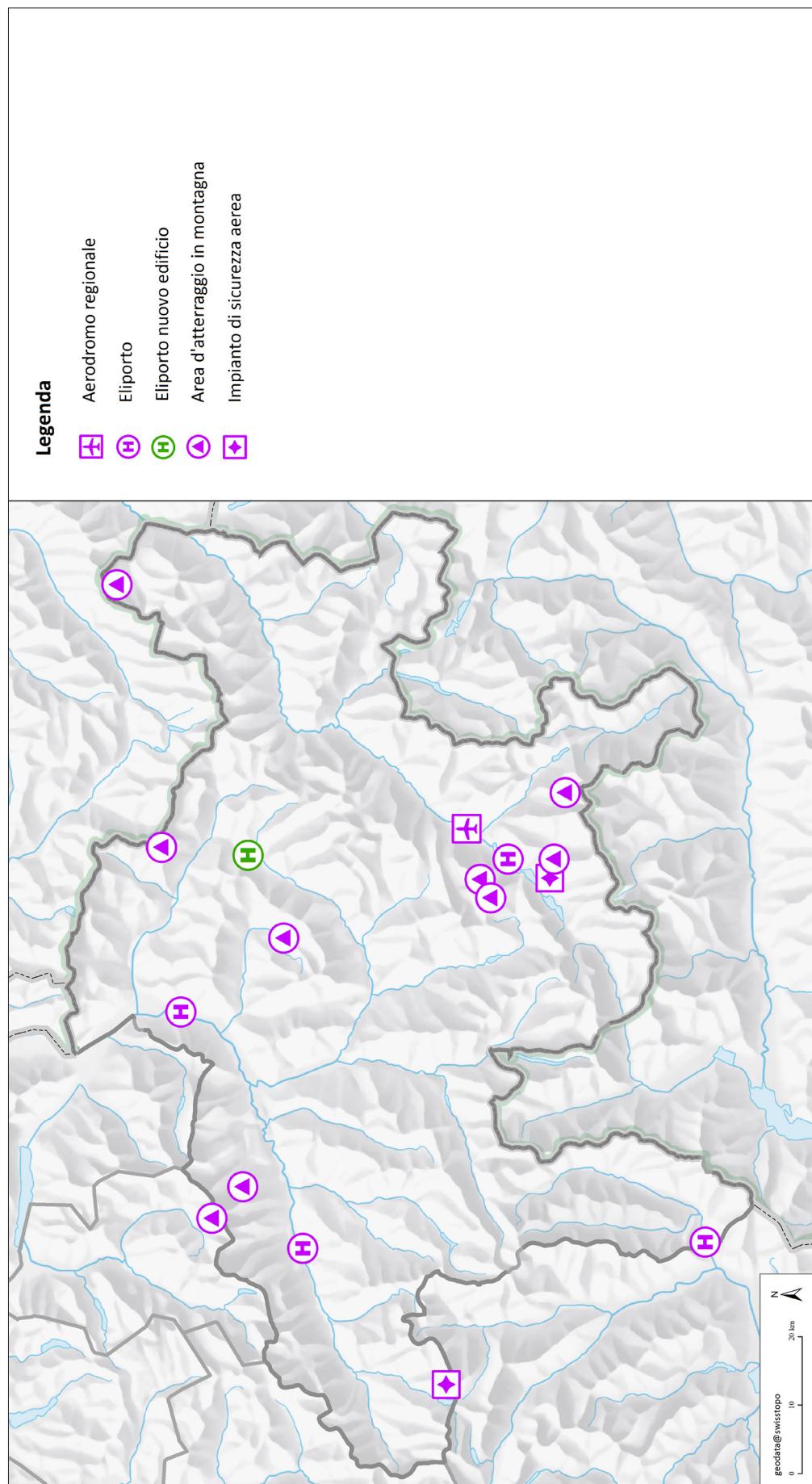
- | limitazione degli effetti nocivi derivanti dalle attività aeronautiche con l'imposizione di vincoli relativi all'esercizio (imposizione delle rotte e delle altitudini di volo, numero massimo ammissibile dei voli annui, orari di volo ammissibili, ecc.)
- | esclusione delle attività di «heliskiing» ed «helibiking» nelle aree d'atterraggio di montagna

Oggetti

Indicazione: i progetti che si fondano su un decreto del Governo del Cantone dei Grigioni rilevante ai fini del piano direttore sono vincolanti per le autorità e presentano uno sfondo colorato nell'elenco degli oggetti. Anche i progetti che sono oggetto di un piano settoriale della Confederazione sono vincolanti per le autorità, ma si basano su un decreto del Consiglio federale. Questi progetti vengono inseriti a titolo informativo nella lista degli oggetti sotto riportata e per tale ragione non presentano uno sfondo colorato.

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Engiadina Bassa/ Val Müstair	09.TL.01	nein	Gebirgslandeplatz Alp Trida Samnaun	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Landquart	01.TL.02	nein	Heliport Unter-vaz	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.01	nein	Regionalflugplatz Samedan	Festsetzung	Weiterentwicklung	Sachplaninhalt, Koordinationsstand differenziert, je nach Thema/Aspekt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.02	nein	Heliport St. Moritz	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.03	nein	Gebirgslandeplatz Fuorcla Chamuotsch, Silvaplana	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.04	nein	Gebirgslandeplatz Fuorcla Grischa, Celerina	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.05	nein	Gebirgslandeplatz Vadret dal Corvatsch, Samedan	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.06	nein	Gebirgslandeplatz Vadret Pers, Pontresina	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Maloja	11.TL.07	nein	Flugfunkanlage Corvatsch, Samedan	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Moesa	14.TL.01	no	Eliporto di San Vittore	Dati acquisiti	Mantenimento dell'esercizio	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Plessur	06.TL.01	nein	Gebirgslandeplatz Arosa	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)
Prättigau/ Davos	08.TL.01	nein	Heliport Davos	Zwischenergebnis	Neubau, Standort offen	Sachplaninhalt, SIL-Konzeptteil (26.02.2020)

Region	Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
Prättigau/ Davos	07.TL.01	nein	Gebirgs- landeplatz Madrisahorn, Klosters	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.01	nein	Heliport Tavanasa, Breil/ Brigels	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.02	nein	Gebirgslande- platz Crap Sogn Gion, Falera	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.03	nein	Gebirgslande- platz Vorabgletscher, Elm (GL), Laax	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)
Surselva	02.TL.04	nein	Flugsicherungs- radar Lukma- nier, Medel	Festsetzung	Weiterbetrieb	Sachplaninhalt, SIL- Konzeptteil (26.02.2020)



*Figura 6.6:
infrastruttura
aeronautica
secondo il PSIA
nel Cantone dei
Grigioni*