



Progetto per la consultazione

Rapporto esplicativo concernente il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Compendio

Nella terza generazione del programma Traffico d'agglomerato sono stati presentati alla Confederazione 37 programmi d'agglomerato in cui i rispettivi enti responsabili illustrano tutti i progetti da cofinanziare e dimostrano che le misure previste sono coordinate a livello di pianificazione del traffico e degli insediamenti. I contributi federali associati alle misure della terza generazione di programmi ammontano a 1,12 miliardi di franchi. Nel presente documento sono riportate le conclusioni di un esame globale dei programmi d'agglomerato.

Situazione iniziale

In Svizzera circa tre quarti degli abitanti risiedono in un agglomerato, quattro persone su cinque vi lavorano e sempre in questi spazi urbani si genera l'84 per cento circa della produzione economica. I posti di lavoro sono sempre più concentrati negli agglomerati e, stando alle Prospettive di traffico 2040 della Confederazione, questo fenomeno continuerà a intensificarsi, il che è del resto in linea con gli obiettivi nazionali in materia di sviluppo del territorio. Già oggi il volume di traffico all'interno degli agglomerati, sia su strada che su rotaia, è notevolmente superiore a quello registrato all'esterno di queste aree. Entro il 2040, soprattutto negli agglomerati, il numero di tratti pesantemente congestionati tanto nelle ore di punta del mattino che in quelle della sera crescerà moltissimo rispetto al 2010. Nelle città e negli agglomerati permane quindi l'impellente necessità di ottimizzare e potenziare le infrastrutture di trasporto, non soltanto per migliorare la funzionalità del sistema globale dei trasporti ma anche per sostenere uno sviluppo degli insediamenti verso l'interno. Se si vogliono raggiungere al contempo anche gli obiettivi legati alla pianificazione del territorio, è imprescindibile uno stretto coordinamento fra sviluppo dei trasporti e degli insediamenti.

Programma Traffico d'agglomerato

Le infrastrutture necessarie per far fronte alle funzioni svolte dagli agglomerati spesso non possono essere finanziate dai soli Cantoni e Comuni interessati. Per cofinanziare le infrastrutture di trasporto situate all'interno delle città e degli agglomerati, nel 2007 è stato pertanto istituito il programma Traffico d'agglomerato, nell'ambito del quale la Confederazione stanziava contributi per infrastrutture che, oltre a rendere più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti in queste aree, concorrono a uno sviluppo sostenibile del territorio grazie a una pianificazione coerente di insediamenti, trasporti e paesaggio. In seguito al finanziamento una tantum che ha interessato una serie di progetti urgenti all'inizio del programma, nel quadro delle due passate generazioni sono stati cofinanziati con successo vari progetti degli agglomerati. In seguito all'approvazione del Popolo del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), dal 2018 il finanziamento delle misure destinate al traffico d'agglomerato sarà assicurato a tempo indeterminato. A partire dalla terza generazione di programmi, i progetti ferroviari non saranno più finanziati attraverso il programma Traffico d'agglomerato, bensì con i mezzi del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), approvato dal Popolo nel 2014. Con il presente decreto federale chiediamo di sbloccare i fondi necessari per la terza generazione di programmi d'agglomerato.

Programmi d'agglomerato di terza generazione

Come richiesto dalla Confederazione, gli enti regionali responsabili riuniscono tutti i progetti da cofinanziare in un programma d'agglomerato, nell'ambito del quale va dimostrato che le misure sono coordinate in modo coerente a livello di pianificazione dei trasporti e degli insediamenti. I mezzi finanziari devono essere impiegati in maniera tale da migliorare la qualità del sistema dei

trasporti, consentire un maggior sviluppo verso l'interno degli insediamenti, ridurre il carico ambientale e il consumo di risorse e aumentare la sicurezza del traffico. I contributi della Confederazione si basano sull'impatto globale del programma e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento dell'importo d'investimento computabile.

Esame della Confederazione

Alla fine del 2016 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) aveva ricevuto, per esame, 37 programmi d'agglomerato di terza generazione contenenti all'incirca 2000 misure. Di questi 37 programmi, tre sono nuovi mentre 34 sono programmi rielaborati delle due generazioni precedenti. Nel complesso, le misure relative ai trasporti per le quali è stato richiesto il cofinanziamento della Confederazione comportano un volume di investimenti di circa 6 miliardi di franchi. Per utilizzare in modo efficiente le limitate risorse disponibili, si è dunque data priorità ai programmi e alle misure in essi contenute che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto e offrono il miglior rapporto costi-benefici. Con l'aumentare del numero di generazioni di un programma d'agglomerato, la congruenza sotto il profilo dei contenuti, ma anche e soprattutto la coerenza tra una generazione e l'altra diventano un criterio importante da verificare per valutare l'efficacia del programma stesso. Nella valutazione dell'efficacia dei programmi è stato considerato anche lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni.

Con il presente documento, nel quale sono riportate le conclusioni di un esame globale dei programmi d'agglomerato, il Consiglio federale chiede l'approvazione dei crediti d'impegno per le misure che saranno pronte per essere realizzate nell'arco di quattro anni e di cui si può garantire il finanziamento. In base alle priorità stabilite dalla Confederazione, è stato assegnato al cofinanziamento dei programmi circa il 54 per cento degli investimenti presentati. Nel complesso, i contributi federali associati alle misure di terza generazione ammontano a 1,12 miliardi di franchi.

Indice

Compendio	1
1 Situazione iniziale e condizioni quadro	5
1.1 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)	5
1.2 Importanza delle città e degli agglomerati per la Svizzera	5
1.3 Importanza delle infrastrutture di traffico nazionali per gli agglomerati	5
1.4 Evoluzione dei trasporti e sviluppo del territorio nelle città e negli agglomerati	6
1.5 Cofinanziamento federale di infrastrutture del traffico d'agglomerato	6
1.6 Programmi d'agglomerato: strumenti per una politica coerente in materia di trasporti e sviluppo territoriale	7
1.7 Esperienze maturate ed efficacia del programma Traffico d'agglomerato	8
1.8 Coordinamento dei programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «Traffico d'agglomerato»	9
2 Punti essenziali del progetto	10
2.1 Punti essenziali del programma Traffico d'agglomerato	10
2.2 Iter procedurale per la terza generazione del programma Traffico d'agglomerato	10
2.2.1 Finalità e fasi della procedura	10
2.2.2 Modifiche rispetto alle generazioni precedenti	11
2.2.3 Metodologia d'esame	12
2.3 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)	14
2.4 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	15
2.4.1 Adempimento dei requisiti di base	15
2.4.2 Risultati della valutazione dell'efficacia dei programmi di terza generazione	15
2.4.3 Efficacia dei programmi: risultati della valutazione	18
2.4.4 Risultati della prioritizzazione delle misure	21
2.5 Contributi federali richiesti per il programma Traffico d'agglomerato di terza generazione	23
2.6 Panoramica di tutte le generazioni	25
2.7 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato	28
2.7.1 Convenzioni sulle prestazioni	28
2.7.2 Accordo sul finanziamento	28
2.8 Seguito dei lavori e ulteriore sviluppo del programma Traffico d'agglomerato	28
2.9 Panoramica delle precedenti generazioni del programma Traffico d'agglomerato	29
2.9.1 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione	30
2.9.2 Programma Traffico d'agglomerato di prima generazione: stato d'attuazione	31
2.9.3 Programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione: stato d'attuazione	31
3 Commento ai singoli articoli del progetto messo in consultazione relativo al programma Traffico d'agglomerato (terza generazione)	32
3.1 Interventi parlamentari	32
4 Ripercussioni	33
4.1 Ripercussioni per la Confederazione	33
4.1.1 Ripercussioni finanziarie	33
4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	33
4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	33
4.3 Ripercussioni per l'economia	34
4.4 Ripercussioni per la società	34
4.5 Ripercussioni per il territorio e l'ambiente	35
4.6 Ripercussioni sulle infrastrutture dei trasporti	35
4.7 Programma di legislatura	35
4.8 Strategie nazionali del Consiglio federale	35
5 Aspetti giuridici	36
5.1 Costituzionalità e legalità	36
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	36
5.3 Forma dell'atto	36
5.4 Subordinazione al freno alle spese	36
5.5 Conformità alla legge sui sussidi	36
Elenco delle abbreviazioni	37
Allegati	38
Allegato 1 Dettagli relativi a programmi precedenti	38
Allegato 2 Elenco delle misure	41

Allegato 2.1	Trasporti pubblici	41
	Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A	41
	Elenco delle misure - Priorità B	43
Allegato 2.2	Traffico individuale motorizzato	45
	Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A	45
	Elenco delle misure beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A	47
	Settore gestione del traffico	47
	Elenco delle misure beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A	47
	Settore riqualifica delle infrastrutture stradali	47
	Elenco delle misure - Priorità B	48
Allegato 2.3	Traffico pedonale e ciclistico	51
	Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A	51
	Elenco delle misure cofinanziate beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A Settore traffico pedonale e ciclistico	51
	Elenco delle misure - Priorità B	52
Allegato 2.4	Nodi di interscambio multimodale	55
	Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A	55
	Elenco delle misure - Priorità B	56

1 Situazione iniziale e condizioni quadro

1.1 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Il 12 febbraio 2017 il Popolo e i Cantoni hanno accolto il decreto federale del 30 settembre 2016¹ concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Il fondo a durata illimitata, sancito nella Costituzione, costituisce una base a cui la Confederazione può far riferimento per cofinanziare gli interventi volti a migliorare le infrastrutture di traffico negli agglomerati e sulle strade nazionali.

Il fondo prevede finanziamenti nei seguenti settori²:

- a. strade nazionali:
 1. esercizio, manutenzione e sistemazione (nel senso di adeguamenti),
 2. potenziamento nel senso di aumenti della capacità di traffico (fasi di potenziamento) mediante grandi opere,
 3. completamento della rete delle strade nazionali;
- b. contributi a misure per migliorare il traffico d'agglomerato.

I mezzi del FOSTRA servono a soddisfare in modo razionale e rispettoso dell'ambiente, in tutte le regioni del Paese, le esigenze di mobilità di una società e un'economia efficienti (art. 2 cpv. 1 LFOSTRA). L'impiego dei mezzi è basato su una visione globale dei trasporti che includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi, dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture, tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico, includa la protezione dell'ambiente e il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti (art. 2 cpv. 3 LFOSTRA).

I mezzi del fondo sono impiegati dietro autorizzazione delle Camere federali. Il presente progetto riguarda il decreto federale sui crediti d'impegno per i contributi dal 2019 alle misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un decreto di questo tenore di norma ogni quattro anni. Gli agglomerati riuniscono le misure previste in programmi di agglomerato e chiedono contributi federali per le misure che possono essere attuate entro quattro anni. Poiché finora sono stati richiesti più mezzi di quelli disponibili, la Confederazione ha dovuto prioritizzare i programmi e le misure sulla base di criteri giuridici³.

In un messaggio a parte il Consiglio federale chiede al Parlamento di approvare i mezzi destinati alle misure relative alle strade nazionali, finanziate attraverso il FOSTRA. Tramite il FinFer, la Confederazione assicura inoltre il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, in coordinamento con i programmi d'agglomerato. Anche per queste misure il Consiglio federale chiederà l'approvazione dei mezzi finanziari in un messaggio separato.

1.2 Importanza delle città e degli agglomerati per la Svizzera

In Svizzera circa tre quarti degli abitanti risiedono in un agglomerato. Le città e gli agglomerati sono importanti motori dello sviluppo economico. Se si considerano tutti i lavoratori occupati sul territorio nazionale, quattro su cinque si recano per lavoro in questi spazi urbani, dove si concentra l'84 per cento circa della produzione economica. Di qui l'importanza cruciale che essi rivestono per la competitività dell'intero Paese. Ospitando l'80 per cento circa della popolazione e il 90 per cento circa dei posti di lavoro, i Comuni nucleo svolgono un ruolo centrale all'interno degli agglomerati. È interessante notare come, dopo decenni di stagnazione, dal 2005 le città nucleo stiano registrando una crescita demografica superiore a ogni previsione. Nelle parti estere degli agglomerati transfrontalieri vivono all'incirca 1,2 milioni di persone che intrattengono stretti rapporti economici con il nostro Paese.

Mentre la percentuale di cittadini residenti negli agglomerati si è mantenuta relativamente stabile rispetto alla popolazione totale, i lavoratori si stanno concentrando in misura sempre maggiore in tali aree. Hanno conosciuto una crescita ragguardevole soprattutto i centri secondari situati in prossimità dei grandi centri urbani⁴. Secondo le Prospettive di traffico 2040, questo processo di concentrazione dei posti di lavoro è destinato a proseguire, il che tra l'altro è in linea con gli obiettivi nazionali in materia di sviluppo del territorio.

Il fatto che gli agglomerati siano cresciuti senza alcun riguardo per i confini comunali, cantonali e nazionali crea problematiche non indifferenti a livello politico e pianificatorio in quanto coordinare tutti gli enti locali interessati di un agglomerato a vari livelli istituzionali è un compito estremamente complesso.

1.3 Importanza delle infrastrutture di traffico nazionali per gli agglomerati

Oltre che per la funzione svolta a beneficio della circolazione nazionale e interregionale, le strade nazionali e le infrastrutture ferroviarie rivestono un'importanza primaria anche per i sistemi di trasporto degli agglomerati, dove vengono a intersecarsi, in uno spazio molto ristretto, le reti locali, regionali e nazionali di tutti i vettori di traffico. Negli agglomerati le strade nazionali fanno parte della rete stradale sovraordinata e in esse converge di conseguenza, oltre al traffico di transito, una parte considerevole del traffico interno, di destinazione e di origine. La rete ferroviaria assolve anche un'importante funzione di collegamento tra i centri e il territorio circostante come pure tra gli agglomerati stessi. Negli agglomerati più estesi il trasporto regionale (rete celere regionale) accoglie inoltre enormi flussi di passeggeri che si spostano all'interno dell'agglomerato.

¹ FF 2016 6825

² Art. 5 della legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA; RS 725.13).

³ Art. 17d della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin, RS 725.116.2).

⁴ Ecoplan (2016), *Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040*, pubblicazione realizzata su incarico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Berna (disponibile soltanto in tedesco).

Problemi di capacità o blocchi della circolazione sulle infrastrutture nazionali hanno quasi sempre pesanti ripercussioni sui sistemi di trasporto regionali degli agglomerati – e viceversa. In caso di perturbazioni del traffico sulle strade nazionali, la situazione di sovraccarico si estende rapidamente anche alla rete d'importanza locale, con possibili ingenti disagi anche a danno dei trasporti pubblici e del traffico pedonale e ciclistico. Una rete stradale nazionale ben funzionante permette invece di decongestionare il traffico sulla rete locale e crea riserve di capacità per promuovere modi di trasporto efficienti in termini di superficie servita, come i trasporti pubblici, il traffico ciclistico e la mobilità pedonale.

1.4 Evoluzione dei trasporti e sviluppo del territorio nelle città e negli agglomerati

A causa della concentrazione della popolazione e dei posti di lavoro sul territorio degli agglomerati, il volume di traffico registrato in questi spazi, sia su strada che su rotaia, è nettamente superiore a quello registrato al loro esterno.

Negli ultimi anni il traffico si è considerevolmente intensificato. Dal 2000 al 2015 le prestazioni del trasporto persone sono aumentate in generale di circa il 27 per cento, quelle del trasporto ferroviario addirittura del 60 per cento e per il trasporto merci si calcola il 20 per cento circa. Il numero di ore di coda registrato sulle strade nazionali è raddoppiato nell'arco dell'ultimo decennio. In molti tratti della rete stradale e ferroviaria si stanno raggiungendo i limiti delle capacità di trasporto nelle ore di punta e mezzi pubblici sovraccarichi sono ormai all'ordine del giorno. Nel nostro Paese, circa l'85–90 per cento di tutti gli ingorghi ha origine negli agglomerati e, sempre in questi spazi, i picchi di traffico durano ormai sempre di più⁵.

Anche in futuro sia la popolazione che l'economia registreranno tassi di crescita superiori alla media negli spazi urbani. Nel 2016 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha aggiornato le Prospettive di traffico⁶ estendendone l'orizzonte temporale fino al 2040. Per il periodo che va dal 2010 al 2040 lo scenario di riferimento prevede una crescita del 51 per cento per i trasporti pubblici di persone (TP), del 32 per cento per il traffico pedonale e ciclistico (TL) e del 18 per cento per il traffico individuale motorizzato (TIM). Soprattutto negli agglomerati, il numero di tratti pesantemente congestionati nelle ore di punta, sia al mattino che alla sera, crescerà approssimativamente del 50 per cento rispetto al 2010. Altrettanto rilevante è poi l'aumento del traffico tra un agglomerato e l'altro.

Negli ultimi decenni, le superfici insediative edificate sono cresciute notevolmente in tutta la Svizzera, a un ritmo di gran lunga superiore rispetto alla popolazione⁷. Questa tendenza alla dispersione degli insediamenti ha tuttavia mostrato segni di rallentamento di recente. In particolare nelle zone metropolitane la crescita demografica ha addirittura superato quella delle superfici insediative. Nei centri secondari in prossimità dei grandi centri, questa tendenza alla densificazione è stata inoltre accompagnata da tassi di crescita sovraproporzionali dell'occupazione.

Un'opportuna concentrazione della crescita negli agglomerati contribuisce nel complesso a limitare l'aumento del traffico. In questi spazi, infatti, le distanze percorse pro capite sono di circa il sei per cento inferiori rispetto alla media nazionale. Quanto più un insediamento è densamente popolato, tanto più cresce in genere la quota del trasporto pubblico e del traffico lento, più efficienti in termini di superficie servita. Mentre nei Comuni rurali circa la metà di tutti i tragitti viene percorsa con i mezzi di trasporto individuali motorizzati, negli agglomerati i due terzi dei tragitti sono percorsi con i trasporti pubblici o con i mezzi del traffico lento e si arriva addirittura ai tre quarti nei Comuni nucleo⁸.

Nel complesso, le città e gli agglomerati continuano quindi ad avere urgente bisogno di ottimizzare e potenziare le infrastrutture di trasporto, sia per migliorare la funzionalità del sistema globale dei trasporti sia per rendere possibile uno sviluppo centripeto degli insediamenti. Inoltre un sistema globale dei trasporti funzionante nelle aree urbane contribuisce a decongestionare le strade nazionali. Una quota elevata di modalità di trasporto efficienti in rapporto alla superficie servita (trasporti pubblici, traffico ciclistico e mobilità pedonale) crea inoltre capacità per il necessario traffico individuale e il trasporto di merci su strada. Per raggiungere gli obiettivi legati alla pianificazione del territorio è indispensabile che lo sviluppo del traffico venga armonizzato con quello degli insediamenti.

1.5 Cofinanziamento federale di infrastrutture del traffico d'agglomerato

Le città e gli agglomerati forniscono molti servizi a beneficio non solo loro, ma dell'intero Paese. Un traffico d'agglomerato funzionante, concepito come parte integrante dell'intero sistema di trasporto svizzero non solo rafforza la piazza economica elvetica ma, insieme al coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, contribuisce anche alla qualità della vita della popolazione locale. Soltanto in questo modo è possibile garantire lo sviluppo centripeto degli insediamenti – postulato dalla legislazione sulla pianificazione del territorio – evitandone la dispersione e ridurre l'urgenza di realizzare lavori di sistemazione e ampliamento sulla rete nazionale dei trasporti. Le infrastrutture necessarie per far fronte alle funzioni svolte dagli agglomerati spesso non possono essere finanziate dai soli Cantoni e Comuni interessati. È anche nell'interesse della Confederazione che le misure nei settori dei trasporti, degli insediamenti e del paesaggio possano essere realizzate nei tempi previsti.

La Costituzione federale (Cost.) affronta la tematica degli agglomerati e delle città in due articoli: secondo l'articolo 50 Cost., nell'ambito del suo agire, la Confederazione prende in considerazione la particolare situazione delle città, degli agglomerati e delle regioni di montagna; l'articolo 86 Cost. costituisce la base legale per il FOSTRA, di durata indeterminata, e per il suo finanziamento mediante fondi a destinazione vincolata (tra cui il supplemento fiscale sugli oli minerali, l'imposta sugli autoveicoli e la tassa sulle strade nazionali). Oltre che per finanziare le strade nazionali, i mezzi del FOSTRA vengono impiegati per migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati.

Ai fini del cofinanziamento federale delle infrastrutture del traffico d'agglomerato sono rilevanti tre programmi, che vengono coordinati tra di loro (cfr. n. 1.5).

⁵ ARE (2016), Carichi orari e modelli delle ore di punta per lo stato di base 2010 e lo stato di riferimento 2040 (disponibile soltanto in tedesco), pagg. 68–69.

⁶ ARE (2016), Prospettive di traffico 2040 – Pubblicazione principale (disponibile soltanto in tedesco).

⁷ ARE (2014), *Trends der Siedlungsflächenentwicklung in der Schweiz* (disponibile soltanto in tedesco).

⁸ Valori tratti dal Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT), Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale di statistica, 2015.

Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)

Il 1° gennaio 2016 sono entrate in vigore le basi costituzionali e legislative⁹ per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) che sanciscono, tra le altre cose, il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer). Attraverso questo fondo di durata illimitata viene regolamentato il finanziamento dell'intera infrastruttura ferroviaria, con la sola esclusione delle linee tranviarie, della metropolitana nonché degli impianti a fune e delle ferrovie a cremagliera secondo l'articolo 49 capoverso 3 lettera a della legge federale sulle ferrovie (Lferr). Gli ampliamenti realizzati su infrastrutture ferroviarie interne agli agglomerati che non servono ai collegamenti capillari rientrano esclusivamente nel campo d'applicazione del PROSSIF.

Programma di sviluppo strategico strade nazionali (PROSTRA)

Con la sua entrata in vigore, fissata per il 1° gennaio 2018, la legge federale del 30 settembre 2016¹⁰ concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) subentra alla legge sul fondo infrastrutturale¹¹ (LFIT). I progetti per potenziare le capacità delle strade nazionali ricadono nel campo d'applicazione del PROSTRA, anch'esso finanziato attraverso il FOSTRA. Alcuni di questi progetti includono l'ottimizzazione dei raccordi alla rete secondaria.

Programma Traffico d'agglomerato (PTA)

Le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati saranno cofinanziate attraverso il programma Traffico d'agglomerato (PTA), che trova la sua base legale nella LFOSTRA. Quest'ultima viene così a sostituire la LFIT, nell'ambito della quale dal 2008 sono stati cofinanziati i progetti urgenti e pronti per la realizzazione nonché le prime due generazioni del PTA. Negli ultimi dieci anni gli agglomerati in Svizzera hanno beneficiato di un sostegno da parte della Confederazione, che ha cofinanziato progetti elaborati congiuntamente da Cantoni, città e Comuni nell'ambito di programmi d'agglomerato tesi a coordinare in maniera ottimale lo sviluppo dei trasporti e quello degli insediamenti.

Una quota compresa tra il 9 e il 12 per cento circa dei mezzi del FOSTRA¹² è destinata a migliorare le condizioni del traffico d'agglomerato. L'impiego dei fondi è regolamentato nel PTA, che include anche il finanziamento del collegamento capillare su rotaia¹³.

La sostituzione della LFIT con la LFOSTRA ha comportato anche l'adeguamento delle basi legali relative al programma Traffico d'agglomerato, in primis della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali¹⁴ (LUMin) e delle rispettive ordinanze¹⁵ (OUMin e ordinanza del DATEC concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato, OCPTA). Le modifiche intervenute¹⁶ sono riportate nel capitolo 2.2.2. Come avvenuto finora, i mezzi finanziari saranno attribuiti in funzione dell'efficacia delle infrastrutture pianificate¹⁷ prestando comunque attenzione a non trascurare nessuna regione del Paese, né le aree urbane di piccole e medie dimensioni e i capoluoghi (art. 17d cpv. 4 LUMin).

La Confederazione finanzia le infrastrutture del traffico d'agglomerato non soltanto direttamente, con i tre programmi di cui sopra, ma anche indirettamente tramite i contributi globali versati ai Cantoni per le strade principali e le quote della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Oltre alla costruzione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, la Confederazione finanzia l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture di traffico nazionali negli agglomerati e partecipa al finanziamento dei costi d'esercizio del traffico regionale viaggiatori.

1.6 Programmi d'agglomerato: strumenti per una politica coerente in materia di trasporti e sviluppo territoriale

Il settore dei trasporti e la pianificazione del territorio non possono prescindere l'uno dall'altra: la struttura territoriale influenza le scelte che si fanno in termini di mezzi di trasporto e tragitti e di conseguenza anche le infrastrutture e l'offerta di trasporto fungono da volano per lo sviluppo degli insediamenti. Sebbene il potenziamento di queste infrastrutture e offerta serva a garantire il funzionamento generale del sistema viario e dell'economia, può anche contribuire a un'ulteriore dispersione degli insediamenti e quindi alla conseguente perdita di spazi naturali e superfici coltivate. Grazie ai tempi di percorrenza più veloci è possibile spostarsi su distanze maggiori, il che sottopone a forti sollecitazioni le capacità disponibili su strada e rotaia, fino a causare nuovi problemi di capacità.

Oltre alle questioni dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti, città e agglomerati devono fare i conti con i cambiamenti demografici, l'evoluzione del mercato immobiliare, la crescente globalizzazione del flusso di merci e di conoscenze, l'aumento della mobilità della manodopera qualificata nonché la concorrenza internazionale, tutti fattori che complicano il loro ruolo di motori economici della Svizzera.

Per queste ragioni è estremamente importante adottare una politica coerente in materia di trasporti e di sviluppo territoriale, così come definita nel Progetto territoriale Svizzera¹⁸ con questi cinque obiettivi: promuovere la qualità degli insediamenti e la diversità regionale, tutelare le risorse naturali, gestire la mobilità, rafforzare la competitività e affermare la solidarietà tra Confederazione, Cantoni e Comuni. Nella politica degli agglomerati 2016+¹⁹, il Consiglio federale fa suoi tali obiettivi puntando a un'elevata qualità

⁹ RU 2015 651; FF 2014 3507; FF 2012 1283.

¹⁰ RS 725.13, FF 2017 2945.

¹¹ RS 725.13, RU 2007 6017-

¹² Art. 17f LFOSTRA

¹³ Prima che il FOSTRA e il FInFer fossero istituiti venivano finanziati nell'ambito del PTA anche progetti ferroviari regionali.

¹⁴ LUMin; RS 725.116.2.

¹⁵ OUMin; RS 725.116.21, rimando all'ordinanza del DATEC concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (non appena disponibile).

¹⁶ Altre basi di riferimento sono: il messaggio del 14 novembre 2001 (FF 2002 2065) concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC); il messaggio del 7 settembre 2005 (FF 2005 5349) concernente la legislazione esecutiva della NPC; il messaggio del 2 dicembre 2005 (FF 2006 701) relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali; le spiegazioni riguardanti l'OUMin.

¹⁷ Art. 17d LUMin; RS 725.116.2.

¹⁸ Consiglio federale svizzero, CdC, DCPA, UCS, ACS (2012), Progetto territoriale Svizzera.

¹⁹ Consiglio federale svizzero (2015), Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+. Per uno sviluppo territoriale coerente in Svizzera.

della vita e attrattiva economica, uno sviluppo qualitativo degli insediamenti e una collaborazione efficace tra gli agglomerati e le città e i Comuni che ne fanno parte. In queste aree è particolarmente importante che lo sviluppo degli insediamenti si concentri all'interno di spazi già edificati e facilmente accessibili con i mezzi di trasporto pubblici, come pure che l'offerta di trasporti, le infrastrutture e il finanziamento necessario siano funzionali a un ottimale sviluppo degli insediamenti.

A tal fine, è essenziale una proficua collaborazione tra la Confederazione, i Cantoni e i Comuni che partecipano ai programmi d'agglomerato. Una sfida particolare è posta dagli agglomerati che si estendono oltre i confini cantonali o nazionali. Sotto questo punto di vista, i programmi d'agglomerato si sono rivelati uno strumento efficace ed efficiente in quanto completano altri strumenti ormai collaudati quali la pianificazione settoriale della Confederazione, la pianificazione direttrice dei Cantoni o le forme di collaborazione esistenti fra i responsabili regionali della pianificazione. I programmi d'agglomerato consentono di coordinare lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti a vantaggio dell'intero Paese. Partecipando al finanziamento delle infrastrutture del traffico d'agglomerato, la Confederazione concorre all'adempimento di compiti cui i Cantoni e i Comuni interessati non riescono spesso a far fronte da soli, il tutto a beneficio di un decongestionamento delle reti di trasporto nazionali.

La condizione posta dalla Confederazione per il cofinanziamento dei progetti di traffico d'agglomerato è che i temi insediamento, trasporti e paesaggio vengano affrontati nell'ambito di una pianificazione globale. L'obiettivo è impiegare le limitate risorse disponibili laddove sia possibile conseguire un buon rapporto costi-benefici. Per poter beneficiare di fondi federali, i Cantoni, le città e i Comuni interessati si impegnano inoltre non solo ad attuare la parte di propria competenza delle misure cofinanziate dalla Confederazione, ma anche a realizzare, senza alcun sostegno federale, le misure previste in ambito paesaggistico e di insediamenti nonché gli altri interventi nel settore dei trasporti.

Per cofinanziare le misure concernenti il traffico d'agglomerato, il Consiglio federale chiede al Parlamento di approvare i crediti d'impegno necessari per la terza generazione dei programmi d'agglomerato. Grazie al FOSTRA, questi ultimi costituiscono ormai uno strumento pianificatorio di durata indeterminata e possono pertanto essere impiegati nell'ottica di una pianificazione continua. La Confederazione valuta l'efficacia dei programmi tenendo conto di quanto convenuto a livello di misure da realizzare negli agglomerati e fa confluire i risultati ottenuti nella valutazione della generazione da sottoporre a esame.

1.7 Esperienze maturate ed efficacia del programma Traffico d'agglomerato

Un importante successo ascrivibile ai programmi d'agglomerato è il consolidamento o la significativa intensificazione dei rapporti di collaborazione tra Cantoni, città e Comuni, in parte coinvolgendo addirittura regioni estere limitrofe aventi diritto ai contributi. Una simile collaborazione è imprescindibile se si vuole elaborare e implementare una pianificazione coerente in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio.

Nell'ambito della politica degli agglomerati 2016+ è emerso che il programma Traffico d'agglomerato concorre in modo sostanziale a far sì che gli agglomerati affrontino la loro pianificazione in modo coeso e intersettoriale e risolvano con un approccio globale, efficiente ed efficace i problemi relativi al traffico. Gli incentivi finanziari del Fondo infrastrutturale hanno permesso di avviare una serie di programmi d'agglomerato dai contenuti congruenti e qualitativamente elevati. Migliorando, a livello di agglomerati, la collaborazione tra Comuni, Cantoni e Paesi limitrofi si possono sostenere le misure adottate in questi spazi funzionali e strettamente interconnessi.

I programmi d'agglomerato rispondono a una forte esigenza dei Cantoni, delle città e dei Comuni. Ne è riprova il fatto che la stragrande maggioranza degli agglomerati e delle città aventi diritto a un aiuto finanziario ha elaborato almeno un programma d'agglomerato in una delle prime tre generazioni e lo ha inoltrato per esame alla Confederazione per ottenere un eventuale cofinanziamento. Grazie ai contributi federali, sia i grandi agglomerati sia quelli di piccole e medie dimensioni vengono aiutati a portare avanti i propri progetti per realizzare un sistema globale dei trasporti di qualità e pianificare in maniera coordinata insediamenti e trasporti.

Benché le numerose variabili in gioco rendano difficile stimare gli effetti diretti esercitati sul traffico dai programmi d'agglomerato, si possono nondimeno constatare alcuni miglioramenti concreti sullo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti: nelle aree insediative si osserva una crescente densificazione «di qualità» in sedi idonee; la dispersione degli insediamenti e la progressiva perdita di superfici coltivate e spazi naturali si stanno riducendo; il traffico è più contenuto; la scelta dei mezzi di trasporto è influenzata dal miglioramento dell'offerta e le reti infrastrutturali vengono sistematicamente completate e ottimizzate. Tutto ciò va a vantaggio della mobilità della popolazione, dell'economia e dello spazio vitale. Secondo le ultime valutazioni del Microcensimento mobilità e trasporti 2015, la quota dei tipi di trasporto più efficienti in termini di superficie occupata (trasporto pubblico e traffico pedonale e ciclistico) ha registrato tassi di crescita maggiori negli agglomerati che nelle restanti aree della Svizzera.

La collaborazione negli agglomerati è stata oggetto di esame anche da parte della Conferenza tripartita sugli agglomerati²⁰. In un'analisi²¹ la Conferenza ha osservato come in molti luoghi – negli agglomerati ma non solo – siano nate e si siano sviluppate delle strutture regionali che possono adottare decisioni vincolanti. Le forme organizzative di cui si sono dotate variano in funzione delle rispettive possibilità ed esigenze. In molti casi il «laboratorio del federalismo» caratteristico del nostro Paese ha dunque portato a soluzioni valide ed efficaci. In quest'ottica, la Confederazione ha svolto un importante ruolo di apripista con il programma Traffico d'agglomerato.

Ponendo come capisaldi lo sviluppo centripeto degli insediamenti e il coordinamento di base tra insediamenti e trasporti, i programmi d'agglomerato hanno contribuito a consolidare questi obiettivi come principi pianificatori. Già con i progetti urgenti, ma anche con le misure di prima e seconda generazione, è stato possibile migliorare in maniera significativa i sistemi di trasporto, il tutto in linea con uno sviluppo centripeto degli insediamenti. È poi in parte anche merito dei programmi d'agglomerato se il traffico pedonale e ciclistico e il trasporto pubblico hanno acquisito un peso maggiore quali pilastri fondamentali di un traffico urbano strutturato in maniera sostenibile. Vari tratti stradali sono stati valorizzati mediante strategie progettuali e di esercizio, mentre l'adozione di sistemi di gestione del traffico ha contribuito a rendere più fluida la circolazione. Le capacità di trasporto stradale sono poi state ampliate in

²⁰ Oggi: Conferenza tripartita.

²¹ http://www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701_wuerdigung_und_empfehlungen_der_tak.pdf del 1° luglio 2016 (disponibile soltanto in tedesco).

maniera mirata grazie a importanti completamenti della rete delle strade nazionali. I programmi d'agglomerato hanno permesso di realizzare progetti che altrimenti, pur in presenza di forti criticità, non sarebbero stati finanziabili o attuabili.

Ciò non toglie che in alcuni agglomerati vi siano ancora margini di miglioramento per quanto concerne il coinvolgimento dei Comuni nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato. In particolare, l'attuazione delle misure comunali procede più lentamente del previsto ed è anche emerso che, soprattutto nel caso di misure di minore entità, in alcuni casi vi era uno squilibrio tra l'onere amministrativo e il volume del cofinanziamento. Gli accordi di finanziamento sono pertanto già stati semplificati sotto vari aspetti.

In futuro, gli effetti dei programmi d'agglomerato saranno analizzati in modo più approfondito nell'ambito di un controllo sistematico degli effetti (cfr. n. 2.8).

1.8 Coordinamento dei programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «Traffico d'agglomerato»

I programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «Traffico d'agglomerato» riguardano le infrastrutture di traffico presenti negli agglomerati. Queste infrastrutture sono interdipendenti le une dalle altre e devono pertanto essere coordinate. Mentre molti progetti di grande portata previsti nei due programmi di sviluppo strategico hanno prospettive di lungo termine, il programma Traffico d'agglomerato si concentra su un orizzonte temporale più a breve termine. Al fine di inserire le misure in uno scenario ampio e completo, in fase di elaborazione dei programmi d'agglomerato occorre tenere conto dei progetti nazionali già decisi.

Durante l'elaborazione dei programmi federali vengono prese in considerazione le varie interdipendenze. Gli uffici federali competenti per i tre programmi, ovvero l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), si confrontano periodicamente sulla pianificazione delle misure già decise e sugli sviluppi previsti. I programmi d'agglomerato tengono in particolare conto della situazione dei (semi)raccordi delle strade nazionali e degli sviluppi riguardanti le fermate della rete ferroviaria. Al di là dell'elaborazione dei tre programmi di cui sopra, nell'ambito della revisione in corso della parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, si punta a coordinare le differenti pianificazioni e ad armonizzarle con lo sviluppo territoriale dell'intero Paese.

2 Punti essenziali del progetto

2.1 Punti essenziali del programma Traffico d'agglomerato

I principi e la procedura in vigore per il programma Traffico d'agglomerato sono rimasti sostanzialmente immutati per la terza generazione. Oltre a essere ampiamente accettati a livello tecnico e politico, si sono infatti dimostrati efficaci nella valutazione delle precedenti generazioni.

Il sostegno ai trasporti nell'agglomerato è retto dagli articoli 17a–17f della legge federale del 22 marzo 1985²² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin).

La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di traffico che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati e che concorrano a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. La Confederazione chiede agli enti regionali responsabili di riunire tutti i progetti rilevanti, e reciprocamente coordinati, all'interno di un unico programma d'agglomerato, finalizzato a migliorare la qualità del sistema dei trasporti, consentire un maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, ridurre il carico ambientale e il consumo di risorse e aumentare la sicurezza del traffico.

I contributi sono versati per misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario nonché del traffico lento (traffico pedonale e ciclistico), sempre che tali misure non beneficino già di altri finanziamenti federali²³. A determinate condizioni, possono essere finanziate anche misure nelle regioni estere limitrofe. Sono invece esclusi da un possibile cofinanziamento i contributi d'esercizio e manutenzione.

I contributi della Confederazione si basano sull'efficacia globale del programma e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento²⁴ dell'importo d'investimento. Per utilizzare in modo efficiente le limitate risorse disponibili, sarà data priorità ai programmi e alle misure in essi contenute che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto, offrono un buon rapporto costi-benefici, saranno verosimilmente pronte per essere realizzate nell'arco di quattro anni e di cui si può garantire il finanziamento. Il Consiglio federale chiede lo sblocco dei crediti da utilizzare per finanziare queste misure.

I mezzi finanziari sono sbloccati ogni quattro anni dall'Assemblea federale (cosiddette generazioni di programmi d'agglomerato, art. 7 cpv. 2 LFOSTRA). Il presente documento si riferisce all'approvazione dei crediti d'impegno per la terza generazione di programmi (dal 2019). Quelli per la prima e la seconda generazione sono stati sbloccati rispettivamente nel 2011 e nel 2015 (cfr. n. 2.9).

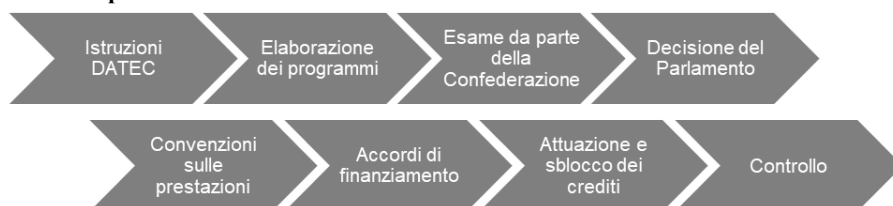
2.2 Iter procedurale per la terza generazione del programma Traffico d'agglomerato

2.2.1 Finalità e fasi della procedura

La procedura per la presentazione, la valutazione e l'esame dei programmi d'agglomerato è definita nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione», emanate dal DATEC il 16 febbraio 2015. La procedura illustrata in tali istruzioni, affinata sulla base delle esperienze maturate con i programmi d'agglomerato di seconda generazione, serve agli enti responsabili nell'elaborazione dei programmi e, grazie a un esame meticoloso e standardizzato degli stessi, garantisce che effetti e costi siano valutati in modo equo e uniforme per tutti gli agglomerati in Svizzera, pur tenendo conto delle peculiarità di ciascuna regione.

Figura 1

Fasi della procedura



Per aiutare gli enti responsabili nella fase di preparazione dei programmi d'agglomerato, sia nuovi sia rielaborati, l'ARE ha offerto e successivamente organizzato con molti di essi dei colloqui di orientamento.

L'esame dei programmi d'agglomerato presentati entro il termine previsto è avvenuto sotto l'egida dell'ARE e in stretta collaborazione con gli altri uffici federali coinvolti, ovvero l'USTRA, l'UFAM e l'UFT. Un gruppo di esperti esterni provenienti da studi privati di pianificazione e consulenza è inoltre stato incaricato di seguire il processo adottando un approccio critico, e di formulare un secondo parere. Gli uffici federali coinvolti e gli esperti esterni hanno valutato i programmi d'agglomerato, presentati in più scaglioni, ciascuno in maniera indipendente dagli altri e seguendo un iter articolato in tre fasi.

Per acquisire una migliore comprensione dei singoli programmi d'agglomerato, evitare fraintendimenti e chiarire determinati punti in sospenso, all'inizio di ogni valutazione la Confederazione ha organizzato un giro di domande e di presentazioni con i singoli enti responsabili.

Le parti interessate si sono quindi incontrate per discutere le valutazioni, eliminare le divergenze e far confluire i risultati ottenuti in una valutazione consensuale. Sono inoltre stati organizzati degli atelier di bilancio per effettuare un confronto trasversale di tutti i

²² RS 725.116.2

²³ Le misure concernenti il settore del traffico ferroviario vengono finanziate in primo luogo attraverso il FInFer, fatta eccezione per le tratte che assicurano esclusivamente il collegamento capillare (p. es. linee tranviarie e della metropolitana) ai sensi dell'articolo 49 capoverso 3 Lferr.

²⁴ Art. 22 OUMin

programmi d'agglomerato in Svizzera. Questo processo ha garantito una valutazione comparabile ed equivalente dei programmi e una compilazione coordinata degli elenchi di misure.

Il presente documento, destinato alla consultazione, contiene i risultati di tutta la procedura d'esame. Nel primo trimestre del 2018 gli enti responsabili riceveranno inoltre i risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione e potranno così discuterne i dettagli tecnici. L'idea è di garantire che tutti gli argomenti rilevanti siano presi in considerazione nella valutazione e che la coerenza globale del programma venga rispettata. Sulla scorta di quanto scaturito dalle discussioni e dalla procedura di consultazione sul presente disegno di decreto federale, nell'estate del 2018 i risultati dell'esame saranno adeguati alla luce delle eventuali riconsiderazioni durante una conferenza interna alla Confederazione.

L'iter descritto assicura che i crediti richiesti nel decreto federale e le aliquote di contribuzione siano basati su elenchi di misure (progetti singoli e pacchetti) stilati secondo priorità chiare.

Dopo la decisione del Parlamento, per ogni programma d'agglomerato viene stipulata con il Cantone competente una convenzione sulle prestazioni riguardante i progetti singoli e i pacchetti di misure, cui fa seguito un accordo sul finanziamento per ogni misura. I crediti federali vengono versati dopo che le misure sono state implementate.

2.2.2 Modifiche rispetto alle generazioni precedenti

La vera e propria procedura d'esame dei programmi d'agglomerato di terza generazione è stata condotta sostanzialmente sulla falsa riga di quella messa a punto per i programmi delle due generazioni precedenti, anche se non sono mancate alcune modifiche rivelatesi opportune e necessarie sulla base delle esperienze maturate durante la precedente procedura d'esame.

Con l'aumento del numero di generazioni di un programma d'agglomerato diventa sempre più importante verificare la congruenza dei contenuti e la coerenza delle misure tra una generazione e l'altra, come pure lo stato di attuazione delle misure concordate. Per questa ragione il rapporto sull'attuazione delle misure previste nei programmi delle generazioni precedenti è stato integrato nel programma d'agglomerato e non è più oggetto di un rapporto distinto. Poiché le misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni delle generazioni precedenti sono confluite nella valutazione dell'efficacia dei programmi di terza generazione, un eventuale grado di attuazione insufficiente è stato preso in considerazione nella valutazione dell'efficacia globale (come previsto dalle istruzioni del DATEC), il che in alcuni casi ha comportato una revisione verso il basso del livello di efficacia rilevante per la definizione dell'aliquota di contribuzione²⁵.

In seguito all'entrata in vigore della LFOSTRA è stato necessario adeguare alcune basi giuridiche riguardanti l'approvazione dei crediti e l'attuazione dei progetti d'agglomerato. Si è in particolare cercato di rendere più semplice l'attuazione dei programmi d'agglomerato sia per gli enti responsabili sia per la Confederazione. Finora per tutti i progetti, indipendentemente dalla loro portata, erano previsti gli stessi processi amministrativi. Nella terza generazione, invece, è previsto che le misure di minore entità²⁶ attuate nei settori traffico pedonale e ciclistico, riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali, e gestione del traffico vengano riunite in pacchetti di misure da indennizzare in modo forfettario sulla base di unità di prestazioni standardizzate²⁷. Oltre a queste significative semplificazioni procedurali a favore della Confederazione e degli enti responsabili in sede di stipula degli accordi di finanziamento e dei relativi conteggi, il fatto che i progetti siano computati in base a unità di prestazioni garantisce agli enti responsabili un margine più ampio di flessibilità nell'attuazione.

Per garantire che i progetti finanziati siano realizzati rapidamente, producano gli effetti attesi e che le risorse finanziarie siano impiegate entro i termini previsti, sono state fissate delle scadenze per l'avvio dei lavori di attuazione delle misure²⁸.

Dalla seconda generazione di programmi, il quadro normativo che disciplina la pianificazione del territorio in Svizzera ha subito cambiamenti sostanziali. Il 1° maggio 2014, dando seguito alla volontà espressa dall'elettorato svizzero, il Consiglio federale ha posto in vigore la revisione della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) e della relativa ordinanza, le Direttive tecniche sulle zone edificabili e l'Integrazione della Guida alla pianificazione direttrice. Oltre a dare maggior rilievo al coordinamento tra insediamenti e trasporti e allo sviluppo centripeto degli insediamenti, la LPT riveduta prevede che i piani direttori cantonali contengano indicazioni molto più esaustive sulla delimitazione degli insediamenti e sui nuovi azzonamenti. I Cantoni hanno tempo fino alla fine del 2019 per adeguare i loro piani direttori e farli approvare dall'Esecutivo. Fino all'approvazione di tali adeguamenti, i Cantoni sono tenuti a compensare le nuove zone edificabili create mediante dezonamenti concomitanti di superficie identica. A questo proposito, l'ordinanza prevede poche eccezioni cui ricorrere in modo restrittivo. Al momento dell'esame alcuni Cantoni non disponevano ancora di piani direttori approvati. In tali casi, per i programmi d'agglomerato interessati si è tenuto conto nella misura del possibile della fase di pianificazione raggiunta.

Alcune delle modifiche apportate alle basi legali acquisiranno efficacia soltanto a partire dalla quarta generazione in quanto, al momento dell'inoltro dei programmi, non erano ancora state definite in maniera esaustiva o non erano ancora giuridicamente valide (cfr. n. 2.8). In particolare, in seguito all'aggiornamento dei dati, si è proceduto a una ridefinizione dell'appartenenza statistica dei Comuni agli agglomerati, con un conseguente adeguamento dell'elenco delle città e degli agglomerati beneficiari riportati nell'allegato 4 OUMin. I nuovi perimetri non sono ancora determinanti per la terza generazione. Fa eccezione l'agglomerato della Valle inferiore della Reuss – intorno ad Altdorf (capoluogo del Cantone di Uri) – che, essendo stato inserito per la prima volta nella nuova definizione dell'Ufficio federale di statistica del 2012²⁹, è stato incluso anche nell'OUMin e, su specifica richiesta del Cantone, è già stato approvato per la terza generazione.

²⁵ Istruzioni DATEC per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione, cap. 4.5.1.

²⁶ Misure < 5 mio. fr.

²⁷ Art. 21a OUMin, RS 725.116.21

²⁸ Art. 17e cpv. 2 LUMin e ordinanza del DATEC concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (Art. 1 OCPTA).

²⁹ *Espace à caractère urbain 2012*, Ufficio federale di statistica, 2014 (disponibile in tedesco e francese).

2.2.3 Metodologia d'esame

La Confederazione ha esaminato i programmi d'agglomerato in tre fasi conformemente alle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione» e ne ha desunto le liste di misure abbinata in funzione dell'ordine di priorità.

Prima fase: verifica dei requisiti di base

In una prima fase la Confederazione ha verificato che il programma d'agglomerato soddisfacesse i requisiti di base. L'adempimento di tali requisiti assicura infatti che sia stato definito un ente responsabile e che il programma d'agglomerato sia stato pianificato con un largo appoggio di tutti gli attori (Cantoni, regioni, Comuni e cittadini), rendendone possibile un'attuazione quanto più possibile agevole. Si è poi verificato se l'attività di pianificazione è avvenuta in maniera sistematica per tutti i vari temi specifici in linea con lo scenario auspicato, con le strategie settoriali e le misure, se sono state stabilite le priorità delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti, se le misure prioritarie richieste sono state descritte e motivate in modo sufficientemente dettagliato ai fini dell'esame e, infine, se è garantito il controllo dell'attuazione.

I programmi d'agglomerato che non soddisfano i requisiti di base vengono esclusi dall'ulteriore esame e non possono essere cofinanziati.

Nella terza generazione, i rapporti d'esame della Confederazione contengono una documentazione dettagliata sulla misura in cui i requisiti di base sono adempiuti, il che contribuisce significativamente al miglioramento costante dei programmi e a un loro sviluppo mirato.

Seconda fase: verifica della prioritizzazione delle misure e creazione di pacchetti di misure cofinanziate in modo forfettario

Nella seconda fase la Confederazione ha esaminato la possibilità di cofinanziare le misure. Ha poi controllato il grado di priorità proposto per ciascuna di esse, apportando in alcuni casi delle modifiche alla luce di fattori quali il grado di avanzamento raggiunto, il rapporto costi-benefici, il contributo apportato affinché il programma possa esplicare in maniera coerente i suoi effetti e i fondi complessivi del FOISTRA a disposizione per l'insieme dei programmi.

Nel quadro del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato è stata verificata la fattibilità di cofinanziamento, la rilevanza di ogni misura e il suo grado di avanzamento; in caso di parere favorevole, è stata effettuata un'analisi costi-benefici. Come fatto finora, le misure sono state suddivise in tre categorie e l'ordine di priorità è stato stabilito valutando quanto la misura era in grado di contribuire alla riuscita del programma:

- misure A:
rapporto costi-benefici ottimo o buono e pronte per la realizzazione con finanziamento garantito tra il 2019 e il 2022;
- misure B:
rapporto costi-benefici ottimo o buono, ma pronte per la realizzazione con finanziamento garantito soltanto tra il 2023 e il 2026 oppure rapporto costi-benefici soltanto sufficiente e necessità di ottimizzazione. Gli agglomerati dovranno ripresentare queste misure nel quadro di una generazione successiva di programmi;
- misure C:
rapporto costi-benefici insufficiente o grado di avanzamento insufficiente per poter valutarne il rapporto costi-benefici. Una sottocategoria di queste misure è rappresentata dalle misure C*, di cui la Confederazione riconosce sostanzialmente la necessità, ma il cui rapporto costi-benefici e grado di maturità non giustificano l'inclusione nelle liste A o B. Anche in questo caso, gli agglomerati dovranno ripresentarle nel quadro di un eventuale sblocco di crediti successivo.

Per determinare i benefici delle singole misure ci si è rifatti ai medesimi criteri di efficacia applicati alla valutazione degli effetti del programma (cfr. più avanti). I costi indicati dagli enti responsabili sono stati valutati in base a categorie di costi definite in funzione delle dimensioni dell'agglomerato. Per i progetti riguardanti tram, strade di decongestionamento dei nuclei e strade di circonvallazione sono state effettuate in aggiunta dei confronti incrociati che hanno preso in esame tutti gli agglomerati della Svizzera. Nel settore gestione del traffico e nel settore riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali, per le misure con costi d'investimento superiori a 5 milioni di franchi sono stati effettuati dei cosiddetti «benchmark», con i quali è stato fissato un tetto massimo ai costi cofinanziati.

Le misure che prevedevano costi d'investimento inferiori a 5 milioni di franchi nei settori gestione del traffico, riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali, e traffico ciclistico e pedonale (traffico lento) sono state riunite in pacchetti beneficiari di contributi federali forfettari.

Terza fase: esame dell'efficacia dei programmi

Nella terza fase, infine, è stata valutata l'efficacia complessiva dei programmi d'agglomerato, fattore determinante per la definizione dell'aliquota di contribuzione. L'efficacia complessiva di un programma è determinata sulla base sia delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti priorizzate in sede d'esame, sia del loro reciproco coordinamento e dell'integrazione e attuazione delle misure delle precedenti generazioni di programmi.

La procedura per valutare l'efficacia dei programmi serve a confrontare i benefici con i costi generati. Al fine di tenere conto della diversità dei programmi d'agglomerato, sia i benefici che i costi sono stati valutati di volta in volta alla luce delle dimensioni dell'agglomerato³⁰ nonché delle sue problematiche specifiche. Per quanto riguarda la valutazione dei costi e dei benefici, sono state considerate esclusivamente le misure a cui la Confederazione ha assegnato i gradi di priorità A e B. Sono state poi esaminate la coerenza e la qualità della pianificazione da una generazione all'altra, nonché lo stato di attuazione delle misure in base alle

³⁰ Costi d'investimento, tenuto conto del numero di abitanti e dei posti di lavoro nell'agglomerato.

convenzioni relative alle generazioni precedenti. Quanto più un programma risulta efficace, tanto maggiore è l'aliquota di contribuzione della Confederazione (tra il 30 e il 50 %).

I fattori decisivi nella valutazione dei benefici sono stati: uno scenario auspicato conforme ai principi della pianificazione sostenibile di insediamenti e trasporti, una formulazione chiara e fondata su analisi delle sfide da affrontare e degli interventi necessari e – sulla base di tali premesse – la definizione di strategie e misure coerenti. Sono state inoltre considerate le infrastrutture pianificate dalla Confederazione (in particolare i progetti in ambito di strade nazionali e di trasporti ferroviari). Durante la valutazione sono infine stati messi a confronto gli scenari di sviluppo con e senza programma d'agglomerato.

I benefici sono stati valutati in base ai criteri di efficacia (CE) stabiliti per legge (art. 17d cpv. 1 e 2 LUMin³¹):

- CE1 migliore qualità del sistema dei trasporti;
- CE2 maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
- CE3 maggiore sicurezza del traffico;
- CE4 minore carico ambientale e impiego delle risorse.

Tali criteri sono precisati nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione» mediante una serie di indicatori e di domande concrete per la valutazione. A seconda del grado di corrispondenza a un criterio di efficacia, è possibile assegnare a un programma d'agglomerato fino a tre punti. Al contrario, un effetto giudicato negativo può anche portare alla sottrazione di un punto. Il punteggio massimo realizzabile è pari dunque a dodici punti.

Lo stato di attuazione di un programma d'agglomerato è stato valutato in termini sia quantitativi – prendendo in esame l'avanzamento delle misure nei settori trasporti e insediamenti contenute nelle convenzioni sulle prestazioni delle precedenti generazioni – sia qualitativi, ovvero sulla base di indicatori quali la qualità del reporting e la sua coerenza con il programma di terza generazione. In caso di attuazione lacunosa possono essere sottratti fino a due punti nella valutazione dell'efficacia.

³¹ RS 725.116.2

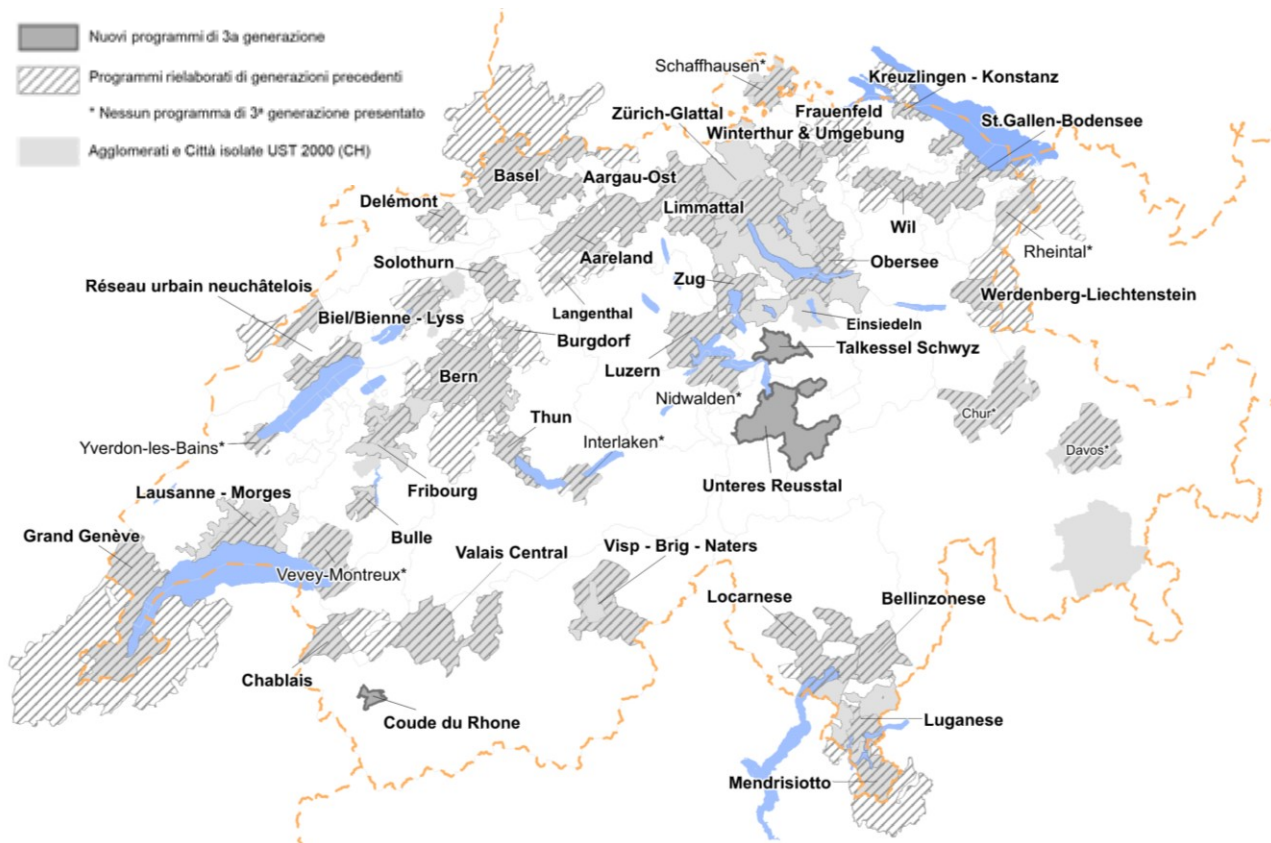
2.3 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)

Entro la fine del 2016 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha ricevuto, per esame, 37 programmi d'agglomerato di terza generazione (cfr. fig. 2).

I 37 programmi riguardano l'80 per cento degli agglomerati svizzeri, 19 Cantoni, oltre 750 città/Comuni e vari enti locali in Germania, Francia, Italia, Austria e nel Liechtenstein. Complessivamente coprono un'area in cui vivono circa due terzi della popolazione svizzera e in cui si trovano approssimativamente tre quarti dei posti di lavoro del nostro Paese.

Figura 2

Programmi d'agglomerato presentati



Di questi 37 programmi, tre sono nuovi³² mentre 34 sono programmi di 1ª e 2ª generazione rielaborati. Prendendo in esame le generazioni precedenti, sette enti responsabili³³ non hanno presentato alcun programma, mentre partecipa nuovamente al programma dopo una pausa l'agglomerato di Bulle. Tutti e cinque i grandi agglomerati della Svizzera (Basilea, Berna, Ginevra, Losanna e Zurigo) hanno inoltrato per la terza volta un programma d'agglomerato. Dei cinquanta agglomerati e delle cinque città finora aventi diritto a contributi, solo tre non hanno ancora mai partecipato³⁴.

³² PA Valle inferiore della Reuss, PA Coude de Martigny, PA Talkessel Schwyz.

³³ PA Rivelac, PA Rheintal, PA Coira, PA Sciaffusa, PA Yverdon, AP Nidvaldo, PA Davos.

³⁴ Agglomerati: Grenchen, St. Moritz; città isolata: Einsiedeln.

2.4 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato

2.4.1 Adempimento dei requisiti di base

Dei 37 programmi d'agglomerato presentati è stato escluso dall'esame della Confederazione soltanto quello di Martigny (programma Coude du Rhone) perché non conforme ai requisiti di base³⁵.

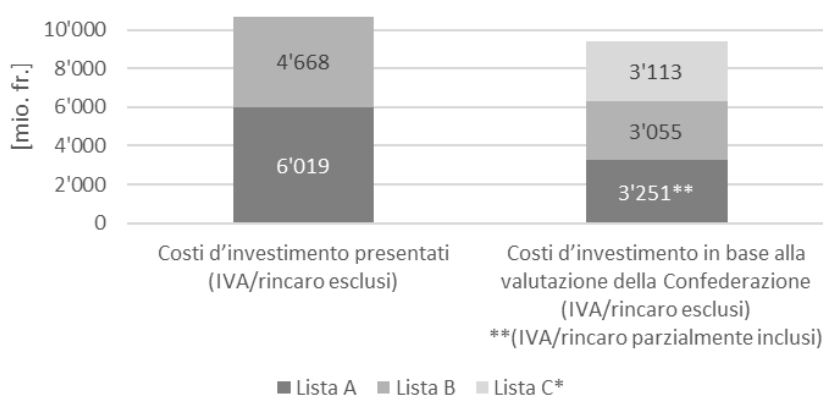
2.4.2 Risultati della valutazione dell'efficacia dei programmi di terza generazione

I 36 programmi d'agglomerato sottoposti a esame contenevano poco meno di 2000 misure, circa un terzo delle quali riguardanti il settore degli insediamenti, per un totale di 10,69 miliardi di franchi in termini di costi d'investimento. Delle oltre 1200 misure relative ai trasporti, in circa i due terzi dei casi gli enti responsabili degli agglomerati ne hanno richiesto il finanziamento nell'ambito della terza generazione del programma Traffico d'agglomerato, con costi d'investimento pari a circa 6,02 miliardi di franchi.

In sede d'esame, la Confederazione ha assegnato alle liste A, B e C* misure per un ammontare complessivo di rispettivamente 3,25, 3,06 e 3,11 miliardi di franchi³⁶; ha giudicato invece che non vi fosse alcuna necessità d'intervento per poco più del dieci per cento delle misure presentate, il cui rapporto costi-benefici è risultato insufficiente o non valutabile.

Figura 3

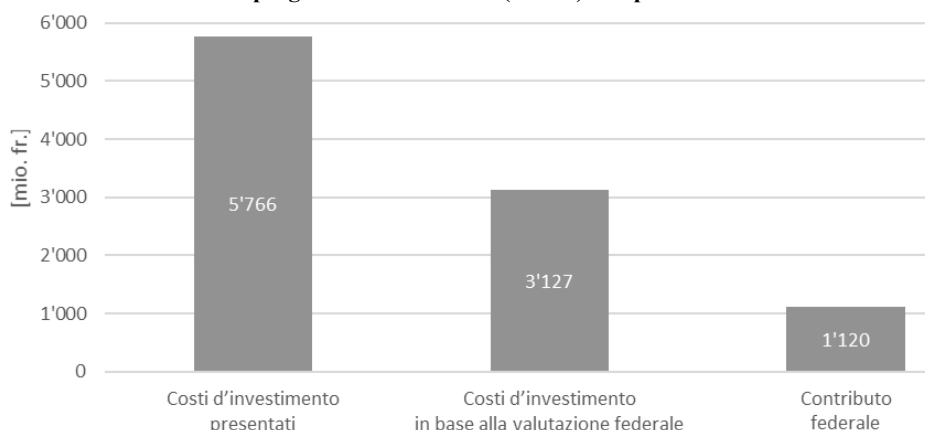
Costi d'investimento presentati per i programmi d'agglomerato valutati e classificazione della Confederazione in funzione dell'orizzonte temporale



Sulla base della valutazione dell'efficacia, la Confederazione ha previsto di cofinanziare 32 programmi d'agglomerato. I contributi federali sono stati negati a quattro programmi la cui efficacia è stata giudicata insufficiente (per maggiori dettagli si rimanda ai risultati della valutazione dei programmi, n. 2.4.3). In base alle priorità stabilite durante la valutazione, è stato assegnato al cofinanziamento dei programmi circa il 54 per cento dei costi d'investimento presentati (lista A). I contributi federali associati alle misure della terza generazione di programmi ammontano a 1,12 miliardi di franchi (cfr. n. 2.5).

Figura 4

Costi d'investimento dei programmi cofinanziati (lista A) e rispettivo contributo federale



³⁵ Partecipazione carente dei Comuni circostanti e della cittadinanza (requisito di base 1) e orientamento poco chiaro del programma (requisito di base 4).

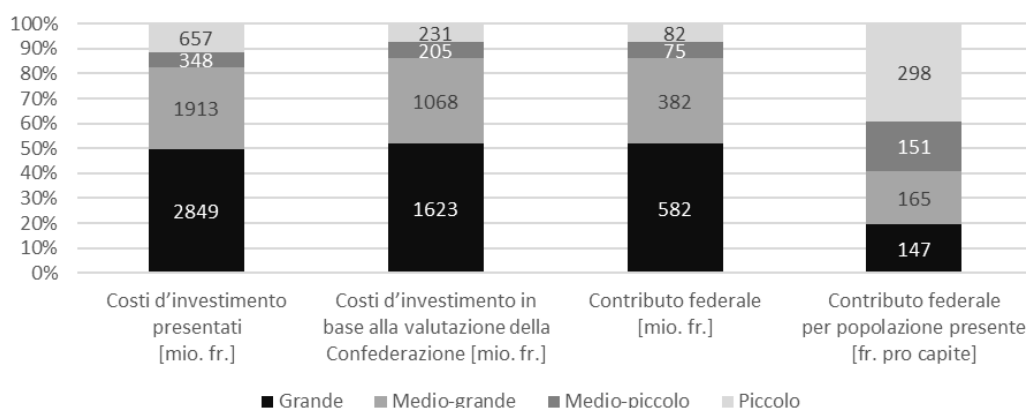
³⁶ Tutti i contributi sono da intendersi al netto dell'imposta sul valore aggiunto e del rincaro, stato dei prezzi: ottobre 2016. Eccezione: se non riportati in maniera dettagliata, i contributi relativi ai costi di investimento della lista A secondo la valutazione della Confederazione e i contributi federali per le misure cofinanziate in modo forfettario comprendono anche l'IVA e il rincaro.

Le misure che, pur presentando un rapporto costi-benefici da buono a molto buono, non saranno pronte per la realizzazione né avranno il finanziamento garantito prima del 2023, così come le misure il cui rapporto costi-benefici dev'essere ulteriormente ottimizzato (lista B; cfr. n. 2.5) richiederebbero, nell'ambito di un successivo programma Traffico d'agglomerato, un contributo federale pari a 1,08 miliardi di franchi.

Se si considerano le classi di grandezza degli agglomerati, quasi la metà dei costi d'investimento presentati riguarda misure da realizzare nei cinque maggiori agglomerati (Basilea, Berna, Grand Genève, Losanna-Morges e Zurigo), una proporzione che ben riflette le problematiche dei sistemi di trasporto in queste grandi regioni. Se tuttavia si osserva il rapporto tra i costi d'investimento e il numero di abitanti e di occupati³⁷, risulta evidente come gli agglomerati più piccoli abbiano beneficiato addirittura di contributi federali d'importo lievemente maggiore.

Figura 5

Quote in funzione della grandezza degli agglomerati



Le misure da cofinanziare vengono suddivise nelle quattro categorie riportate qui di seguito.

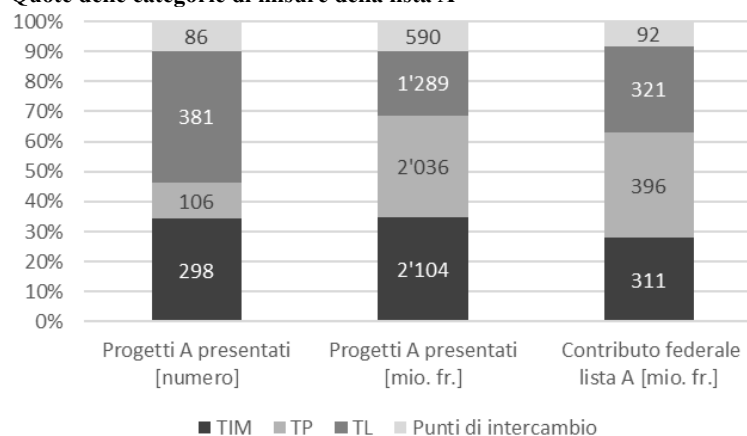
- **Traffico individuale motorizzato (TIM):**
rientrano in questa categoria tutte le misure destinate a incrementare l'efficienza del traffico individuale motorizzato e a eliminare i problemi di capacità e le ripercussioni negative del TIM (riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali, emissioni), nonché le misure a favore della gestione del traffico e della riqualifica delle infrastrutture stradali.
- **Trasporti pubblici (TP):**
questa categoria comprende tutte le misure in favore dei trasporti pubblici, tra cui in particolare i progetti di linee tranviarie, incluse misure di accompagnamento realizzate su strada, misure riguardanti il TP sempre su strada (p. es. corsie preferenziali per autobus) e misure su rotaia destinate al collegamento capillare nel traffico locale.
- **Traffico pedonale e ciclistico (TL):**
sono state assegnate a questa categoria le misure (percorsi e attraversamenti separati, piste ciclabili, sottopassaggi, cavalcavia e impianti di posteggio per cicli) atte a migliorare il livello di sicurezza, colmare lacune presenti lungo la rete di trasporto e aumentare l'attrattiva degli spostamenti a piedi e in bicicletta.
- **Nodi di interscambio multimodale:**
al fine di consentire un utilizzo combinato di tutti i vettori di traffico e di sfruttare al massimo il potenziale del sistema globale dei trasporti, la possibilità di cofinanziamento è stata estesa anche a misure volte a creare e migliorare nodi di interscambio, riunite in questa categoria.

Se non in rari casi, non è tuttavia possibile operare una distinzione netta fra le singole categorie: in genere le misure, soprattutto se di vasta portata, comprendono anche interventi ascrivibili ad altri settori (p. es. mantenimento o ampliamento della capacità stradale nel caso di progetti riguardanti linee di tram oppure creazione di piste ciclabili o cavalcavia pedonali nel caso di una riqualifica delle infrastrutture stradali). Non essendo stato possibile fare una suddivisione più precisa a causa della mancanza di informazioni dettagliate sulle singole misure, i costi d'investimento globali sono stati assegnati di volta in volta alla categoria d'appartenenza della misura principale.

Nella figura che segue sono rappresentate le quote relative alle singole categorie di misure della lista A in relazione al numero di misure presentate, ai costi d'investimento presentati e ai contributi federali richiesti.

³⁷ Popolazione presente: numero di abitanti più il 50 per cento dei lavoratori occupati.

Figura 6

Quote delle categorie di misure della lista A

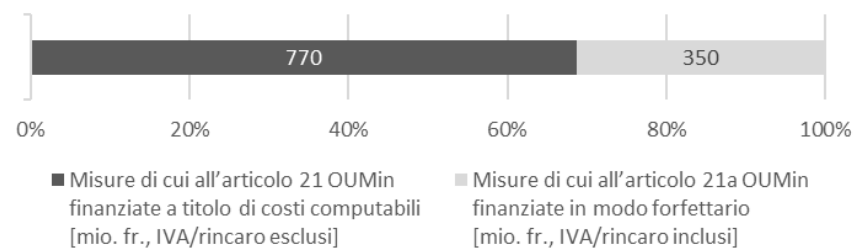
Il numero più consistente di misure è stato presentato nel settore del traffico ciclistico e pedonale. Spesso questi progetti, tendenzialmente di portata ridotta, esplicano tuttavia i loro effetti soltanto se combinati con altre misure nei rispettivi corridoi di trasporto. Il minor numero di progetti è stato invece presentato nei settori dei trasporti pubblici e dei nodi di interscambio multimodale, non da ultimo perché, a differenza delle generazioni precedenti, il finanziamento dei progetti ferroviari avviene ora tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Analizzando i costi d'investimento riguardanti il TP si evince comunque che sono soprattutto i progetti di linee tranviarie a comportare investimenti superiori alla media; le misure del TP e del TIM sono praticamente a pari merito, mentre i costi d'investimento relativi ai progetti per il traffico ciclistico e pedonale sono circa la metà di quelli per il TP e il TIM.

I contributi federali sono ripartiti in modo relativamente equilibrato tra i singoli tipi di trasporto. Il fatto che il TIM presenti una quota inferiore comparata con i costi d'investimento presentati dipende in primo luogo dalla mancata inclusione di un paio di progetti nella lista A che, a fronte di ingenti costi d'investimento, non sono risultati pronti per la realizzazione o presentavano un rapporto costi-benefici insoddisfacente. La quota più elevata del trasporto pubblico e del traffico pedonale e ciclistico è inoltre riconducibile ai maggiori contributi in termini di costi e benefici di questi tipi di trasporto, più efficienti a livello di superficie e di risorse utilizzate, nonché alla considerazione di questi aspetti nell'attribuire le priorità alle misure.

Quasi il 90 per cento di tutti i mezzi finanziari destinati al trasporto pubblico sarà investito nei grandi agglomerati, con una quota del 60 per cento riservata ai cinque principali, non da ultimo a causa dei costi ingenti generati dalla Limmattalbahn nell'area di Zurigo e dalla m3 a Losanna. Negli agglomerati di dimensioni medio-grandi il cofinanziamento interessa principalmente misure relative al traffico individuale motorizzato e al traffico ciclistico e pedonale, con il 13 per cento circa di tutti i contributi federali destinato a queste due categorie. Negli agglomerati piccoli e medio-piccoli hanno invece un peso notevolmente maggiore rispetto agli altri agglomerati i contributi destinati al miglioramento delle coincidenze.

Nella terza generazione, le misure nei settori del traffico pedonale e ciclistico, gestione del traffico e riqualifica delle infrastrutture stradali che, per singolo settore, presentano un volume di investimenti inferiore a 5 milioni di franchi sono state riunite in pacchetti e ne è stato proposto un cofinanziamento forfettario. Su un totale di 663 progetti inclusi nella lista A circa due terzi circa sono stati raggruppati in tali pacchetti, per i quali i costi d'investimento da cofinanziare sono calcolati tramite unità di prestazioni già comprensive di IVA e rincaro. Le misure cofinanziate in modo forfettario riceveranno il 25 per cento del contributo federale complessivo.

Figura 7

Ripartizione del contributo federale tra misure cofinanziate a titolo di costi computabili e misure cofinanziate in modo forfettario

Nel settore traffico pedonale e ciclistico sono state presentate 383 misure per la lista A. Di queste, oltre 300 sono state riunite all'interno di 35 pacchetti che riceveranno un contributo forfettario e solo 24 saranno invece finanziate a titolo di costi computabili. In circa il 15 per cento dei casi le misure sono state assegnate alla lista B o escluse dal cofinanziamento. Ne risulta che circa l'80 per cento dei contributi federali destinati alle misure per il traffico ciclistico e pedonale (245 mio. fr.) sarà versato a titolo di cofinanziamento forfettario. Per il cofinanziamento dei 24 progetti di più ampia portata saranno necessari circa 70 milioni di franchi.

Dei 40 progetti inoltrati in riferimento al settore gestione del traffico, la metà è stata classificata come misure da cofinanziare in modo forfettario. Poiché tali misure presentano in genere costi nettamente inferiori rispetto a quelli delle sette misure cofinanziate a

titolo di costi computabili, su circa 40 milioni di franchi solo il 40 per cento sarà stanziato per le misure cofinanziate in modo forfettario mentre per i restanti sette progetti sono previsti circa 17 milioni di franchi.

Delle 175 misure di riqualifica delle infrastrutture stradali, il 70 per cento circa è stato assegnato alle misure cofinanziate in modo forfettario. Anche in questo caso i progetti più ampi comportano costi d'investimento nettamente più elevati rispetto alla restante moltitudine di piccoli progetti. I costi dei 30 progetti finanziati a titolo di costi computabili sono stati adeguati tramite raffronti comparativi (benchmark): i contributi federali destinati ai 30 pacchetti di misure cofinanziate in modo forfettario ammontano quindi a circa 87 milioni di franchi, mentre quelli per i progetti di maggiore portata a circa 60 milioni di franchi.

Le rimanenti misure relative a questi tre settori non verranno per il momento cofinanziate in ragione del rapporto costi-benefici o perché non ancora sufficientemente realizzabili e finanziabili.

2.4.3 Efficacia dei programmi: risultati della valutazione

I programmi sono stati valutati conformemente alle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione» utilizzando i criteri di efficacia (cfr. n. 2.2.3). L'efficacia complessiva del programma risulta dalla combinazione di misure coordinate fra di loro e non dalla semplice somma degli effetti di tutte le misure classificate dalla Confederazione con grado di priorità A e B.

Con l'aumentare del numero di generazioni di un programma d'agglomerato, la verifica della congruenza sotto il profilo dei contenuti, e soprattutto della coerenza tra le differenti generazioni, diventa un criterio importante ai fini della valutazione dell'efficacia. Per la prima volta, nel valutare i programmi di terza generazione si è tenuto conto sia dello stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni dei programmi precedenti sia di quanto intrapreso di conseguenza nell'attuale generazione. Un livello di attuazione insufficiente e/o un reporting carente sul piano della qualità e della coerenza hanno influenzato la valutazione dell'efficacia globale del programma.

I programmi d'agglomerato presentati nell'ambito della terza generazione possono vantare in linea di massima un livello qualitativo elevato. Per quanto riguarda le generazioni precedenti, il processo d'attuazione ha subito ritardi nella maggior parte dei casi.

- Per quanto riguarda il criterio d'efficacia «Migliore qualità del sistema dei trasporti», la Confederazione ha potuto constatare come gli agglomerati abbiano lavorato intensamente ai progetti globali nel settore dei trasporti e come alcuni di loro abbiano conseguito progressi sostanziali. Qualche programma isolato non ha tuttavia ancora raggiunto il livello di pianificazione necessario per i settori parziali (p. es. TP o TIM), con la conseguente impossibilità di incorporare per il momento i progetti proposti nella lista A oppure di considerarli ai fini dell'efficacia del programma. In alcuni casi sono state proposte soluzioni non sufficientemente scaglionate nel tempo o non sostenibili oppure le priorità non sono state definite in maniera sufficientemente dettagliata.
- Per quanto riguarda il criterio «Maggior sviluppo centripeto degli insediamenti», sono stati ottenuti effetti sostanziali principalmente attraverso l'elaborazione di piani direttori cantonali conformi alla LPT e il coordinamento delle misure con tali piani. Soltanto sporadicamente i programmi d'agglomerato contenevano pianificazioni e progetti specifici, destinati a incentivare lo sviluppo centripeto degli insediamenti e la cui realizzazione era prevista a tappe. Il criterio non è stato sufficientemente soddisfatto e la prioritizzazione delle misure è risultata carente anche in relazione a qualche polo di sviluppo e grande generatore di traffico. Talvolta, per le zone all'interno o nei dintorni dell'agglomerato sono state elaborate solo poche linee guida per incentivare in modo mirato lo sviluppo degli insediamenti, rendendo di fatto difficile ottenere ulteriori effetti in tal senso.
- Nell'ambito del criterio «Maggior sicurezza del traffico», la Confederazione ha rilevato nei programmi elaborati la tendenza a focalizzarsi su effetti oggettivi (eliminazione delle principali cause d'incidente) o soggettivi (misure volte a migliorare il senso di sicurezza percepito) all'interno dell'agglomerato. Solo in pochi casi i programmi o le priorità nel settore della sicurezza avevano un'impostazione globale.
- Per quanto riguarda il criterio d'efficacia «Minore carico ambientale e impiego delle risorse», in molti programmi le misure elaborate sono state in grado di sostenere sviluppi positivi in ambito di ripartizione modale e di passaggio al TP e al TL. Le ambizioni di alcuni agglomerati di ridurre le emissioni di sostanze nocive sono state in alcuni casi annullate da interventi di potenziamento delle capacità e da un accresciuto consumo di superfici. Nel settore del paesaggio, qualche agglomerato ha ottenuto risultati di tutto rispetto sviluppando una serie di incentivi con effetti a livello di gestione della superficie; in altri casi, tuttavia, l'efficacia delle misure è stata giudicata insufficiente oppure si è riscontrata l'assenza di chiare priorità o scadenze per l'attuazione.
- In generale, si è notato che lo stato di attuazione delle misure delle generazioni precedenti non corrisponde alla tabella di marcia definita: a sette anni dall'inizio dell'attuazione delle misure di prima generazione, meno del 60 per cento dei fondi stanziati sono stati impegnati mediante un accordo di finanziamento. Ancor meno fondi sono stati versati o conteggiati. Molti agglomerati sono in ritardo con i progetti stabiliti nelle convenzioni sulle prestazioni; benché la maggior parte è stata in grado di motivare il mancato rispetto della tabella di marcia nel reporting sull'attuazione (necessità di rielaborare sostanzialmente sul piano concettuale soluzioni globali nel settore dei trasporti o altri progetti oppure impossibilità di procedere a causa del cambiamento delle condizioni quadro finanziarie), in casi isolati è mancata una motivazione chiara e condivisibile e, invece di affrontare la questione dei ritardi o di illustrare possibili alternative (realizzazione a tappe), nei programmi di agglomerato è stato richiesto il cofinanziamento di ulteriori misure. In sede di valutazione del reporting sull'attuazione è risultato evidente come, in alcuni agglomerati, il resoconto sullo stato di attuazione delle misure concordate e le nuove misure di terza generazione non siano stati né elaborati né illustrati parallelamente nel programma d'agglomerato. Nel complesso, 12 programmi d'agglomerato su 36 si sono visti sottrarre un punto a causa dello stato di attuazione insufficiente.

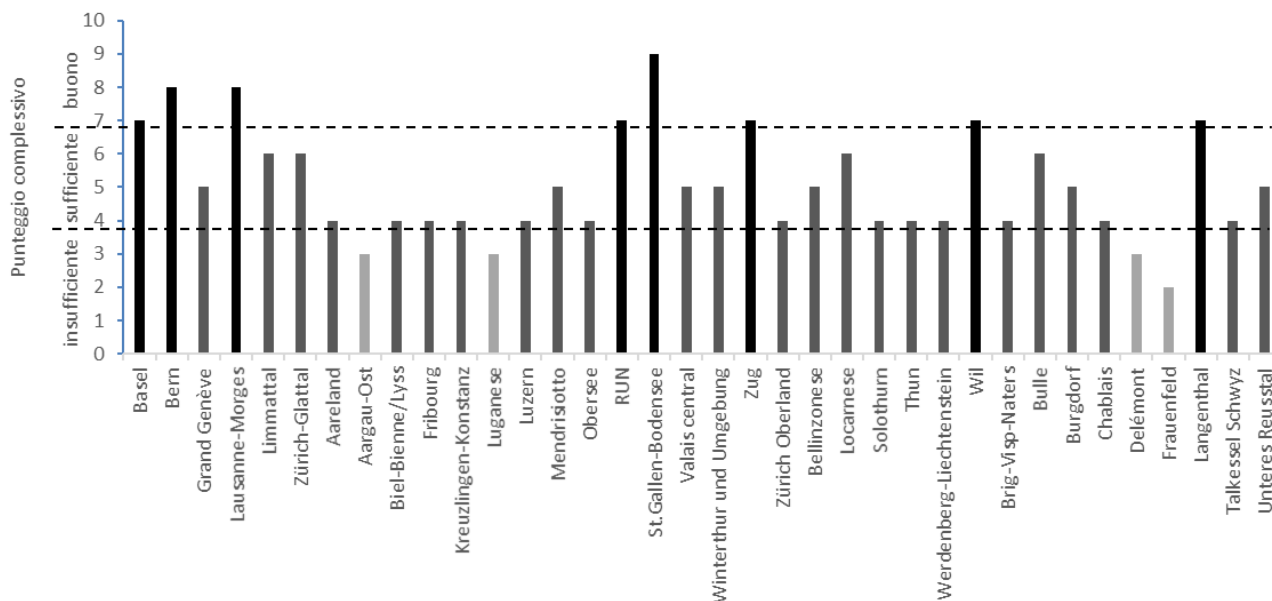
Dai risultati della valutazione dei programmi (benefici/realizzazione) e da quelli della prioritizzazione delle misure viene dedotto il rapporto costi-benefici e quindi l'ammontare del contributo della Confederazione (aliquota di contribuzione) destinato ai singoli programmi d'agglomerato.

Quattro programmi (Argovia Est, Delémont, Frauenfeld e Luganese) sono risultati insufficienti in sede di valutazione dei criteri d'efficacia (meno di quattro punti) e non beneficeranno pertanto di alcun contributo federale.

Ventiquattro programmi d'agglomerato hanno ottenuto un punteggio sufficiente (tra quattro e sei punti), accedendo così al cofinanziamento della Confederazione. Sono in tutto nove i programmi che si sono classificati con un punteggio buono (dai sette punti in su).

Figura 8

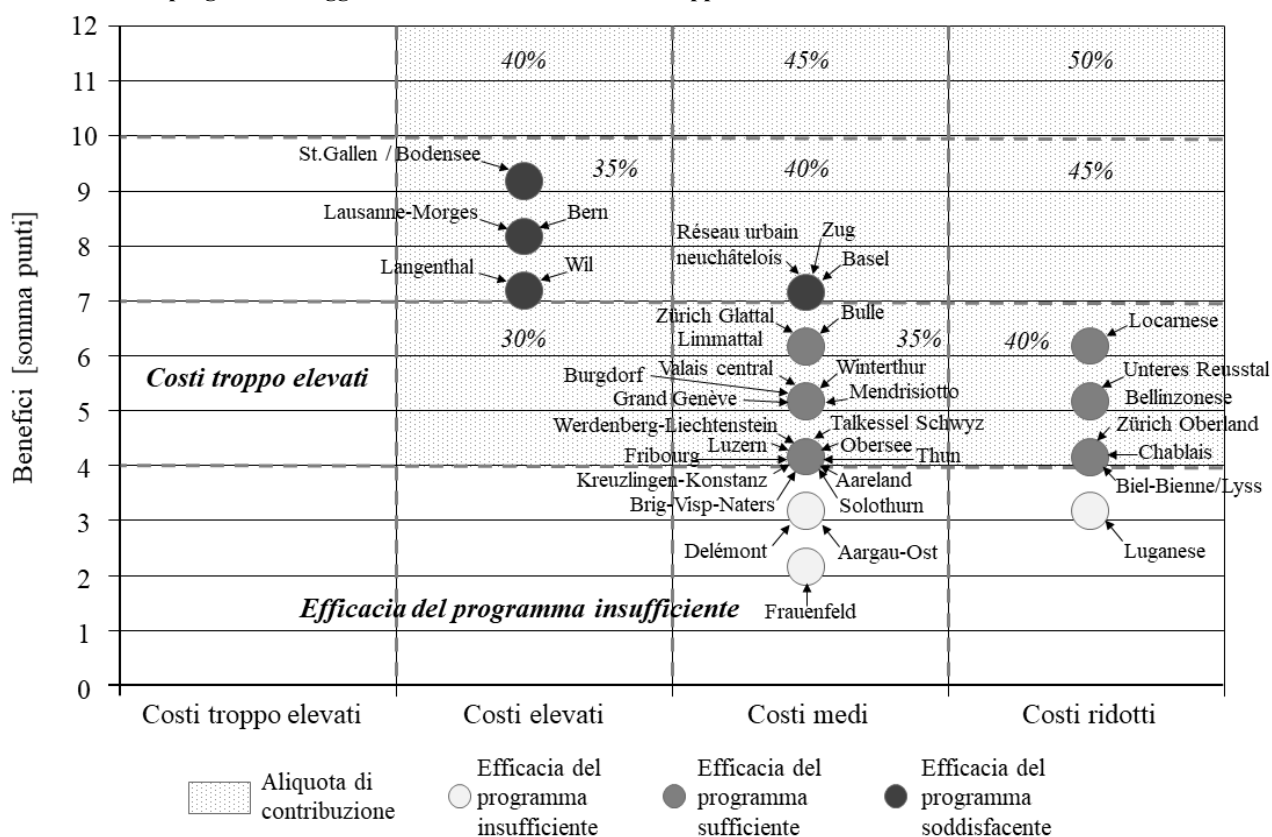
Benefici dei programmi d'agglomerato



Oltre che in base ai benefici del programma, l'importo del cofinanziamento viene calcolato anche in base alla categoria di costi in cui si situa il programma, tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato. Quasi tutti i programmi presentavano costi medi, sette presentavano costi bassi e sei invece elevati. Di conseguenza, otto agglomerati otterranno contributi federali del 40 per cento, 23 agglomerati contributi del 35 per cento e un agglomerato contributi del 30 per cento.

Figura 9

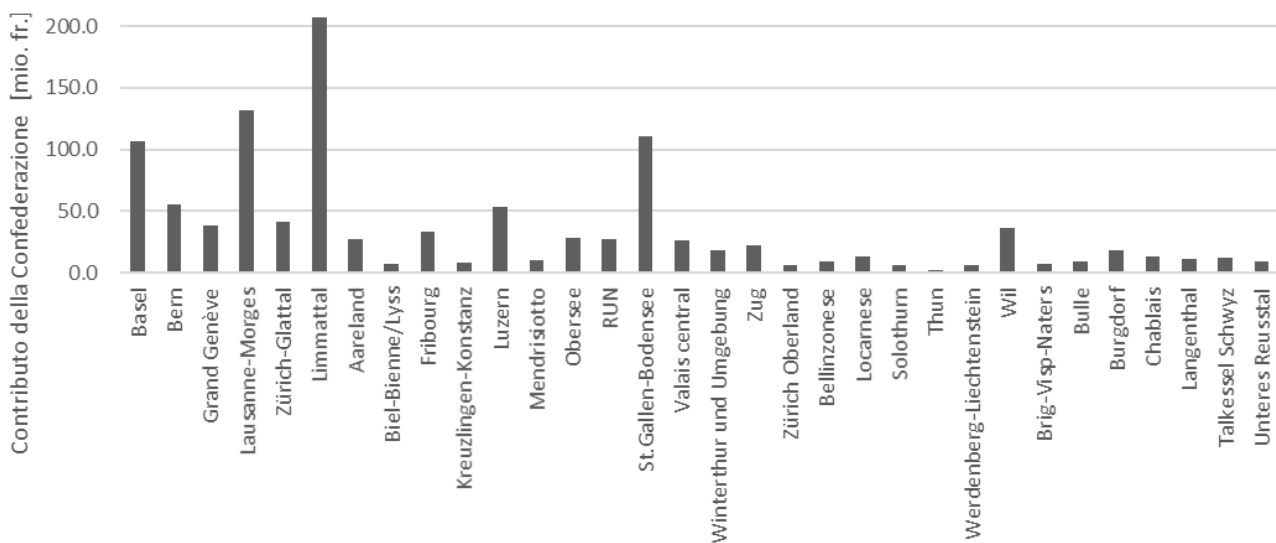
Punti attribuiti ai programmi d'agglomerato in considerazione del rapporto costi-benefici



Queste aliquote di contribuzione si applicano alle misure A dei programmi di terza generazione (dal 2019). Gli agglomerati hanno la possibilità di migliorare il proprio programma e quindi di poter usufruire di aliquote più elevate per la prossima generazione. È tuttavia anche possibile che l'aliquota di contribuzione della Confederazione si riduca. Per le misure della lista A di terza generazione risultano, per singolo programma d'agglomerato, i contributi della Confederazione riportati qui sotto.

Figura 10

Contributi della Confederazione (in base all'aliquota di contribuzione) per ciascun programma d'agglomerato: misure delle liste A e B



2.4.4 Risultati della prioritizzazione delle misure

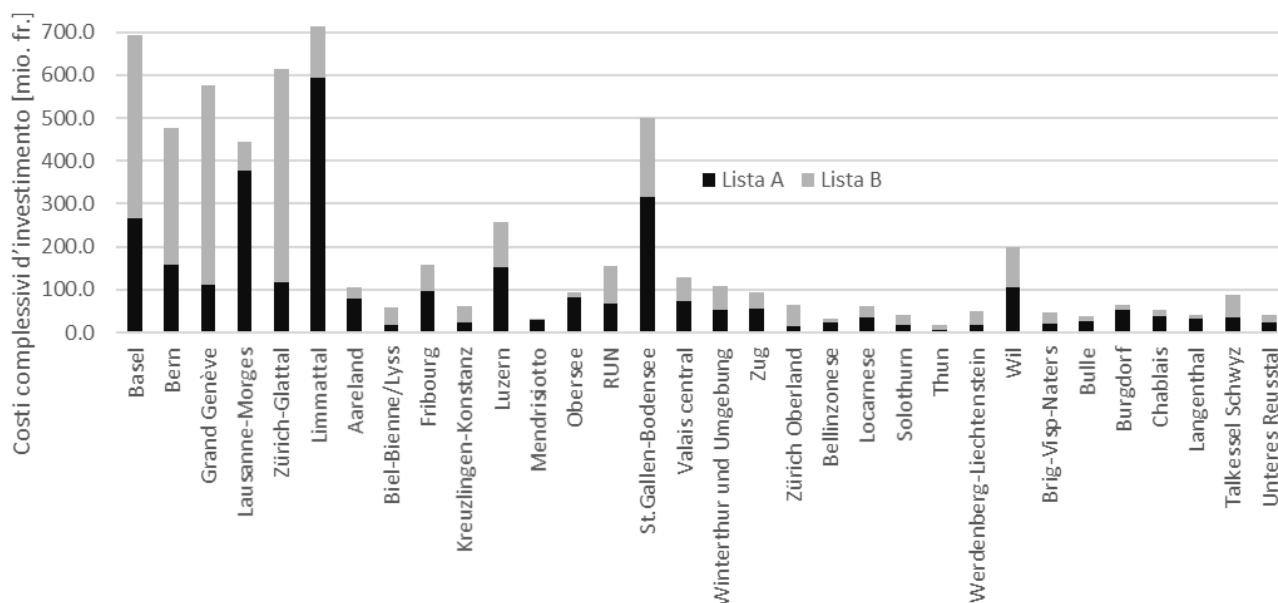
Il sostegno della Confederazione è circoscritto alle misure che, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano il migliore rapporto costi-benefici. Questa prioritizzazione è necessaria a causa delle limitate risorse disponibili. Nel definire le priorità si è tenuto tuttavia conto sia delle strategie e degli obiettivi definiti dagli agglomerati sia delle reciproche interdipendenze ed è stato stilato di volta in volta un programma globale di misure fra loro coordinate.

Con l'introduzione dei contributi federali forfettari nel processo di valutazione della terza generazione di programmi d'agglomerato, la Confederazione ha rinunciato a esigere le prestazioni proprie convenute nelle generazioni precedenti. In passato infatti il fatto di dover apportare queste prestazioni ha messo in difficoltà gli enti responsabili. Se si prende in esame la totalità dei programmi, la prioritizzazione si è tradotta nella compilazione di liste relativamente equilibrate per entrambi gli orizzonti temporali. Ciò non è invece vero se si esaminano i singoli programmi d'agglomerato, in quanto non di rado progetti determinanti di grande portata ricadono nell'uno o nell'altro orizzonte (p. es. la Limmattalbahn nel PA Limmattal o la m3 nel PA Losanna-Morges).

Qui di seguito sono rappresentati i costi complessivi d'investimento per programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B.

Figura 11

Costi complessivi d'investimento dei programmi d'agglomerato cofinanziati (misure delle liste A e B)

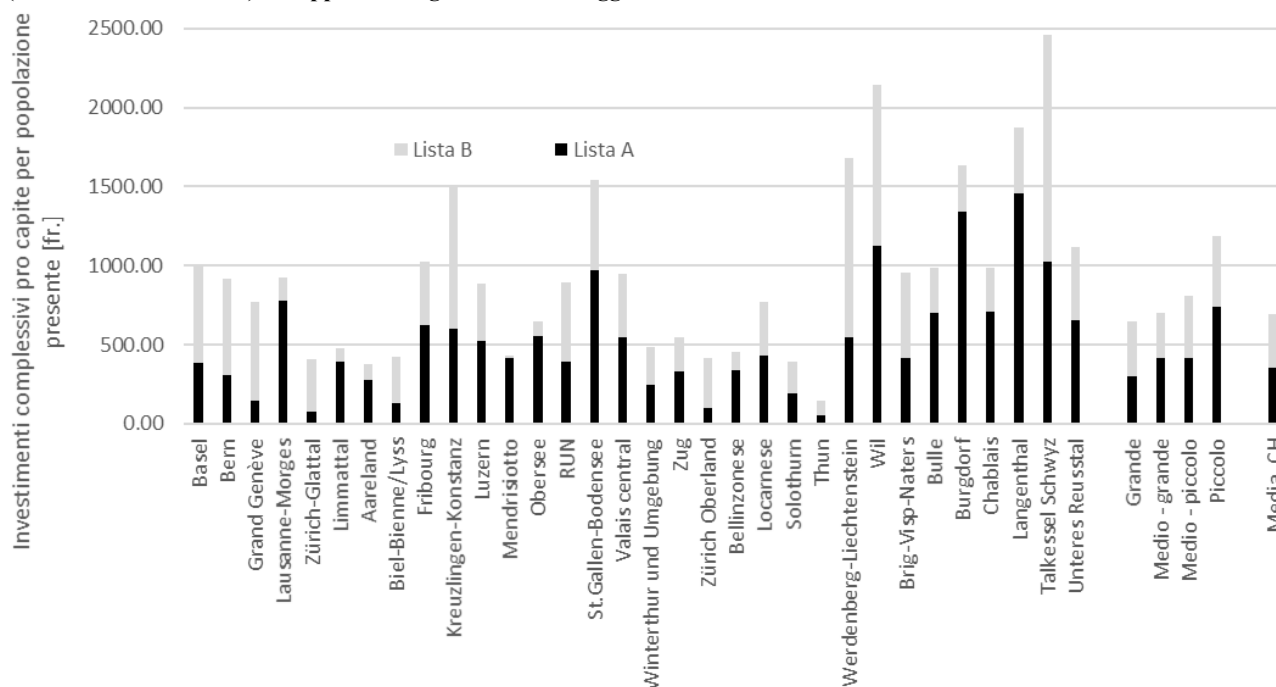


Se si osserva il rapporto tra i costi complessivi d'investimento e il numero di abitanti e di posti di lavoro³⁸, si ha un quadro più pertinente della ripartizione degli investimenti tra i singoli agglomerati.

³⁸ Popolazione presente: numero di abitanti più il 50 per cento dei lavoratori occupati.

Figura 12

Costi complessivi d'investimento dei programmi d'agglomerato cofinanziati (misure delle liste A e B) in rapporto alla grandezza dell'agglomerato



Le differenze piuttosto significative che emergono tra i vari agglomerati sono in genere un'indicazione della necessità d'intervento esistente. Alcuni programmi d'agglomerato prevedono la realizzazione di infrastrutture dai costi importanti rispetto alla dimensione dell'agglomerato. Ne sono esempi, in particolare, i programmi di Losanna-Morges, San Gallo-Lago di Costanza, Wil, Burgdorf e Langenthal nella lista A e soprattutto il nuovo programma di Talkessel Schwyz nella lista B.

2.5 Contributi federali richiesti per il programma Traffico d'agglomerato di terza generazione

Con il programma Traffico d'agglomerato vengono sostenute le misure degli agglomerati coordinate tra loro che presentano un buon rapporto costi-benefici e che, combinate con le altre misure, contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto.

L'Assemblea federale decide, mediante decreto federale, quali interventi nel traffico d'agglomerato saranno cofinanziati dalla Confederazione e definisce l'aliquota di contribuzione e gli importi massimi sia per le misure singole sia per quelle finanziate in modo forfettario.

Aliquota di contribuzione e contributo massimo

Nel decreto federale sono stabiliti l'aliquota di contribuzione e i contributi massimi della Confederazione sia per le misure di terza generazione della lista A secondo l'articolo 21 OUMin che saranno cofinanziate dalla Confederazione a titolo di costi computabili sia per quelle secondo l'articolo 21a OUMin che saranno invece finanziate in modo forfettario. L'aliquota di contribuzione per queste misure è perciò prestabilita.

Lista A

Il Consiglio federale chiede al Parlamento di approvare i crediti d'impegno per finanziare le misure di terza generazione della lista A (cfr. tabella 1, colonna relativa alle misure della lista A) ossia le misure con efficacia ottima o buona pronte per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato entro i quattro anni successivi all'entrata in vigore del decreto federale.

I contributi federali per le misure della lista A sono quindi approvati in via definitiva: queste misure non verranno riesaminate in rapporto alla loro efficacia, ma soltanto, prima dell'inizio dei lavori, in rapporto alla loro conformità con la convenzione sulle prestazioni del rispettivo programma d'agglomerato che sarà conclusa tra l'ente responsabile e la Confederazione successivamente alla decisione del Parlamento (cfr. n. 2.7.1).

I progetti con investimenti inferiori ai 5 milioni di franchi riguardanti i settori traffico ciclistico e pedonale, gestione del traffico e riqualifica di infrastrutture stradali vengono riuniti all'interno di pacchetti che saranno cofinanziati in modo forfettario, possibilità prevista a partire dalla terza generazione (misure secondo l'art. 21a OUMin). Questi contributi federali sono riportati nel decreto federale comprensivi dell'imposta sul valore aggiunto e del rincaro; nella tabella sottostante figurano quindi a parte. La somma dei due importi viene fornita a titolo d'informazione e per consentire il confronto con le generazioni precedenti. Va tuttavia notato che, a causa del differente stato dei prezzi così come dell'integrazione di IVA e rincaro nelle misure cofinanziate in modo forfettario, gli importi totali sono confrontabili soltanto in misura limitata con quelli delle precedenti generazioni.

Lista B

Le misure della lista B sono una parte importante dei programmi d'agglomerato, sono state incluse nella valutazione dell'efficacia e saranno presumibilmente cofinanziate con crediti federali nel quadro della quarta generazione di programmi (cfr. tabella 1, colonna relativa alle misure della lista B).

Gli enti responsabili possono ripresentare queste misure, insieme ad altre, nel programma della prossima generazione. Verranno allora riesaminate secondo i medesimi criteri iniziali, come se si trattasse di nuove misure. In questa sede si potranno quindi apportare le modifiche necessarie. Nell'elenco relativo alla lista B si rinuncia a una distinzione fra le misure secondo l'articolo 21 OUMin e quelle secondo l'articolo 21a OUMin.

Ai fini del calcolo del contributo federale è stata applicata la medesima aliquota di contribuzione valida per la lista A.

Panoramica dei programmi d'agglomerato

Dall'esame dei programmi d'agglomerato risultano contributi federali pari a circa 1,1 miliardi di franchi per le misure della lista A (769 milioni dei quali destinati a misure cofinanziate a titolo di costi computabili³⁹ e 337 milioni per misure cofinanziate in modo forfettario)⁴⁰ e circa 1,08 miliardi di franchi per misure della lista B, per un totale di 2,18 miliardi di franchi per le liste A + B.

Tabella 1

Liste A e B con i costi per programma d'agglomerato (stato dei prezzi: aprile 2016)

Programma d'agglomerato ⁴¹		Lista A, contributi federali di cui si chiede l'approvazione			Lista B progetti previsti	Totale
	Aliquota di contribuzione	Contributi massimi per misure di cui all'articolo 21 OUMin	Contributi massimi per misure di cui all'articolo 21a OUMin	Totale lista A	Totale lista B	Totale liste A e B
	Conf. [%]	[in mio. fr., IVA e rincarato escl.]	[in mio. fr., IVA e rincarato incl.]	[in mio. fr.]	[in mio. fr.]	[in mio. fr.]
Zürich Oberland	40	0,98	5,44	6,42	19,64	26,06
Winterthur und Umgebung	35	15,45	3,25	18,70	18,81	37,51
Zürich-Glattal	35	21,40	19,56	40,96	174,08	215,04
Limmattal	35	205,22	2,21	207,43	42,67	250,10
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	3,15	14,22
Bern	35	35,87	19,78	55,65	111,09	166,74
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	16,71	23,95
Burgdorf	35	15,15	3,60	18,75	4,12	22,87
Thun	35	2,06	0,34	2,40	3,84	6,24
Luzern	35	35,14	18,40	53,54	36,91	90,45
Unteres Reusstal	40	6,32	3,37	9,69	6,89	16,58
Zug	40	4,08	18,30	22,38	14,75	37,13
Bulle	35	2,68	7,04	9,72	4,04	13,76
Fribourg	35	30,26	3,48	33,74	21,73	55,47
Aareland	35	22,38	5,03	27,41	9,16	36,57
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	77,41	29,23	106,64	170,21	276,85
St. Gallen-Bodensee	35	58,21	52,59	110,80	64,76	175,56
Werdenberg-Liechtenstein	35	0,32	5,55	5,87	12,08	17,95
Obersee	35	20,17	8,36	28,53	4,38	32,91
Wil	35	18,83	17,95	36,78	33,17	69,95
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	13,00	21,67
Bellinzonese	40	4,39	4,93	9,32	3,16	12,48
Locarnese	40	6,93	6,61	13,54	10,85	24,39
Mendrisiotto	35	1,71	8,91	10,62	0,47	11,09
Lausanne-Morges	35	117,67	14,40	132,07	23,99	156,06
Brig-Visp-Naters	35	2,45	4,52	6,97	9,19	16,16
Chablais	35	9,78	3,39	13,17	5,19	18,36
Valais central	35	7,83	18,30	26,13	19,36	45,49
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,50	18,89	27,39	34,79	62,18
Grand Genève	35	23,48	15,32	38,80	163,12	201,92
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
Totale		769,83	349,91	1119,74	1080,36	2200,10

Le liste nell'allegato 2 offrono un quadro d'insieme delle singole misure delle liste A e B, con i relativi costi (presupponendo per le misure della lista B un'aliquota di contribuzione identica a quelle della lista A). Inoltre, per ogni agglomerato sono state allestite dettagliate documentazioni aggiuntive (complete di rapporto d'esame e confronti trasversali), che sono state trasmesse agli agglomerati.

³⁹ Misure secondo l'art. 21 OUMin.

⁴⁰ Misure secondo l'art. 21a OUMin.

⁴¹ L'ordine in cui sono riportati i programmi d'agglomerato segue la numerazione dell'Ufficio federale di statistica.

2.6 Panoramica di tutte le generazioni

La ripartizione dei mezzi finanziari tra le differenti regioni linguistiche e le varie parti del Paese si è mantenuta più o meno invariata da una generazione all'altra. Mentre, per la Svizzera tedesca, la quota di programmi cofinanziati corrisponde quasi esattamente alla quota di popolazione presente, la Svizzera romanda presenta una quota leggermente inferiore e il Ticino leggermente superiore.

A differenza delle prime due generazioni, in cui la ripartizione di programmi presentati e cofinanziati è rimasta uguale tra le differenti regioni linguistiche, nella terza generazione si è assistito a un lieve spostamento a favore della Svizzera tedesca. Ciò è dovuto al grado più avanzato di attuazione delle misure delle precedenti generazioni in questa parte del Paese, aspetto che per la prima volta ha acquistato rilevanza ai fini della valutazione dell'efficacia dei programmi della terza generazione.

Tabella 2

Ripartizione dei programmi d'agglomerato presentati e cofinanziati per regioni linguistiche e parti del Paese

Regione	1 ^a generazione		2 ^a generazione		3 ^a generazione	
	presentati	cofinanziati	presentati	cofinanziati	presentati	cofinanziati
Svizzera tedesca	21	18	28	26	24	22
Svizzera romanda	7	6	9	8	9	7
Ticino	2	2	4	4	4	3
TOTALE	30	26	41	38	37	32

Se si prendono in esame tutte le generazioni del programma Traffico d'agglomerato, la maggior parte dei contributi è confluita nei cinque grandi agglomerati (Zurigo, Ginevra, Basilea, Losanna e Berna). Questi agglomerati devono d'altronde gestire progetti di portata particolarmente ampia e ospitano anche il maggior numero di abitanti e posti di lavoro.

Tabella 3

Composizione dei contributi federali per tutte le generazioni di programmi

	3 ^a Generazione		2 ^a Generazione		1 ^a Generazione		Tutte le generazioni
	Aliquota di contribuzione [%]	Contributi massimi Confederazione [mio. fr. ^A]	Aliquota di contribuzione [%]	Contributi massimi Confederazione [mio. fr. ^B]	Aliquota di contribuzione [%]	Contributi massimi Confederazione [mio. fr. ^B]	Contributi massimi Confederazione [mio. fr. ^C]
Grandi agglomerati							
Basel	40	107	35	93	40	86	285
Bern	35	56	35	305	35	149	509
Grand Genève	35	39	40	204	40	186	429
Lausanne-Morges	35	132	35	185	40	165	483
Zürich*°	35	248	35	176	44	404	828
Agglomerati medi							
Aareland	35	27	40	59	40	32	118
Aargau-Ost	nessuna contr.	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	9	40	19	nessun PA		28
Biel-Bienne/Lyss	40	7	30	6	40	21	34
Chur	nessun PA		40	11	40	11	22
Fribourg	35	34	40	23	nessuna contr.	0	57
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	nessun PA		14
Locarnese	40	14	40	12	nessun PA		25
Luganese	nessuna contr.	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	54	35	32	35	46	132
Mendrisiotto	35	11	35	10	35	19	40
Obersee	35	29	40	29	30	11	69
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Rivelac	nessun PA		nessuna contr.	0	nessun PA		
Schaffhausen	nessun PA		40	25	40	34	59
Solothurn	35	7	35	19	40	10	36
St.Gallen-Bodensee	35	111	40	79	40	74	264
Thun	35	2	35	10	40	45	58
Valais central ^{°°}	35	26	40	29	nessun PA		55
Werdenberg-Liechtenstein	35	6	35	8	nessun PA		14
Wil	35	37	40	24	nessuna contr.	0	61
Winterthur und Umgebung [°]	35	19	40	110	Parte PA Zürich		129
Zug	40	22	35	21	40	63	106
Zürich Oberland	40	6	40	33	nessun PA		39
Piccoli agglomerati							
Brig-Visp-Naters	35	7	35	20	40	5	32
Bulle	35	10	nessun PA		35	9	19
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	13	30	3	nessun PA		16
Coude de Rhône (Martigny)	nessuna contr.		nessun PA		nessun PA		
Davos	nessun PA		nessuna contr.	0	nessun PA		
Delémont	nessuna contr.	0	35	5	40	6	11
Frauenfeld	nessuna contr.	0	35	10	35	8	17
Interlaken	nessun PA		35	7	40	5	12
Langenthal	35	11	35	12	nessuna contr.		23
Nidwalden	nessun PA		40	4	0	0	4
Rheintal	nessun PA		nessuna contr.	0	nessun PA		
Talkessel Schwyz	35	13	nessun PA		nessun PA		13
Unteres Reusstal	40	10	nessun PA		nessun PA		10
Yverdon	nessun PA		35	11	35	17	28
	Totale 3 ^a G.	1120	Totale 2 ^a G.	1699	Totale 1 ^a G.	1511	Totale 1a-3a G.: 4330

* Nella prima generazione, i contributi federali destinati al PA di Zurigo comprendevano il perimetro dei PA di Glattal, Limmattal e Winterthur e includevano il finanziamento della linea di transito Zurigo, cofinanziata al 50 %. Nella seconda e terza generazione, invece, i tre programmi di Glattal, Limmattal e Winterthur sono stati presentati separatamente per l'agglomerato di Zurigo.

° Nella prima generazione il PA di Winterthur costituiva parte integrante del PA di Zurigo.

°° Nella terza generazione, oltre all'agglomerato di Sion il PA di Valais Central comprende anche l'agglomerato di Sierre.

^A Importi complessivi della terza generazione: stato dei prezzi ottobre 2016; totali misti comprendenti importi sia con IVA e rincarato esclusi (misure di cui all'articolo 21 OUMin) sia con IVA e rincarato inclusi (misure di cui all'articolo 21a OUMin).

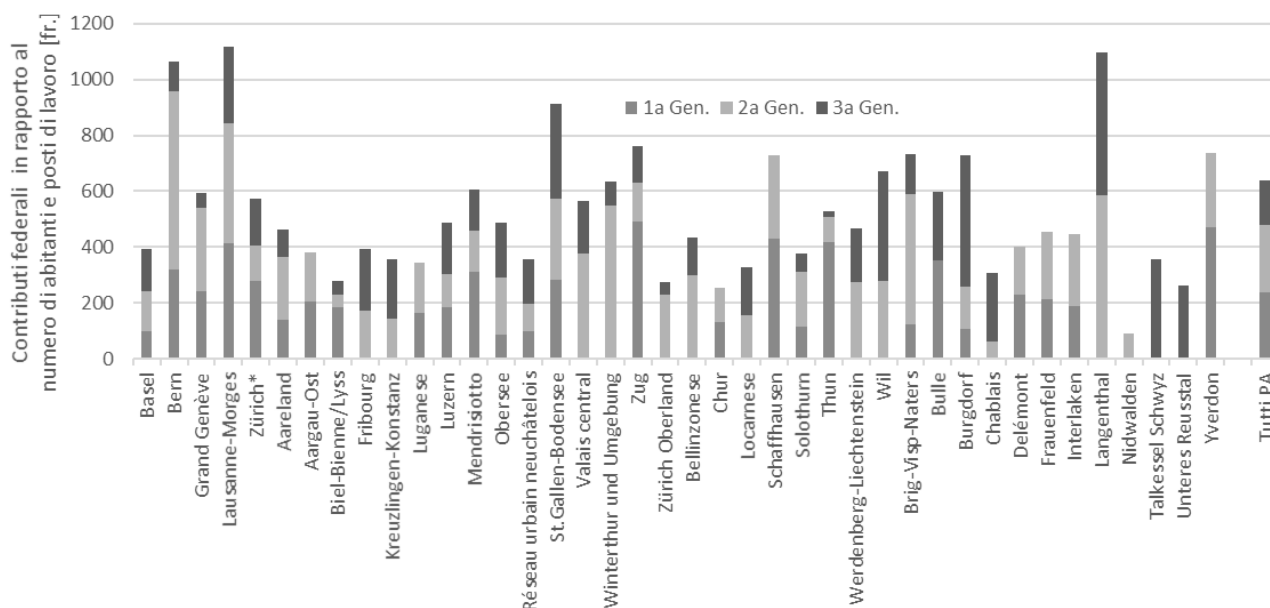
^B Importi complessivi della prima e seconda generazione: stato dei prezzi ottobre 2005, IVA e rincarato esclusi.

^C Importi complessivi di tutte le generazioni: somma informativa, differenti stati dei prezzi e in parte con/senza IVA e rincarato

Se i contributi federali di tutte le generazioni, espressi in termini assoluti, vengono rapportati al numero di abitanti e di posti di lavoro, risulta evidente che anche gli agglomerati di piccole e medie dimensioni hanno beneficiato di contributi pro capite di importo elevato.

Figura 13

Contributi federali ottenuti nelle tre generazioni in rapporto al numero di abitanti e posti di lavoro⁴²



* Nella prima generazione, i contributi federali destinati al PA di Zurigo comprendevano il perimetro dei PA di Glattal, Limmattal e Winterthur e includevano il finanziamento della linea di transito Zurigo, cofinanziata al 50 %. Nella seconda e terza generazione, invece, i tre programmi di Glattal, Limmattal e Winterthur sono stati presentati separatamente per l'agglomerato di Zurigo.

Le differenze tra i contributi pro capite sono dovute a diverse ragioni. In primo luogo, il fatto che i programmi siano valutati in funzione della loro efficacia e che le misure vengano priorizzate fa sì che beneficino di maggiori contributi federali i programmi d'agglomerato contenenti (pacchetti di) misure coordinate in maniera ottimale. Inoltre alcuni programmi d'agglomerato contengono in generazioni diverse anche progetti di grande portata (p. es. ampliamento della stazione ferroviaria di Berna).

Si può anche osservare che alcuni dei programmi d'agglomerato (in particolare quelli di Thun e Zugo) per i quali in una delle precedenti generazioni le misure cofinanziate sono state numerose o costose hanno poi presentato nelle generazioni seguenti misure con un minore fabbisogno di mezzi oppure ricadenti nell'orizzonte temporale B.

⁴² In relazione al numero di abitanti e al 50 per cento dei lavoratori occupati.

2.7 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato

2.7.1 Convenzioni sulle prestazioni

In base ai programmi d'agglomerato e al decreto dell'Assemblea federale, il DATEC conclude, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile⁴³. La convenzione include le misure cofinanziate dalla Confederazione e quelle non cofinanziabili relative soprattutto ai settori trasporti e insediamenti. Nella convenzione vanno disciplinati in particolare: i provvedimenti e i pacchetti di provvedimenti da realizzare, lo scadenziario, il contributo federale, le esigenze per l'allestimento dei rapporti, le competenze e le responsabilità, le modalità d'adeguamento, le composizioni in caso di mancato adempimento della convenzione, come anche la durata di validità e le scadenze⁴⁴.

Tre mesi dopo l'entrata in vigore del decreto federale concernente l'approvazione dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato di terza generazione, per tutte le misure decorrerà un termine di sei anni (di quattro anni per le generazioni successive) entro il quale si dovrà obbligatoriamente dare inizio ai lavori (con riserva di eventuali procedure di ricorso e referendum; la riserva non si applica però alle misure cofinanziate in modo forfettario)⁴⁵. Se i lavori non iniziano entro i termini stabiliti, decade il diritto al contributo federale nella generazione in corso. L'agglomerato potrà tuttavia ripresentare le misure per esame in una generazione successiva.

La convenzione deve inoltre specificare i criteri cui attenersi per effettuare il controllo degli effetti e delle finanze. L'ARE verifica il rispetto della convenzione sulle prestazioni nell'ambito del reporting (art. 24 cpv. 4 OUMin), che di norma viene richiesto ogni quattro anni.

2.7.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle misure da parte delle autorità competenti⁴⁶, l'USTRA stabilisce in un accordo sul finanziamento, preparato d'intesa con l'ente responsabile, le modalità di pagamento delle misure della lista A pronte per essere realizzate e il cui finanziamento è assicurato⁴⁷.

D'ora in poi le misure appartenenti alle categorie traffico lento, riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali (strategie progettuali e di esercizio) e gestione del traffico per un ammontare non superiore a 5 milioni di franchi saranno riunite in pacchetti di misure beneficiarie di contributi forfettari già comprensivi di IVA e rincaro⁴⁸ e sarà stipulato un unico accordo di finanziamento per ogni categoria. Ciò ridurrà sensibilmente l'onere amministrativo a carico degli enti responsabili e della Confederazione. Le misure aventi diritto a un contributo forfettario non dovranno essere necessariamente già pronte per la realizzazione al momento della conclusione dell'accordo sul finanziamento. In più, con l'introduzione di questi pacchetti cofinanziati in modo forfettario in funzione di unità di prestazioni basate su costi standardizzati, i singoli enti responsabili usufruiscono di una maggiore flessibilità per realizzare e adeguare le misure.

2.8 Seguito dei lavori e ulteriore sviluppo del programma Traffico d'agglomerato

Durante il processo di valutazione sono emerse con chiarezza le incertezze – in particolare la mancata garanzia del finanziamento – esistenti negli agglomerati al momento di stilare i programmi d'agglomerato di terza generazione. Il fatto che, con l'istituzione del FOSTRA, il programma Traffico d'agglomerato sia ora uno strumento pianificatorio durevole permetterà certamente di effettuare un ulteriore salto di qualità nelle future generazioni. A beneficiarne sarà innanzitutto la coerenza tra le varie generazioni dei programmi d'agglomerato: al momento di elaborare il programma ci si potrà infatti concentrare sulla determinazione degli interventi ancora necessari nonché sulla proposta di soluzioni volte a eliminare i problemi di traffico rimanenti negli agglomerati e quelli eventualmente emersi nel frattempo.

Per la Confederazione è pertanto indispensabile che nelle future generazioni vengano presentati nella lista A soltanto progetti integrati in un valido approccio globale e debitamente realizzabili e finanziabili, a garanzia della loro effettiva attuazione negli anni successivi.

Le modifiche apportate alla OUMin⁴⁹ hanno già costituito un importante primo passo in vista della quarta generazione del programma Traffico d'agglomerato: la cerchia di città e agglomerati beneficiari è stata adeguata agli sviluppi degli ultimi anni e sono stati aggiunti i capoluoghi cantonali di Sarnen, Glarona e Appenzello; si sta inoltre affinando il metodo di calcolo dei costi standardizzati come base per le misure cofinanziate in modo forfettario. A partire dalla quarta generazione, inoltre, la possibilità di un cofinanziamento forfettario sarà estesa anche al settore fermate di tram e autobus.

Dalla prossima generazione, gli effetti del programma Traffico d'agglomerato saranno oggetto di un esame ancora più approfondito operato nel contesto di un controllo sistematico degli effetti, che poggerà sugli indicatori del «monitoraggio e del controllo degli effetti dei programmi d'agglomerato» (indicatori MOCA)⁵⁰, aggiornati periodicamente sotto la guida della Confederazione.

Nell'ambito di questi processi sarà vagliata anche una serie di questioni fondamentali di natura progettuale per stabilire quale forma dovrà assumere in futuro il programma Traffico d'agglomerato.

⁴³ Art. 24 cpv. 1 OUMin.

⁴⁴ Art. 24 cpv. 2 OUMin.

⁴⁵ Art. 17e cpv. 2 LUMin; art. 23a OUMin.

⁴⁶ Ai sensi dell'articolo 2 delle legge federale del 1° lug. 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e dell'articolo 41 della legge federale del 7 ott. 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01), gli impianti di trasporto (stradale) sovvenzionati dalla Confederazione devono essere verificati per garantirne la conformità con le disposizioni della LPN e della LPAmb.

⁴⁷ Art. 24 cpv. 4 OUMin.

⁴⁸ Art. 21a OUMin.

⁴⁹ OUMin, RS 725.116.21.

⁵⁰ ARE (2009), *Monitoring projets d'agglomération transport et urbanisation* (disponibile in francese e tedesco).

2.9 Panoramica delle precedenti generazioni del programma Traffico d'agglomerato

All'inizio del programma, in concomitanza con l'approvazione della LFIT, è stato approvato un pacchetto di progetti urgenti e pronti per la realizzazione, cui sono poi seguite le prime due generazioni dei programmi d'agglomerato presentati:

- progetti urgenti (approvazione il 4 ottobre 2006)
- programma Traffico d'agglomerato di prima generazione (approvazione il 21 settembre 2010)
- programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione (approvazione il 16 settembre 2014).

Le risorse stanziata finora provengono dal fondo infrastrutturale, nel quale erano stati messi a disposizione per il traffico d'agglomerato in tutto 6 miliardi di franchi⁵¹. Il fondo infrastrutturale, la cui validità era limitata fino al 2027, è stato sostituito dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato.

	Contributo federale approvato	Accordi sul finanziamento conclusi (31.12.2016)	Mancata realizzazione ⁵² (31.12.2016)
Progetti urgenti	2,56 miliardi di franchi	2,53 miliardi di franchi ⁵³	0,03 miliardi di franchi
PTA 1 ^a generazione	1,51 miliardi di franchi	0,80 miliardi di franchi	
PTA 2 ^a generazione	1,70 miliardi di franchi	0,18 miliardi di franchi	
Totale	Credito residuo 0,23 miliardi di franchi	Accordi di finanziamento in sospeso 2,23 miliardi di franchi	

Nei primi quattro anni (2008–2011) i fondi federali iscritti a bilancio sono stati interamente utilizzati, in quanto la scadenza ultima per l'inizio dei lavori riguardanti i progetti urgenti è stata fissata al 2008 e una parte del contributo federale è stata stanziata per misure già in corso di realizzazione.

Rimangono ancora da concludere accordi sul finanziamento per un ammontare di circa 2,23 miliardi di franchi. Non è da escludere che decisioni contrarie del Popolo o di altre autorità politiche entro tale data possano bloccare la realizzazione di singoli progetti. Conformemente alle convenzioni sulle prestazioni delle prime due generazioni, il diritto ai contributi federali decade in assenza di un accordo sul finanziamento sottoscritto entro il 2027. A oggi non è possibile prevedere l'ammontare definitivo dei fondi interessati.

Il cofinanziamento delle misure appartenenti alle prime due generazioni è stato avviato, anche se dal 2011 il fabbisogno effettivo di mezzi degli agglomerati per l'attuazione è risultato inferiore rispetto alle loro richieste originarie. In generale, nelle prime due generazioni erano state presentate ancora molte misure non pronte per la realizzazione oppure si era sottovalutato il processo politico e di pianificazione necessario per singoli progetti. Inoltre la prima generazione di programmi d'agglomerato aveva nettamente il carattere di fase iniziale pionieristica e sia i Cantoni che la Confederazione hanno avuto bisogno di un periodo di rodaggio per portare a regime i rispettivi processi. A ciò si aggiunge il fatto che, a volte, le procedure di autorizzazione e stanziamento dei finanziamenti a livello cantonale e comunale si sono protratte più a lungo di quanto originariamente pianificato. Dal punto di vista finanziario la seconda generazione ha appena preso il via, ragione per cui l'utilizzazione dei mezzi finanziari non è particolarmente significativa.

Per le prossime generazioni di programmi ci si attende che i progetti presentati siano veramente pronti per essere realizzati e che la loro realizzazione avverrà dunque nel rispetto dei termini stabiliti. In questo senso saranno d'aiuto le modifiche apportate a livello legislativo, ossia la garanzia a lungo termine del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato, l'introduzione di scadenze precise per l'avvio dei lavori e la soluzione dei contributi federali forfettari per i progetti di minore entità appartenenti a determinate categorie di misure (cfr. n. 2.2.2).

⁵¹ Tutti i crediti d'impegno del fondo infrastrutturale fanno riferimento al stato dei prezzi ottobre 2005.

⁵² Rinuncia a progetti a seguito di votazioni popolari o restituzione dei fondi da parte degli enti responsabili.

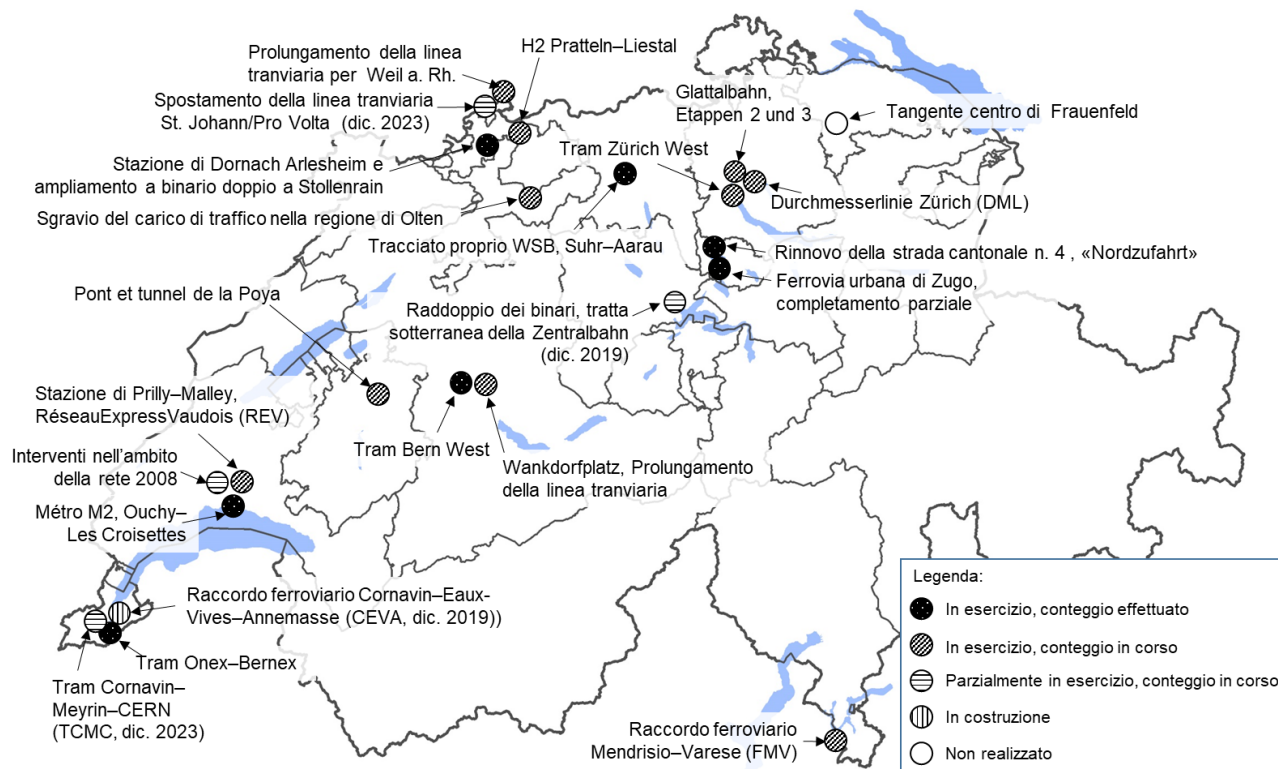
⁵³ Per i progetti urgenti non sono stati stilati accordi sul finanziamento bensì dei decreti.

2.9.1 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione

In concomitanza con l'approvazione della legge sul fondo infrastrutturale, le Camere federali hanno sbloccato 2,56 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato⁵⁴ allo scopo di migliorare rapidamente la situazione a livello di traffico d'agglomerato. Nel frattempo i progetti sono stati in gran parte realizzati e messi in esercizio (cfr. allegato 1). Un unico progetto, ovvero quello relativo alla tangente al centro di Frauenfeld, non è stato realizzato perché bocciato in votazione popolare.

Figura 14

Stato d'attuazione dei progetti urgenti



Per l'elenco dettagliato dei singoli «progetti urgenti e pronti per la realizzazione» si rimanda all'allegato 1.

⁵⁴ Decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705.

2.9.2 Programma Traffico d'agglomerato di prima generazione: stato d'attuazione

Il 21 settembre 2010 le Camere federali hanno sbloccato 1510,62 milioni di franchi per 26 programmi d'agglomerato del programma Traffico d'agglomerato di prima generazione⁵⁵.

Nel decreto concernente il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011, oltre allo sblocco dei crediti, è stato stabilito che la linea di transito di Zurigo dovesse essere finanziata nell'ambito del programma d'agglomerato di prima generazione con un'aliquota di contribuzione del 50 per cento e un contributo massimo pari a 282,33 milioni di franchi. Si tratta di un'eccezione che rende difficile qualsiasi confronto con Zurigo, sia in generale in termini di costi sia per quanto riguarda la ripartizione tra i programmi d'agglomerato di Zurigo Glattal, Zurigo Limmattal e Winterthur, che sono stati presentati separatamente nelle generazioni successive.

Grazie alla decisione del Parlamento sullo sblocco dei crediti, il DATEC ha potuto stipulare una convenzione sulle prestazioni con tutti gli enti responsabili dei singoli programmi d'agglomerato cofinanziati conformemente all'articolo 24 OUMin.

I committenti dei lavori e i servizi specializzati competenti dell'USTRA e dell'UFT hanno quindi sottoscritto gli accordi di finanziamento per le misure (singole o in pacchetti) pronte per la realizzazione e con finanziamento assicurato. Con gli 282 accordi di finanziamento stipulati entro il 31 dicembre 2016 (USTRA: 264 accordi per un totale di 315 mio. fr.; UFT: 18 accordi per un totale di 484 mio. fr.), è stato impegnato un contributo federale pari a 799 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi). Questo importo equivale all'incirca al 53 per cento dell'intero ammontare del credito stanziato per la prima generazione dei programmi d'agglomerato. Considerato il superamento dell'orizzonte temporale della lista A della prima generazione nel 2014, si può affermare a posteriori che molte delle misure non erano pronte per la realizzazione quando sono state presentate.

Dall'inizio del 2011 alla fine del 2016 gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 667 milioni di franchi (stato dei prezzi attuale, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito stanziato per il programma Traffico d'agglomerato di prima generazione, ovvero poco più di un terzo dell'intero credito.

Per lo stato di utilizzazione dei contributi federali nei singoli agglomerati si rimanda all'allegato 1.3.

2.9.3 Programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione: stato d'attuazione

Il 16 settembre 2014 il Parlamento ha sbloccato 1699,34 milioni di franchi per i 37 programmi d'agglomerato del programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione⁵⁶.

Grazie alla decisione del Parlamento sullo sblocco dei crediti, il DATEC ha potuto stipulare una convenzione sulle prestazioni con tutti gli enti responsabili dei singoli programmi d'agglomerato cofinanziati conformemente all'articolo 24 OUMin.

I committenti dei lavori e i servizi specializzati competenti dell'USTRA e dell'UFT hanno quindi sottoscritto gli accordi di finanziamento per le misure (singole o in pacchetti, conformemente alle convenzioni) pronte per la realizzazione e con finanziamento assicurato. Con i 107 accordi di finanziamento conclusi al 31 dicembre 2016 (USTRA: 101 accordi per un totale di 81 mio. fr.; UFT: 6 accordi per un totale di 101 mio. fr.), è stato impegnato un contributo federale pari a 182 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi). Complessivamente, questo importo equivale a poco meno dell'11 per cento dell'intero ammontare del credito stanziato per la seconda generazione dei programmi d'agglomerato.

Dall'inizio del 2015 alla fine del 2016 gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 65 milioni di franchi (stato dei prezzi attuale, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito stanziato per il programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione, ovvero neanche il cinque per cento dell'intero credito. Tuttavia, benché l'attuazione delle misure della seconda generazione sia appena agli inizi dal punto di vista finanziario e l'orizzonte temporale delle misure A abbia termine soltanto alla fine del 2018, nel raffronto con la prima generazione si ravvisa un grado di avanzamento più elevato a stato di attuazione.

Per lo stato di utilizzazione dei contributi federali nei singoli agglomerati si rimanda all'allegato 1.3.

⁵⁵ Decreto federale del 21 settembre 2010 che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011; FF **2010** 6087.

⁵⁶ Decreto federale del 16 settembre 2014 che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015; FF **2014** 6811.

3 Commento ai singoli articoli del progetto messo in consultazione relativo al programma Traffico d'agglomerato (terza generazione)

Art. 1

Conformemente a questa disposizione, i crediti d'impegno secondo l'articolo 7 lettera b della legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato vengono sbloccati per realizzare le misure della lista A della terza generazione di programmi.

Dall'importo del credito per le misure secondo l'articolo 21 OUMin (cofinanziate a titolo di costi computabili) sono esclusi il rincarato e l'IVA.

L'importo per le misure di minore entità secondo l'articolo 21a OUMin (cofinanziate in modo forfettario), riunite in pacchetti e suddivise in categorie, è invece inclusivo di rincarato e IVA. In questo modo, gli aspetti amministrativi legati a queste misure risultano notevolmente semplificati rispetto al passato (cfr. n. 2.2.2).

Art. 2

Secondo l' Art. 1 lettera a , il Consiglio federale ha la facoltà di aumentare il credito d'impegno in funzione del rincarato comprovato e dell'imposta sul valore aggiunto.

Considerato che alcune delle misure di portata maggiore richiedono tempi di realizzazione lunghi, sarebbe difficile calcolare i valori esatti del rincarato, e di conseguenza dell'IVA, nel credito d'impegno quando viene emanato il decreto federale. Al fine di non dover chiedere a posteriori un aumento del credito d'impegno, per il quale di fatto non vi è margine decisionale, la competenza di incrementare il credito viene delegata al Consiglio federale. Questa soluzione si è già dimostrata valida con i crediti d'impegno del Fondo infrastrutturale.

Tuttavia, nel caso delle misure di portata minore finanziate su base forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin, il rincarato e l'IVA sono già incluse nel credito d'impegno approvato dal Parlamento perché, in questo caso, si parte dal presupposto che le misure saranno attuate in un arco di tempo relativamente breve e che quindi, prima del versamento del contributo federale, non vi sarà un rincarato di rilievo.

Art. 3

Questa disposizione e l'allegato in essa citato definiscono l'aliquota di contribuzione per ogni programma d'agglomerato, l'importo massimo versato dalla Confederazione per le misure secondo l'articolo 21 OUMin (stato dei prezzi: ottobre 2016, IVA e rincarato esclusi) e quello per le misure secondo l'articolo 21a OUMin (stato dei prezzi: ottobre 2016, IVA e rincarato inclusi).

Il contributo massimo per le misure secondo l'articolo 21 OUMin è costituito dai contributi massimi concessi per le misure sostenute dalla Confederazione secondo la lista A. L'aliquota di contribuzione si applica anche alle singole misure e ai pacchetti di misure. Il contributo che ne deriva non può superare l'importo massimo stabilito per ogni singola misura (cfr. liste nell'allegato).

Il contributo massimo per le misure secondo l'articolo 21a OUMin è costituito dai contributi massimi (fino a tre) concessi per pacchetti di misure di portata ridotta e calcolati in base alle unità di prestazione. Il contributo che ne deriva non può superare l'importo massimo stabilito per ogni pacchetto di misure (cfr. liste nell'allegato).

Eventuali costi supplementari sono a carico degli enti responsabili dei programmi d'agglomerato.

Art. 4

Concepito sotto forma di decreto federale semplice, il presente decreto non sottostà a referendum.

3.1 Interventi parlamentari

Al momento non vi sono interventi parlamentari pendenti legati al presente programma Traffico d'agglomerato.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

I contributi richiesti per le infrastrutture del traffico d'agglomerato sono coperti dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il quale subentrerà al Fondo infrastrutturale il 1° gennaio 2018. Il FOSTRA è alimentato con fonti finanziarie a destinazione vincolata.

Una quota di norma pari al 9–12 per cento dei mezzi del FOSTRA è destinata a finanziare in modo mirato le infrastrutture di trasporto atte a rendere più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati.

Si prevede che, entro il 2021, le spese per il traffico d'agglomerato passeranno da 291 a 413 milioni di franchi all'anno. Questo incremento è in parte dovuto al fatto che i ritardi di alcuni progetti delle generazioni precedenti si sono tradotti in prelievi dal Fondo infrastrutturale inferiori a quanto pianificato. Ora, però, dovrebbero iniziare i lavori di realizzazione di questi progetti (p. es. tappa 1/3 della Limmattalbahn, impianti pubblici delle FFS e stazione RBS di Berna) e, nel 2019, prenderà il via l'attuazione delle misure di terza generazione.

Di qui al 2023 le riserve del FOSTRA dovrebbero quindi evolvere come riportato nella tabella qui sotto⁵⁷:

Mio. fr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Attribuzioni al fondo	3156	2956	3081	2867	2887	2871
- prelievi traffico d'agglomerato	291	397	440	413	381	466
- prelievi strade nazionali	2301	2479	2717	2966	3059	3110
Totale prelievi	2592	2876	3157	3379	3440	3576
Riserve del fondo	2309	2389	2313	1801	1247	542

Il finanziamento dei prelievi dal FOSTRA per il traffico d'agglomerato è quindi garantito entro il periodo di pianificazione. Secondo le previsioni, le riserve del Fondo dovrebbero tuttavia scendere al di sotto dei 500 milioni di franchi svizzeri nel 2023, per cui sarà necessario esaminare in tempo utile l'eventualità di aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali⁵⁸.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Con la creazione del FOSTRA il programma Traffico d'agglomerato è diventato un compito permanente. Finora, le carenze a livello di personale sono state compensate con assunzioni temporanee (due equivalenti a tempo pieno durante il processo d'esame) o trasferimenti finanziari. Ciononostante, soprattutto durante l'esame dei programmi d'agglomerato, i collaboratori interessati sono stati pesantemente sovraccaricati a causa della mole dei programmi e dei tempi molto stretti. Se si vuole garantire un esame coerente dei programmi d'agglomerato e una rapida attuazione delle misure, stabilire ed effettuare il controllo delle scadenze e i controlli dell'efficacia prescritti per legge, nonché sviluppare ulteriormente il programma Traffico d'agglomerato in un contesto in rapida evoluzione, è fondamentale disporre di risorse umane sufficienti nel lungo periodo. Pertanto, al fine di garantire la necessaria coerenza in termini di personale e di contenuti, invece della soluzione temporanea adottata sinora durante la fase d'esame, a partire dal 2019 l'effettivo del personale dell'ARE dovrà essere aumentato di due posti a tempo pieno. Se ciò non fosse possibile, si dovrà fare i conti con ritardi nella gestione dei processi svolti in collaborazione con gli agglomerati e di sovraccarichi di lavoro non sostenibili per il personale nella fase preparatoria e in quella dell'esame. Inoltre, i lavori di ulteriore sviluppo e quelli di pianificazione al fine di semplificare il processo d'esame potranno essere portati solo in misura insufficiente. L'ARE non può utilizzare i crediti attualmente disponibili per coprire le carenze di personale.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

I mezzi del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono destinati, tra l'altro, a finanziare misure finalizzate a migliorare il sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Il presente decreto federale si limita a stabilire i contributi massimi per le misure A di terza generazione nel quadro del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato. Poiché i maggiori problemi di traffico riguardano gli agglomerati, il decreto è della massima importanza proprio per queste aree. I Cantoni e gli agglomerati da soli non sarebbero sistematicamente in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di traffico in aree densamente popolate sono particolarmente elevati e, nella maggior parte dei casi, tali infrastrutture espletano gli effetti desiderati soltanto se combinate con altre misure.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, pari a circa 1,12 miliardi di franchi, implica un volume complessivo d'investimento di circa 3,13 miliardi di franchi (con un'aliquota di contribuzione media di circa il 36 %). Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni dovranno stanziare contributi di circa 2,01 miliardi di franchi e continueranno quindi a farsi carico dell'onere maggiore. In questo senso, i tempi d'attuazione delle misure sono direttamente proporzionali alle possibilità finanziarie dei Cantoni, delle città e dei Comuni.

I contributi forfettari introdotti per pacchetti di misure di portata ridotta appartenenti a determinate categorie (cfr. n. 2.2.2) semplificheranno gli iter amministrativi garantendo nel contempo agli enti responsabili una maggiore flessibilità nell'impiego dei mezzi.

⁵⁷ Cifre secondo il messaggio del Consiglio federale del 23 agosto 2017 concernente il preventivo della Confederazione Svizzera per il 2018 con piano integrato dei compiti e delle finanze 2019–2021, Vol. 1, pag. 156; simulazione FOSTRA nel 2022 e 2023.

⁵⁸ Cfr. art. 13 cpv. 4 LFOSTRA.

A causa dei ritardi che hanno interessato alcuni dei progetti delle prime due generazioni, nei prossimi anni saranno attuati più progetti che in passato. L'introduzione di termini temporali accelererà inoltre l'attuazione dei progetti di terza generazione. Tutto ciò comporterà un maggiore onere a carico degli enti responsabili nel prossimo periodo.

In futuro il finanziamento garantito a lungo termine, i nuovi processi ricorrenti istituiti e l'introduzione di contributi federali forfettari per determinate categorie di misure dovrebbero tuttavia far diminuire la quantità di risorse necessarie per ciascuna generazione.

I mezzi del FOSTRA non sono destinati alle misure concernenti la manutenzione o l'esercizio dei trasporti negli agglomerati. I costi d'esercizio e di manutenzione per le nuove infrastrutture sono quindi a carico dei Cantoni, delle città e dei Comuni, le cui uscite risulteranno per forza di cose più elevate.

4.3 Ripercussioni per l'economia

Necessità e possibilità d'intervento dello Stato

Le città e gli agglomerati svizzeri soffrono visibilmente di problemi di congestione stradale. In molte località la situazione è caratterizzata da continui e importanti flussi di traffico, da immissioni sonore ed emissioni nocive di inquinanti atmosferici, oltre che da intasamenti, e tutto ciò si ripercuote negativamente sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente. Le code e il relativo dispendio di tempo causano già oggi costi annuali nettamente superiori al miliardo di franchi. Il FOSTRA assicura i contributi federali necessari a migliorare il sistema dei trasporti negli agglomerati. Il decreto in oggetto disciplina lo sblocco dei crediti d'impegno per la terza generazione del programma Traffico d'agglomerato il cui scopo è ottenere il finanziamento delle misure aventi un rapporto costi-benefici da buono a molto buono e realizzabili ovvero finanziabili nell'arco di quattro anni. Si intende così contribuire in maniera sostanziale al mantenimento della funzionalità delle reti di trasporto.

Ripercussioni per singoli gruppi sociali

Non solo i lavoratori, ma anche l'industria e il settore dei servizi possono trarre beneficio da un migliore sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati ovvero da una maggiore accessibilità. Va inoltre sottolineato che il decreto federale comporterà un volume d'investimento di circa 3,13 miliardi di franchi, che andranno a diretto vantaggio dell'industria edilizia. In questo importo non sono inoltre calcolati gli effetti indiretti sulla congiuntura.

Ripercussioni per l'economia nel suo insieme

Un'infrastruttura ben sviluppata costituisce una base importante per lo sviluppo economico di un Paese. Lo scopo del FOSTRA in generale e del programma Traffico d'agglomerato in particolare è di mettere a disposizione anche in futuro un'infrastruttura dei trasporti efficiente, contribuendo così alla competitività internazionale del nostro Paese. Senza dubbio la Svizzera dispone oggi – soprattutto nel confronto internazionale – di una rete di trasporto stradale e ferroviaria ben organizzata ed efficiente. Esistono tuttavia ancora carenze soprattutto nel traffico d'agglomerato. Per mantenere il proprio ruolo di polo economico sul piano internazionale, s'impongono investimenti a livello di infrastrutture dei trasporti. A lungo termine, gli investimenti scaturiti dal presente decreto si ripercuoteranno positivamente sulla piazza economica elvetica, sui posti di lavoro e sul benessere del Paese.

Il sostegno di programmi d'agglomerato coordinati a livello di trasporti e pianificazione del territorio consente di risolvere i problemi del traffico in un'ottica globale mediante una concertazione ponderata di tutti i vettori di trasporto e in armonia con l'evoluzione dell'urbanizzazione. I vettori di trasporto vengono ulteriormente sviluppati in base ai loro vantaggi comparativi, il che assicura un impiego efficiente delle risorse limitate.

4.4 Ripercussioni per la società

Con il presente progetto non si vuole assicurare solo la competitività economica del Paese, ma anche un beneficio per tutti gli utenti dei trasporti consentendo loro, ad esempio, di risparmiare tempo nei tragitti percorsi e di migliorare il livello di sicurezza. Circa un terzo della popolazione non è in grado o non è autorizzata, per una ragione o un'altra, a guidare un veicolo a motore e deve pertanto fare affidamento sui trasporti pubblici o sul traffico lento, la cui importanza all'interno degli agglomerati è pertanto fondamentale. Il traffico lento è una forma di mobilità salutare. Un ambiente circostante animato e strutture insediative in cui ci si possa spostare percorrendo tragitti brevi si traducono in un'elevata qualità di vita, grazie soprattutto alle scarse immissioni inquinanti e alla possibilità di stabilire facilmente dei contatti sociali. Considerata l'evoluzione demografica, disporre di reti di traffico lento sicure e invitanti diventa una necessità sempre più evidente.

L'obiettivo del progetto presentato è di contribuire al mantenimento e miglioramento della funzionalità dei sistemi di trasporto, al coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, allo sviluppo centripeto degli insediamenti e alla conseguente riduzione della loro dispersione, il tutto a vantaggio della qualità di vita dell'intera popolazione svizzera.

Inoltre la distribuzione equa e orientata ai risultati dei mezzi finanziari tra i singoli agglomerati, con priorità data alla risoluzione dei problemi di traffico più urgenti, rafforza la solidarietà tra i Cantoni della Svizzera.

La Confederazione garantisce i suoi contributi solo sotto forma di un cofinanziamento. Nel rispetto di un'adeguata suddivisione dei compiti secondo il principio della sussidiarietà, l'attuazione compete agli agglomerati.

4.5 Ripercussioni per il territorio e l'ambiente

Il programma Traffico d'agglomerato – in particolare le misure delle liste A e B – produce molteplici effetti positivi sugli insediamenti e l'ambiente, in particolare sulla qualità dell'aria, sul clima, i paesaggi, gli spazi vitali e le acque, l'utilizzazione della superficie e la qualità di vita negli insediamenti. Il principio dello sviluppo sostenibile esige che l'aumento del traffico venga gestito contenendo l'impatto ambientale e salvaguardando o addirittura migliorando la qualità degli insediamenti. Il programma Traffico d'agglomerato fornisce un importante contributo in tal senso. L'approccio basato su una visione globale dei trasporti consentirà di ottimizzare l'utilizzo dei differenti mezzi di trasporto negli agglomerati. La ripartizione modale («modal split») passerà così prevedibilmente a vantaggio dei trasporti pubblici e del traffico lento, il che consentirà di gestire in modo più sostenibile il traffico per quanto concerne il consumo di superficie, il consumo energetico e l'inquinamento acustico e atmosferico. Incentivando lo sviluppo centripeto qualitativamente elevato degli insediamenti non solo si contrasta la tendenza a una dispersione degli insediamenti, e la conseguente progressiva perdita di superfici coltivate e spazi naturali, ma si rafforza anche lo sviluppo dei centri. Il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico lento nelle regioni densamente popolate contribuisce anche a raggiungere gli obiettivi di politica climatica ai sensi della legge del 23 dicembre 2011⁵⁹ e dell'Accordo di Parigi. Per di più, le strategie adottate in materia di paesaggio, e le misure che ne derivano, contribuiscono alla valorizzazione degli spazi vitali e del paesaggio migliorando la qualità di vita della popolazione.

Tutte le misure finanziate con il FOSTRA sottostanno alle normali procedure in materia ambientale e di pianificazione del territorio e devono soddisfare i requisiti stabiliti dalla legislazione in materia di protezione dell'ambiente (p. es. in termini di aria, rumore, natura e paesaggio ecc.).

4.6 Ripercussioni sulle infrastrutture dei trasporti

Poiché i fondi richiesti servono a finanziare infrastrutture di traffico degli agglomerati che sono interdipendenti con le infrastrutture di traffico nazionali, vengono tenuti in debita considerazione anche i progetti di ampliamento delle strade nazionali e del traffico ferroviario previsti a livello nazionale. L'obiettivo tuttavia non è quello di limitarsi a fronteggiare i flussi di traffico; si punta piuttosto a contenerli adottando un approccio globale che tenga conto di tutti i tipi di trasporto e dello sviluppo degli insediamenti. In tal senso è fondamentale incentivare la percorrenza di tragitti brevi nonché l'utilizzo di mezzi di trasporto efficienti in termini di superficie occupata. Così facendo si migliora infatti l'efficienza del sistema globale dei trasporti e le infrastrutture di traffico nazionali vengono sgravate del traffico interno degli agglomerati.

Al contrario, potenziare le infrastrutture di traffico nazionali non fa che aumentare il traffico all'interno degli agglomerati mettendo questi ultimi sotto pressione. Senza ulteriori provvedimenti (p. es. gestione del traffico, mobility pricing per snellire il traffico nelle ore di punta) che accompagnino le misure previste non sarà tuttavia possibile evitare del tutto il sovraccarico di traffico nel sistema dei trasporti regionale degli agglomerati.

4.7 Programma di legislatura

Il progetto figura nel messaggio del 27 gennaio 2016⁶⁰ sul programma di legislatura 2015–2019.

4.8 Strategie nazionali del Consiglio federale

Il programma Traffico d'agglomerato tiene conto del Progetto territoriale Svizzera⁶¹ ed è stato coordinato con il PROSTRA e il PROSIF.

⁵⁹ RS 641.71

⁶⁰ FF 2016 1209, in particolare pag. 1025.

⁶¹ Consiglio federale svizzero, CdC, DCPA, CdC, UCS (2012): Progetto territoriale Svizzera. Versione rielaborata, Berna.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

La competenza dell'Assemblea federale per questa decisione in materia di crediti deriva dall'articolo 167 Cost.

Il decreto federale sui crediti d'impegno per i contributi dal 2019 alle misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato è retto dagli articoli 5 capoverso 1 lettera b e 7 lettera b LFOSTRA, secondo cui il Consiglio federale chiede di norma ogni quattro anni all'Assemblea federale un credito d'impegno per i contributi destinati a finanziare misure di miglioramento del traffico d'agglomerato nel periodo successivo. Nel contempo, il Consiglio federale riferisce all'Assemblea federale sullo stato di attuazione del programma (art. 8 lett. c LFOSTRA).

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La creazione del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) non ha avuto alcuna incidenza sugli impegni della Svizzera nei confronti di Stati terzi.

Il finanziamento di misure nelle regioni estere limitrofe si rifà all'articolo 17a capoverso 3 LUMin. Le misure infrastrutturali da adottare nelle zone all'estero in prossimità del confine possono rientrare nel finanziamento del programma se le infrastrutture servono in primo luogo al miglioramento della situazione del traffico nella parte svizzera dell'agglomerato, se il Paese limitrofo partecipa anch'esso al finanziamento ed è adeguatamente integrato nell'ente responsabile⁶².

Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 163 capoverso 2 Cost., gli atti che non contengono norme di diritto sono emanati sotto forma di decreto federale semplice, ossia non soggetto a referendum.

5.4 Subordinazione al freno alle spese

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b della Cost., i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie che implicano nuove uscite uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Poiché l'approvazione del presente decreto concernente il credito complessivo comporta spese annue ricorrenti di gran lunga superiori a 2 milioni di franchi, l'articolo 1 lettere a e b del decreto deve essere subordinato al freno delle spese.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990⁶³ sui sussidi si applicano al fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a titolo sussidiario.

Importanza del cofinanziamento del programma Traffico d'agglomerato per gli obiettivi perseguiti dalla Confederazione

Per spiegazioni circa l'importanza del cofinanziamento del traffico d'agglomerato a opera della Confederazione si rimanda al capitolo 1.5 («Cofinanziamento federale di infrastrutture del traffico d'agglomerato»).

Controllo materiale e finanziario del cofinanziamento

La Confederazione gestisce l'utilizzazione dei mezzi finanziari mediante una chiara definizione degli obiettivi e del progetto, l'esame dell'efficacia e dei costi dei programmi presentati e la conseguente prioritizzazione dei programmi e delle misure (secondo la procedura descritta al n. 2.2.1, «Finalità e fasi della procedura»).

Procedura per la concessione dei contributi

Il regolare impiego dei mezzi viene assicurato tramite la stipula di convenzioni sulle prestazioni e accordi di finanziamento con gli enti responsabili (secondo la procedura descritta al n. 2.7). Una volta attuate le misure, l'USTRA verifica i costi consuntivi presentati, mentre l'ARE controlla se le misure di cui sono stati conteggiati i costi e la loro efficacia sono conformi a quanto stabilito nelle convenzioni. Dal canto loro, i singoli enti responsabili sono vincolati al rispetto delle disposizioni cantonali in materia di appalti pubblici, oltre a essere assoggettati al Controllo delle finanze del Cantone di volta in volta competente.

⁶² FF 2006 701, in particolare pag. 730

⁶³ RS 616.1

Elenco delle abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CA	Criteri d'attuazione
CE	Criteri d'efficacia
Cost.	Costituzione federale
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FAIF	Progetto di finanziamento e di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)
FF	Foglio federale
FInFer	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
FSTS	Finanziamento speciale per il traffico stradale
IVA	Imposta sul valore aggiunto
LFIT	Legge federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale); RS 725.13
LFIT	Legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale; RS 725.13, FF 2017 2945
LPT	Legge sulla pianificazione del territorio
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali; RS 725.116.2
NPC	Decreto federale del 3 ottobre 2003 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni
OUMin	Ordinanza del 7 novembre concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale; RS 725.116.21
PA	Programma d'agglomerato
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
PROSTRA	Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
TL	Traffico pedonale e ciclistico (traffico lento)
TIM	Traffico individuale motorizzato
TP	Trasporti pubblici
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

Allegati**Allegato 1 Dettagli relativi a programmi precedenti***Tabella A1-1***Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie per il traffico d'agglomerato**

Progetto	Stato (al 31.12.2016)
a. Linea di transito Zurigo (DML), prima parte della S-Bahn	In esercizio, conteggio 2018
b. Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	In esercizio, conteggio 2018
c. Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	In costruzione, Messa in esercizio Dicembre 2019, conteggio 2021

*Tabella A1-2***Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato**

Progetto	Stato (al 31.12.2016)
a. ZH Glattalbahn, Tappe 2 e 3	Tappa 2 In esercizio e conteggiato; Tappa 3 In esercizio, conteggio 2017
b. ZH Tram Zürich West	In esercizio, conteggio 2019
c. BE Tram Bern West	In esercizio e conteggiato
d. BE Wankdorfplatz, prolungamento della linea tranviaria	In esercizio, conteggio 2017-18
e. LU Raddoppio dei binari, tratta sotteranea della Zentralbahn	In parte in esercizio, messa in esercizio Dicembre 2019, conteggio 2020
f. ZG Ferrovia urbana di Zugo, completamento parziale	In esercizio e conteggiato
g. ZG Rinnovo della strada cantonale, n. 4 «Nordzufahrt»	In esercizio e conteggiato
h. FR Ponte e tunnel della Poya	In esercizio, conteggio 2017-18
i. SO Sgravo del carico di traffico nella regione di Olten	In esercizio, fine del progetto 2020
j. BS Spostamento della linea tranviaria St. Johann/Pro Volta	In parte in esercizio, messa in esercizio Dicembre 2023, conteggio 2024
k. BS Prolungamento della linea tranviaria per Weil a. Rh.	Saint Louis sospeso; Weil a. Rh, in esercizio, conteggio 2018
l. BL Stazione di Dornach Arlesheim e ampliamento a binario doppio a Stollenrain	In esercizio e conteggiato
m. BL H2 Pratteln–Liestal	In esercizio, conteggio 2017
n. AG Tracciato proprio WSB, Suhr–Aarau	In esercizio e conteggiato
o. TG Tangente centro di Frauenfeld	Progetto interrotto (votazione popolare)
p. VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In esercizio e conteggiato
q. VD Stazione di Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In esercizio, conteggio 2017
r. VD Interventi nell'ambito della rete 2008	In parte in esercizio, conteggio 2018
s. GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In parte in esercizio e conteggiato, messa in esercizio Dicembre 2023, conteggio 2024
t. GE Tram Onex–Bernex	In esercizio e conteggiato

Tabella A1-3

Progetti del programma Traffico d'agglomerato, prima generazione

(stato dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Programma d'agglomerato	Contributo federale [%]	Contributo federale lista A [in mio. di fr.]	Contributo federale versato [in mio. di fr.]
Zürich – dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	369,08
Bern	35	148,93	21,24
Biel/Bienne	40	20,88	3,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	2,98
Thun	40	45,22	17,74
Luzern	35	45,90	27,21
Zug	40	63,20	13,50
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	6,42
Solothurn	40	10,40	6,30
Basel	40	85,70	18,65
Schaffhausen	40	33,78	16,61
St.Gallen/Arbon-Rorschach	40	74,37	43,93
Obersee	30	11,00	1,44
Chur	40	11,07	3,61
Aargau-Ost	40	55,66	20,24
Frauenfeld	35	7,51	1,09
Lugano	30	27,45	3,59
Mendrisiotto	35	19,40	4,42
Lausanne-Morges	40	164,96	9,72
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig-Visp-Naters	40	4,85	1,82
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	3,85
Grand Genève	40	186,05	64,62
Delémont	40	5,93	1,54
Totale	1510,62	667,13	

Tabella A1-4

Progetti del programma Traffico d'agglomerato, seconda generazione

(stato dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Programma d'agglomerato	Contributo federale [%]	Contributo federale lista A [in mio. di fr.]	Contributo federale versato [in mio. di fr.]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,21
Winterthur	40	109,81	13,00
Zürich Glatttal	35	92,92	15,64
Limmattal	35	82,91	0,00
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	1,47
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,18
Interlaken	35	7,28	0,00
Luzern	35	32,26	0,59
Nidwalden	40	3,53	0,03
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	3,79
Solothurn	35	18,84	0,35
Basel	35	92,78	11,65
Schaffhausen	40	24,94	0,00
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	1,76
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,30
Obersee	40	29,07	4,19
Wil	40	23,98	0,81
Chur	40	10,93	1,61
Aargau-Ost	35	49,11	5,39
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,35
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,62
Yverdon	35	10,94	1,10
Chablais	30	2,90	0,00
Brig-Visp-Naters	35	20,42	0,00
Sion	40	29,25	0,27
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,00
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	1,43
Delémont	35	4,80	0,00
Totale		1699,34	64,99

Allegato 2 Elenco delle misure

Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano nelle liste di misure con priorità B sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di terza generazione. Non si tratta quindi di valori garantiti. Fatto salvo un futuro cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato, si potrà procedere a un nuovo esame nell'ambito dei programmi d'agglomerato di quarta generazione o di una generazione successiva.

Allegato 2.1 Trasporti pubblici

Tabella A2-1

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)	3.94	35	1.38
	Winterthur - Elektrifizierung städtisches Busnetz	7.88	35	2.76
Limmatthal	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	539.37	35	188.78
Bern	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	65.33	35	22.87
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie12	6.95	35	2.43
	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	3.97	35	1.39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3.97	35	1.39
	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus	0.93	35	0.33
	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2.50	35	0.88
	K10: Luzern, Sectalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5.71	35	2.00
	K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle	6.95	35	2.43
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.94	35	2.08
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4.41	35	1.54
	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2.71	35	0.95
	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	4.01	35	1.40
	Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	2.98	35	1.04
	ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1.49	35	0.52
	Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1.49	35	0.52
Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	0.99	35	0.35	
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4.96	40	1.98
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM4	1.98	40	0.79
Fribourg	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5	3.75	35	1.31
	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	0.7	35	0.25
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0.46	35	0.16
Bulle	Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (arrêt CO - route du Temple Romain)	2.14	35	0.75
	Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla	1.39	35	0.49
Basel	Busspur Bruderholzstrasse	5.12	40	2.05
	Rheinfelden: Eigentrassierung öV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	40	1.73
	Tram Claragraben	25.11	40	10.04
St.Gallen-Bodensee	St.Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg-Bahn	2.78	35	0.97

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Ausstattung von öV-Haltestellen	7.22	35	2.53
	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach - Abtwil	9.26	35	3.24
	St.Gallen, Eigentrassierung (3. Teil)	15.28	35	5.35
Werdenberg-Liechtenstein	Umsteigeknoten 1. Priorität - Sevelen Bahnhof	0.35	35	0.12
Obersee	Busanbindung Zentrumsentwicklung Wolfhausen (Bubikon)	0.60	35	0.21
Wil	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung	0.75	35	0.26
Kreuzlingen-Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.75	35	0.61
	Emmishoferzoll	0.24	35	0.08
	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0.49	35	0.17
Bellinzonese	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: "Bellinzona, Ospedale", capolinea	0.74	40	0.30
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: "Camorino, nucleo", capolinea	0.70	40	0.28
	Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: "Gudo, Chiesa"	0.26	40	0.10
Locarnese	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	0.65	40	0.26
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	2.32	40	0.93
Mendrisiotto	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4.88	35	1.71
Lausanne-Morges	Le Mont, Lausanne / Prolongement de la ligne tl 22	0.80	35	0.28
	SDOL / Aménagements routiers pour les TP	2.90	35	1.02
	Morges / Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2.97	35	1.04
	m3 / Réalisation étape 2 (Flon - Blécherette)	278.00	35	97.30
	m2 / Réaménagement terminus Croisettes ("tiroir m2")	35.00	35	12.25
Brig-Visp-Naters	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters	0.70	35	0.25
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	1.62	35	0.57
Valais central	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	1.93	35	0.68
	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1	10.34	35	3.62
	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	0.34	35	0.12
RUN	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1.00	40	0.40
	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquier pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons	0.50	40	0.20
	Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)	1.83	40	0.73
	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse : Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0.21	40	0.08
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue)	14.29	35	5.00
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1.19	35	0.42
Somma		1123.34		395.67

Tabella A2-2

Elenco delle misure - Priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Zürich-Glattal	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	22.66	35	7.93
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4.93	35	1.73
	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	295.57	35	103.45
	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	46.31	35	16.21
Langenthal	öV-Erschliessung Oberhard	1.11	35	0.39
	Bushaltestelle Bahnhofstrasse: Verlegung	1.11	35	0.39
Bern	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	108.41	35	37.94
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3b	14.7	35	5.15
Thun	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung öV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0.52	35	0.18
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	3.97	35	1.39
	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21.8	35	7.63
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid	2.88	35	1.01
	K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof	4.64	35	1.62
	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6.31	35	2.21
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5.46	35	1.91
Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	2.98	40	1.19
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2.98	40	1.19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM1 und TM2	5.56	40	2.22
Fribourg	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest	3.00	35	1.05
	Création des infrastructures "Hôpital-Jura" pour la future ligne TP n°6	4.60	35	1.61
Basel	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.28	40	24.11
	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.87	40	32.75
	öV-Korridor Bachgraben	7.03	40	2.81
	Tram Salina Raurica	175.00	40	70.00
Kreuzlingen-	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.88	35	0.31
Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.78	35	0.27
Lausanne- Morges	t2 / Lausanne, Avenue d'Echallens, Montétan - Chauderon	12.00	35	4.20
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2.03	35	0.71
RUN	Infrastructures bus pour la desserte du pôle de développement économique cantonal	4.48	40	1.79
	Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville	5.55	40	2.22
Grand Genève	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	3.04	35	1.06
	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24.53	35	8.59
	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	123.68	35	43.29

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot - aéroport	42.58	35	14.9
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59.51	35	20.83
	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex	12.94	35	4.53
	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	29.93	35	10.48
	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves- Sales - Bonne (phase 2)	11.15	35	3.90
	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10.54	35	3.69
	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2.23	35	0.78
Talkessel	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	0.66	35	0.23
Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0.79	35	0.28
Somma		1230.98		448.13

Allegato 2.2 Traffico individuale motorizzato

Tabella A2-3

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	2.45	40	0.98
Zürich-Glattal	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	10.20	35	3.57
	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf - Überlandstrasse	7.65	35	2.68
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Ausbau Knoten	6.31	35	2.21
Limmatl	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	21.77	35	7.62
Langenthal	Sanierung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringsrasse	6.39	35	2.24
Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.70	35	6.55
	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3.88	35	1.36
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	8.30	35	2.91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	13.35	35	4.67
	Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse	29.69	35	10.39
Thun	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse / Seefeldstrasse / Klosestrasse	1.03	35	0.36
	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2.37	35	0.83
	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos - Autobahnanschluss	2.49	35	0.87
Luzern	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10.00	35	3.50
Zug	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM3	3.28	40	1.31
Fribourg	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26.68	35	9.34
	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	7.50	35	2.63
	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne	4.93	35	1.73
	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont- Bluefactory - secteur Fribourg	4.23	35	1.48
	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	4.15	35	1.45
	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4.50	35	1.58
	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse- Duenstrasse	6.15	35	2.15
Aareland	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	25.73	35	9.01
	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	21.33	35	7.47
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7.40	35	2.59
Solothurn	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1.20	35	0.42
	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2.30	35	0.81
Basel	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	40	1.20
	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	40	11.35
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.30	40	0.92
	Laufen, Verlegung Naustrasse	18.59	40	7.44
	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6.63	40	2.65
	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	40	2.87
	Rheinfelden: Entflechtung öV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	40	0.9
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3.39	40	1.36

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16.83	40	6.73
St.Gallen-Bodensee	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69.44	35	24.30
	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8.06	35	2.82
	Herisau, Sanierung Schwänli-Kreisel	4.63	35	1.62
	St.Gallen, Stadtraum Platztor	3.06	35	1.07
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9.26	35	3.24
Werdenberg-Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0.57	35	0.20
Obersee	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	5.08	35	1.78
	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	6.38	35	2.23
	Pfäffikon Ost - Löwenkreuzung	15.00	35	5.25
	Pfäffikon Ost - Schweizerhof	19.60	35	6.86
	Verkehrssicherheit kurzfristige Massnahmen SG (Massnahmenpaket)	1.84	35	0.64
Wil	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	3.95	35	1.38
	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14.70	35	5.15
	Knoten Gloten / Buswil, Sirmach	1.30	35	0.46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrundenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	7.60	35	2.66
	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	6.30	35	2.21
	Busbevorzugung Uzwil - Knoten Sonnental	1.80	35	0.63
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil A	2.85	35	1.00
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallschwerpunkte (neu)	5.06	35	1.77
Bellinzonese	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso - Sementina)	3.72	40	1.49
Lausanne-Morges	Morges / Av. Monod, Av. Warnery, création d'un giratoire	1.47	35	0.51
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten West "Dennerkreisel", Brig-Glis	0.80	35	0.28
	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	3.45	35	1.21
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne - Bitsch Ortsdurchfahrt	2.04	35	0.71
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4.95	35	1.73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.03	35	3.16
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	3.88	35	1.36
	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	4.87	35	1.70
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1ère étape	6.77	40	2.71
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	1.53	35	0.54
	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voies-des-Traz – aéroport	5.87	35	2.05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzerstrasse	3.11	35	1.09
Somma		590.49		211.94

Tabella A2-4

**Elenco delle misure beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A
Settore gestione del traffico**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Paket VM A-Liste	0.90	40	0.36
Zürich-Glattal	Paket VM A-Liste	1.91	35	0.67
Luzern	Paket VM A-Liste	8.71	35	3.05
Bulle	Paket VM A-Liste	1.83	35	0.64
Fribourg	Paket VM A-Liste	1.34	35	0.47
Aareland	Paket VM A-Liste	1.26	35	0.44
St.Gallen- Bodensee	Paket VM A-Liste	4.77	35	1.67
Obersee	Paket VM A-Liste	2.20	35	0.77
Locarnese	Paket VM A-Liste	4.25	40	1.70
Lausanne- Morges	Paket VM A-Liste	0.97	35	0.34
Valais central	Paket VM A-Liste	5.69	35	1.99
Somma		33.83		12.10

Tabella A2-5

**Elenco delle misure beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A
Settore riqualifica delle infrastrutture stradali**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.98	40	1.19
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	15.57	35	5.45
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.94	35	2.08
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.51	35	4.73
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	9.60	35	3.36
Biel- Bienne/Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.40	40	2.16
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	0.97	35	0.34
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.09	35	0.38
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	21.70	40	8.68
Bulle	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.34	35	4.67
Fribourg	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.77	35	1.32
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.09	35	0.73
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.49	35	1.22
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	16.33	40	6.53
St.Gallen- Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16.80	35	5.88
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.03	35	1.41
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	10.17	35	3.56
Kreuzlingen- Konstanz	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.83	35	1.69

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa; Importi massimi
Bellinzonese	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.73	40	1.09
Locarnese	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.73	40	3.09
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.23	35	1.13
Lausanne- Morges	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.29	35	0.45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	11.46	35	4.01
Chablais	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.97	35	2.09
Valais central	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.80	35	6.23
RUN	Paket Aufw. Str. A-Liste	32.73	40	13.09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.51	35	0.88
Somma		237.06		87.44

Tabella A2-6

Elenco delle misure - Priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon - Zürcherstrasse	3.32	40	1.33
	Paket VM B-Liste	6.90	40	2.76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	40	5.12
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Knotenumbau Ohrbühl	9.85	35	3.45
	Paket VM B-Liste	4.93	35	1.73
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.93	35	1.73
Zürich-Glattal	Dübendorf - Bahnhofstrasse	5.91	35	2.07
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	35	4.48
Limmatthal	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1.84	35	0.64
	Schlieren - Ausbau Engstringerkreuzung	44.34	35	15.52
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.59	35	0.91
	Paket VM B-Liste	3.70	35	1.30
Bern	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2.21	35	0.77
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5.66	35	1.98
	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.50	35	0.53
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10.88	35	3.81
	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	35	1.40
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14.15	35	4.95
	Paket VM B-Liste	10.00	35	3.50
Biel-Bienne/Lyss	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4.66	40	1.86
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9.14	40	3.66
	Paket VM B-Liste	9.14	40	3.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.36	40	0.94
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.41	35	2.24
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0.83	35	0.29

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.61	35	1.26
	Paket VM B-Liste	1.03	35	0.36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.29	35	0.45
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.05	35	1.77
Unteres Reusstal	Paket VM B-Liste	0.60	40	0.24
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.50	40	0.60
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.53	40	3.41
Bulle	Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla	3.52	35	1.23
Bulle	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.30	35	0.11
Fribourg	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	3.70	35	1.30
	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	6.48	35	2.27
	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	11.00	35	3.85
	Paket VM B-Liste	1.66	35	0.58
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.01	35	2.10
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	11.87	35	4.15
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstrasse	0.69	35	0.24
	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	0.84	35	0.29
	Paket VM B-Liste	0.15	35	0.05
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.71	35	0.25
Basel	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16.88	40	6.75
Basel	Basel: Aeschenplatz	15.30	40	6.12
St.Gallen-	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6.02	35	2.11
Bodensee	St.Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	12.04	35	4.21
	St.Gallen, Stadtraum Bruggen	6.94	35	2.43
	St.Gallen, Stadtraum Krontal	5.56	35	1.95
	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	1.85	35	0.65
	Paket Aufw. Str. B-Liste	13.06	35	4.57
Werdenberg- Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16.94	35	5.93
Obersee	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4.67	35	1.63
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.96	35	1.04
Wil	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7.50	35	2.63
	Netzer Ergänzung Nord	28.00	35	9.80
	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8.57	35	3.00
	Netzer Ergänzung Grünaustrasse	12.00	35	4.20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12.4	35	4.34
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil B	0.50	35	0.18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.90	35	1.72
Kreuzlingen-	Paket VM B-Liste	0.57	35	0.20
Konstanz	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.86	35	1.70
Bellinzonese	Paket Aufw. Str. B-Liste	3.06	40	1.22
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	2.04	40	0.82
	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	1.91	40	0.76

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Paket Aufw. Str. B-Liste	9.46	40	3.78
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.00	35	0.35
Lausanne-	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9.30	35	3.26
Morges	Lausanne / Barreau de l'Essert	5.60	35	1.96
	Paket VM B-Liste	0.50	35	0.18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.80	35	3.08
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten Bahnhof-Nord, Visp	24.50	35	8.58
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.75	35	0.61
Chablais	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.95	35	2.78
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6.95	35	2.43
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15.21	35	5.32
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2.45	35	0.86
	Accessibilité sud	7.60	35	2.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.37	35	2.58
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2ème étape	5.58	40	2.23
	Généralisation des zones 30 dans les communes de Pesieux, Corcelles-Cormondrèche et à l'ouest de Neuchâtel	0.08	40	0.03
	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 1	0.75	40	0.30
	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré : notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot - Andrié	5.68	40	2.27
	P+R Morteau (gare)	2.79	40	1.12
	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5.14	40	2.06
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23.32	40	9.33
Grand Genève	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8.72	35	3.05
	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	5.27	35	1.84
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13.69	35	4.79
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.56	35	1.60
Talkessel Schwyz	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14.29	35	5.00
	BGK Ortskern Schwyz	6.25	35	2.19
	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	2.52	35	0.88
Somma		659.02		238.22

Allegato 2.3 Traffico pedonale e ciclistico

Tabella A2-7

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Velo- und Fussgängerunterführung im Link	8.18	35	2.86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitte – Neuhegi/Grüze)	23.65	35	8.28
Zürich-Glattal	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse	9.85	35	3.45
	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9.85	35	3.45
	Zürich - Kapzitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9.85	35	3.45
Limmattal	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten - Schlieren	10.44	35	3.65
	Schlieren - Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	14.78	35	5.17
Biel-Bienne/Lyss	Oberer Quai	5.49	40	2.20
Luzern	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6.01	35	2.1
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6.45	35	2.26
Fribourg	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-gare de Fribourg	5.52	35	1.93
	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9.00	35	3.15
Basel	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	40	3.93
	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	40	2.61
	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.03	40	2.41
	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	40	2.81
St.Gallen-	Velobahn - A	7.87	35	2.75
Bodensee	Bodenseeradweg	7.5	35	2.63
Obersee	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Oberseestrasse Rapperswil-Jona	5.08	35	1.78
Wil	LV-Anbindung ESP Wil-West	14.50	35	5.08
Chablais	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5.78	35	2.02
Grand Genève	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	6.89	35	2.41
Somma		196.10		70.38

Tabella A2-8

Elenco delle misure cofinanziate beneficianti di una contribuzione forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A Settore traffico pedonale e ciclistico

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	9.73	40	3.89
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9.29	35	3.25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38.40	35	13.44

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA inclusa; Importi massimi
Limmattal	Paket LV A-Liste	0.37	35	0.13
Langenthal	Paket LV A-Liste	11.71	35	4.10
Bern	Paket LV A-Liste	46.91	35	16.42
Biel- Bienna/Lyss	Paket LV A-Liste	7.20	40	2.88
Burgdorf	Paket LV A-Liste	10.29	35	3.60
Luzern	Paket LV A-Liste	42.77	35	14.97
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8.43	40	3.37
Zug	Paket LV A-Liste	24.05	40	9.62
Bulle	Paket LV A-Liste	4.94	35	1.73
Fribourg	Paket LV A-Liste	4.83	35	1.69
Aareland	Paket LV A-Liste	11.03	35	3.86
Solothurn	Paket LV A-Liste	8.86	35	3.10
Basel	Paket LV A-Liste	56.75	40	22.70
St.Gallen- Bodensee	Paket LV A-Liste	128.69	35	45.04
Werdenberg- Liechtenstein	Paket LV A-Liste	15.86	35	5.55
Obersee	Paket LV A-Liste	17.66	35	6.18
Wil	Paket LV A-Liste	41.11	35	14.39
Kreuzlingen- Konstanz	Paket LV A-Liste	9.89	35	3.46
Bellinzonese	Paket LV A-Liste	9.60	40	3.84
Locarnese	Paket LV A-Liste	4.55	40	1.82
Mendrisiotto	Paket LV A-Liste	22.23	35	7.78
Lausanne- Morges	Paket LV A-Liste	38.89	35	13.61
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	1.46	35	0.51
Chablais	Paket LV A-Liste	3.71	35	1.30
Valais central	Paket LV A-Liste	28.80	35	10.08
RUN	Paket LV A-Liste	14.50	40	5.80
Grand Genève	Paket LV A-Liste	43.77	35	15.32
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	19.83	35	6.94
Somma		696.11		250.37

Tabella A2-9

Elenco delle misure - Priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Paket LV B-Liste	12.31	40	4.92
Winterthur und Umgebung	Paket LV B-Liste	21.68	35	7.59
Zürich-Glattal	Dübendorf - Ausbau Bahnhofsunterführung Fuss- und Veloverkehr	9.85	35	3.45

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6.50	35	2.28
	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen	19.70	35	6.90
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Central	14.78	35	5.17
	Paket LV B-Liste	41.38	35	14.48
Limmatthal	Würenlos/Neuenhof - Limmatsteg	5.91	35	2.07
	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	15.37	35	5.38
	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	14.78	35	5.17
	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	14.78	35	5.17
	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt	5.42	35	1.90
	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren	7.88	35	2.76
	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.94	35	1.38
	Paket LV B-Liste	0.39	35	0.14
Langenthal	Paket LV B-Liste	0.46	35	0.16
Bern	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	17.81	35	6.23
	Paket LV B-Liste	46.2	35	16.17
Biel-Bienne/Lyss	Bahnhofstrasse Biel	5.49	40	2.20
	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7.32	40	2.93
	Paket LV B-Liste	3.65	40	1.46
Burgdorf	Paket LV B-Liste	5.36	35	1.88
Thun	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0.93	35	0.33
	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2.58	35	0.90
	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0.21	35	0.07
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10.2	35	3.57
	Paket LV B-Liste	27.03	35	9.46
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	8.63	40	3.45
Zug	Paket LV B-Liste	16.85	40	6.74
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5.57	35	1.95
	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2.14	35	0.75
Fribourg	Paket LV B-Liste	11.70	35	4.10
Aareland	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.3	35	3.26
	Paket LV B-Liste	5	35	1.75
Solothurn	Paket LV B-Liste	2.23	35	0.78
Basel	Basel: Sevogelbrücke	7.82	40	3.13
	Paket LV B-Liste	46.82	40	18.73
St.Gallen-	Rorschach, Gleisquerung Stadtbahnhof	4.17	35	1.46
Bodensee	St.Gallen, Querung A1 OLMA	4.63	35	1.62
	Paket LV B-Liste	79.72	35	27.9
	Paket LV B-Liste	17.56	35	6.15
Obersee	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2.54	35	0.89
	Paket LV B-Liste	2.34	35	0.82
Wil	Paket LV B-Liste	20.85	35	7.3
Kreuzlingen-Konstanz	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16.06	35	5.62
	Paket LV B-Liste	13.04	35	4.56

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Bellinzonese	Paket LV B-Liste	4.84	40	1.94
Locarnese	Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	5.93	40	2.37
	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5.56	40	2.22
	Paket LV B-Liste	1.12	40	0.45
Mendrisiotto	Paket LV B-Liste	0.35	35	0.12
Lausanne-Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex / Voie verte, tronçon Préverenges - St-Prex	9.10	35	3.19
	Paket LV B-Liste	23.19	35	8.12
Chablais	Paket LV B-Liste	4.26	35	1.49
Valais central	Paket LV B-Liste	7.42	35	2.6
RUN	Paket LV B-Liste	20.01	40	8.00
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains - PAV	8.62	35	3.02
	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6.89	35	2.41
	Aménagement MD et espaces public dans le "Cœur de ville" de Nyon	8.01	35	2.80
	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	10.14	35	3.55
	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10.95	35	3.83
	Paket LV B-Liste	5.73	35	2.01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6.18	35	2.16
Somma		737.18		265.36

Allegato 2.4 Nodi di interscambio multimodale

Tabella A2-10

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin - Priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Winterthur und Umgebung	Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	0.49	35	0.17
Zürich-Glattal	Bülach - Aufwertung öV-Drehscheibe	4.43	35	1.55
	Kloten - Unterführung Bhf. West	2.96	35	1.04
Bern	Köniz, öV-Knotenpunkt Wabern	1.95	35	0.68
	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1.09	35	0.38
	Münsingen, Velostation Bahnhof	3.20	35	1.12
Burgdorf	Velostation / Veloparking / B+R Plätze	0.27	35	0.09
Luzern	Velostation Bereich Bahnhof	4.96	35	1.74
	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	2.98	35	1.04
	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	15.00	35	5.25
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West	8.90	40	3.56
	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost	6.90	40	2.76
Bulle	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	2.23	35	0.78
	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	1.89	35	0.66
Fribourg	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8.85	35	3.10
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1.5	35	0.53
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3	35	1.05
	Intermodale öV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4.25	35	1.49
	Intermodale öV-Drehscheibe Schöftland	0.68	35	0.24
Solothurn	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	3.30	35	1.16
Basel	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.51	40	0.60
	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.02	40	1.61
	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.01	40	0.80
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.14	40	12.06
	Bushof Grellingen	1.36	40	0.54
	Bushof Frenkendorf	2.01	40	0.8
St. Gallen-Bodensee	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15.93	35	5.58
	Amriswil, Bushof	2.78	35	0.97
	Flawil, Bahnhofplatz	1.85	35	0.65
	Romanshorn, Bahnhofplatz - Innenstadt	1.39	35	0.49
Obersee	Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Rapperswil-Jona)	4.07	35	1.42
Kreuzlingen-Konstanz	Velostation Bahnhof Konstanz (neu)	2.53	35	0.89
Bellinzonese	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	3.7	40	1.48
	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1.85	40	0.74
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	1.85	40	0.74
	Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	12.50	40	5.00

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Lausanne- Morges	Morges / Gare CFF, aménagement de l'interface - Phase 2	5.75	35	2.01
	Lausanne / Aménagement interface Blécherette	2.80	35	0.98
	Lausanne / Vélostation Lausanne CFF Nord	6.50	35	2.28
Chablais	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4.06	35	1.42
	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1.52	35	0.53
	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1.01	35	0.35
Valais central	Interface de la gare routière et CBV	1.01	35	0.35
RUN	Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage	3.27	40	1.31
	Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : place Blaise Cendrars	7.67	40	3.07
Grand Genève	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron -	3.15	35	1.10
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7.40	35	2.59
	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10.14	35	3.55
	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17.84	35	6.24
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Post	9.43	35	3.30
Somma		249.88		91.84

Tabella A2-11

Elenco delle misure - Priorità B

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
Zürich Oberland	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	4.43	40	1.77
	Pfäffikon- Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West	4.93	40	1.97
	Wetzikon - Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof Kempton	4.43	40	1.77
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Verbesserung Zugang und Aufwertung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	12.32	35	4.31
Zürich-Glattal	Dübendorf - Aufwertung öV-Drehscheibe	7.09	35	2.48
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Gleisquerung	9.85	35	3.45
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	3.3	35	1.16
	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof	3.94	35	1.38
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6.91	35	2.42
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.00	35	11.55
	Köniz, öV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung öV-Knoten)	2.96	35	1.04
	Köniz, öV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung öV Knoten)	1.98	35	0.69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1	33.50	35	11.73
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1.	3.50	35	1.23

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi aprile 2016 IVA esclusa; Importi massimi
	Ausbauschnitt, Baustein 4			
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	1.98	35	0.69
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16.15	35	5.65
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6.50	40	2.60
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - gare RER de Düdingen	3.90	35	1.37
	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	10.00	35	3.50
Solothurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6.80	35	2.38
	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	6.00	35	2.10
	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	1.50	35	0.53
	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1.90	35	0.67
Basel	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3.01	40	1.20
	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1.51	40	0.60
	Bushof Zwingen	2.01	40	0.80
	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1.00	40	0.40
	Bushof Bottmingen	7.03	40	2.81
St.Gallen- Bodensee	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45.00	35	15.75
	Unterführung Bahnhof Winkeln	4.63	35	1.62
	Zugang Haggen - Lerchenfeld	1.39	35	0.49
Kreuzlingen- Konstanz	Velostation Stadtbahnhof (neu)	0.97	35	0.34
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	1.12	40	0.45
Chablais	Interface à la halte CFF des Perraires	0.61	35	0.21
Valais central	Interface de la gare de Sion - étape 2	8.31	35	2.91
RUN	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4.98	40	1.99
	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	0.30	40	0.12
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0.50	40	0.20
	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5.48	40	2.19
	Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)	2.36	40	0.94
Grand Genève	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	32.95	35	11.53
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30.41	35	10.64
Talkessel	Bushof Schwyz Seewen	7.94	35	2.78
Schwyz	Bushof Bahnhof Brunnen	4.96	35	1.74
	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3.57	35	1.25
	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3.57	35	1.25
Somma		360.48		128.65