



18.065

## **Messaggio 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**

del 14 settembre 2018

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

14 settembre 2018

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain Berset  
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

---

## Compendio

*Nell'ambito del cosiddetto programma Traffico d'agglomerato, la Confederazione sostiene le misure volte a migliorare il traffico d'agglomerato utilizzando a tal fine i mezzi finanziari provenienti dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Con il presente messaggio il Consiglio federale chiede di stanziare, a partire dal 2019, 1,3 miliardi di franchi per la terza generazione di programmi d'agglomerato.*

### *Situazione iniziale*

*In Svizzera circa tre quarti degli abitanti risiedono in una città o in un agglomerato, quattro persone su cinque vi lavorano e sempre in questi spazi urbani si genera circa 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. Ciò è del resto in linea con gli obiettivi nazionali in materia di sviluppo del territorio, ma crea non poche complicazioni per l'infrastruttura di trasporto. Il volume di traffico all'interno delle città e degli agglomerati, sia su strada che su rotaia, è già oggi notevolmente superiore a quello registrato all'esterno e si calcola che entro il 2040 il numero di tratti fortemente 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, sia per migliorare la funzionalità del sistema globale dei trasporti sia per sostenere uno sviluppo centripeto degli insediamenti. 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.*

*I Cantoni e i Comuni spesso non sono in grado di finanziare da soli le infrastrutture necessarie per far fronte alle funzioni svolte dagli agglomerati. Per cofinanziare le infrastrutture di trasporto situate all'interno delle città e degli agglomerati è stato pertanto istituito il programma Traffico d'agglomerato, nell'ambito del quale la Confederazione dal 2008 stanziava contributi per infrastrutture che, oltre a rendere più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle aree urbane interessate, concorrono a uno sviluppo sostenibile del territorio grazie a una pianificazione coerente di insediamenti, trasporti e paesaggio. Al finanziamento una tantum che ha interessato una serie di progetti urgenti all'inizio del programma è seguita una serie di cosiddetti programmi d'agglomerato (finora due generazioni) nell'ambito dei quali sono stati cofinanziati con successo vari progetti. Grazie all'approvazione del FOSTRA da parte di Popolo e Cantoni, dal 2018 il finanziamento delle misure destinate al traffico d'agglomerato è assicurato a tempo indeterminato.*

*Il cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato dev'essere richiesto dagli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. Questi ultimi riuniscono tutte le misure da cofinanziare e devono dimostrare che tali misure sono coordinate in modo coerente a livello di pianificazione dei trasporti e degli insedia-*

---

menti. I mezzi finanziari devono essere impiegati in maniera tale da 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 della Confederazione si basano sull'efficacia globale del programma e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento dell'importo d'investimento computabile.

### **Contenuto del progetto**

Con il presente decreto federale il Consiglio federale chiede di sbloccare i fondi necessari per la terza generazione di programmi d'agglomerato.

Alla fine del 2016 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha ricevuto, per esame, 37 programmi d'agglomerato di terza generazione, tre dei quali erano nuovi mentre 34 erano programmi rielaborati delle due generazioni precedenti. Le misure nel settore dei trasporti per le quali è stato chiesto il cofinanziamento federale comportano un volume di investimenti di circa 6 miliardi di franchi. Per utilizzare in modo efficiente questo importo, si è dunque data priorità ai programmi e alle misure che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto e offrono il miglior rapporto costi-benefici. Due criteri importanti per valutare l'efficacia dei programmi di terza generazione sono stati la coerenza con le generazioni precedenti e lo stato di attuazione delle misure concordate.

Nel presente messaggio sono espone le conclusioni dell'esame dei programmi d'agglomerato e, nello stesso tempo, viene chiesta l'approvazione di crediti d'impegno pari a 1,34 miliardi di franchi per le misure più efficaci, pronte per essere realizzate nell'arco di quattro anni e di cui si può garantire il finanziamento.

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>5712</b>
<b>1 Situazione iniziale e condizioni quadro</b>	<b>5717</b>
1.1 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)	5717
1.2 Importanza delle città e degli agglomerati per la Svizzera	5718
1.3 Importanza delle infrastrutture di trasporto nazionali per le città e gli agglomerati	5719
1.4 Evoluzione dei trasporti e sviluppo del territorio nelle città e negli agglomerati	5719
1.5 Cofinanziamento di infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato da parte della Confederazione	5721
1.6 Esperienze pregresse ed efficacia del programma Traffico d'agglomerato	5723
1.7 Programmi d'agglomerato: strumenti per una politica coerente in materia sviluppo territoriale	5724
1.8 Coordinamento dei programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «programma Traffico d'agglomerato»	5726
<b>2 Il progetto e il suo contesto</b>	<b>5727</b>
2.1 Proposta del Consiglio federale	5727
2.2 Principi del programma Traffico d'agglomerato	5727
2.3 Iter procedurale per la terza generazione del programma Traffico d'agglomerato	5728
2.3.1 Finalità e fasi della procedura	5728
2.3.2 Modifiche rispetto alle generazioni precedenti	5729
2.3.3 Metodologia d'esame	5731
2.4 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)	5734
2.5 Procedura di consultazione	5736
2.5.1 Progetto posto in consultazione	5736
2.5.2 Sintesi dei risultati della procedura di consultazione	5736
2.5.3 Valutazione dei risultati della procedura consultazione	5737
2.6 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	5739
2.6.1 Adempimento dei requisiti di base	5739
2.6.2 Risultati della valutazione dell'efficacia dei programmi di terza generazione	5739
2.6.3 Efficacia dei programmi: risultati della valutazione	5745
2.6.4 Risultati della prioritizzazione delle misure	5749
2.7 Contributi federali richiesti per il programma Traffico d'agglomerato di terza generazione	5752
2.8 Panoramica di tutte le generazioni	5755
2.9 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato	5760

2.9.1	Convenzioni sulle prestazioni	5760
2.9.2	Accordo sul finanziamento	5761
2.10	Seguito dei lavori e ulteriore sviluppo del programma Traffico d'agglomerato	5761
2.11	Panoramica delle precedenti generazioni del programma Traffico d'agglomerato	5762
2.11.1	Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione	5764
2.11.2	Programma Traffico d'agglomerato di prima generazione: stato d'attuazione	5766
2.11.3	Programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione: stato d'attuazione	5767
<b>3</b>	<b>Commenti al decreto federale</b>	<b>5767</b>
<b>4</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>5769</b>
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	5769
4.1.1	Ripercussioni finanziarie	5769
4.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	5772
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	5772
4.3	Ripercussioni per l'economia	5773
4.4	Ripercussioni per la società	5774
4.5	Ripercussioni per il territorio e l'ambiente	5775
4.6	Ripercussioni sulle infrastrutture di trasporto nazionali	5775
<b>5</b>	<b>Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie del Consiglio federale</b>	<b>5776</b>
5.1	Programma di legislatura	5776
5.2	Strategie nazionali del Consiglio federale	5776
<b>6</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>5776</b>
6.1	Costituzionalità e legalità	5776
6.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	5776
6.3	Forma dell'atto	5777
6.4	Subordinazione al freno alle spese	5777
6.5	Conformità alla legge sui sussidi	5777
	<b>Elenco delle abbreviazioni</b>	<b>5779</b>

**Allegati:**

1	Dettagli relativi a programmi precedenti	5780
2	Elenco delle misure	5785
2.1	Trasporti pubblici	5786
2.2	Trasporto individuale motorizzato	5793
2.3	Traffico pedonale e ciclistico	5803
2.4	Nodi di interscambio multimodale	5810

<b>Decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (<i>Disegno</i>)</b>		<b>5815</b>
---	--	-------------

## Messaggio

### **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 approvato la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)<sup>1</sup>. Il fondo a durata illimitata, sancito nell'articolo 86 della Costituzione federale (Cost.)<sup>2</sup>, costituisce tra le altre cose la base legale a cui la Confederazione può far riferimento per cofinanziare gli interventi volti a migliorare le infrastrutture di trasporto negli agglomerati. L'entrata in vigore di questo articolo costituzionale (1° gennaio 2018) è coincisa con quella della legge federale del 30 settembre 2016<sup>3</sup> concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA).

Il FOSTRA prevede finanziamenti nei seguenti settori (art. 86 cpv. 1 Cost. e art. 5 LFOSTRA):

- 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, che dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture, che tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico e che includa la protezione dell'ambiente e il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti (art. 2 cpv. 3 LFOSTRA).

Le Camere federali deliberano in merito ai mezzi finanziari del FOSTRA. Nel presente messaggio viene chiesta l'approvazione dei crediti d'impegno per i contributi alle misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019. In linea generale il nostro Collegio sottopone all'Assemblea federale un pertinente decreto ogni quattro anni.

L'approvazione dei mezzi del FOSTRA con cui sono finanziate le misure relative alle strade nazionali viene chiesta dal Consiglio federale tramite un messaggio separato. Oltre al FOSTRA, non va poi dimenticato il Fondo per l'infrastruttura

1 RU 2017 6731

2 RS 101

3 RS 725.13

ferroviaria (FInFer), con il quale la Confederazione assicura il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, in coordinamento con i programmi d'agglomerato. Anche queste misure sono oggetto di un messaggio separato da parte del nostro Consiglio.

## 1.2 **Importanza delle città e degli agglomerati per la Svizzera**

In Svizzera circa tre quarti degli abitanti risiedono in una città o un agglomerato. Le città e gli agglomerati sono importanti motori dello sviluppo economico. Se si considerano tutti gli 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. Da qui l'importanza cruciale che essi rivestono per la competitività dell'intero Paese. Con l'80 per cento circa della popolazione e il 90 per cento degli occupati, 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 su territorio estero degli agglomerati transfrontalieri aventi diritto ai contributi vivono all'incirca 1,2 milioni di persone che intrattengono stretti rapporti economici con il nostro Paese.

Mentre la percentuale di persone residenti nelle città e negli agglomerati si è mantenuta relativamente stabile rispetto alla popolazione totale, gli occupati si stanno concentrando in misura sempre maggiore in tali aree. Soprattutto i centri secondari situati in prossimità dei grandi centri urbani hanno conosciuto una crescita ragguardevole<sup>4</sup>. 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 le città e 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 è estremamente complesso coordinare a vari livelli istituzionali tutti gli enti locali interessati di un agglomerato avente diritto ai contributi.

<sup>4</sup> Ecoplan (2016), *Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040*, pubblicazione realizzata su incarico dell'ARE, Berna (disponibile soltanto in tedesco).

### **1.3                    Importanza delle infrastrutture di trasporto nazionali per le città e 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 delle città e degli agglomerati, dove vengono a sovrapporsi, in uno spazio molto ristretto, le reti locali, regionali e nazionali di tutti i vettori di trasporto. Nelle città e 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 città e tra agglomerati. Negli agglomerati più estesi il trasporto regionale (rete celere regionale) accoglie inoltre enormi flussi di passeggeri che si spostano all'interno dell'agglomerato.

Problemi di capacità o blocchi della circolazione sulle infrastrutture nazionali hanno quasi sempre pesanti ripercussioni sui sistemi di trasporto regionali delle città e degli agglomerati. E viceversa, in caso di perturbazioni del traffico sulle strade nazionali, la situazione di congestionamento si estende rapidamente alla rete d'importanza locale, con possibili ingenti disagi anche a danno del trasporto pubblico (TP) 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 tutti i mezzi di trasporto, soprattutto con l'obiettivo di promuovere modi di trasporto efficienti in termini di superficie servita, come i trasporti pubblici, i percorsi ciclabili e pedonali.

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

A causa della concentrazione della popolazione e degli occupati nelle città e negli 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 di trasporto nel traffico viaggiatori 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 più<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> 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.

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 traffico<sup>6</sup> 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 il trasporto pubblico di persone, del 32 per cento per il traffico pedonale e ciclistico (traffico lento, TL) e del 18 per cento per il trasporto individuale motorizzato (TIM). Soprattutto negli agglomerati, il numero di tratti fortemente congestionati nelle ore di punta, tanto al mattino quanto 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 popolazione<sup>7</sup>. Di recente, questa tendenza alla dispersione degli insediamenti ha tuttavia mostrato segni di rallentamento. In particolare nelle zone metropolitane la crescita demografica ha addirittura superato quella delle superfici insediative. E nei centri secondari in prossimità dei grandi centri, la tendenza alla densificazione è stata accompagnata da tassi di crescita dell'occupazione sovraproporzionali.

Una certa concentrazione della crescita nelle città e 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 il ricorso al trasporto pubblico e al 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, si arriva addirittura ai tre quarti nei Comuni nucleo<sup>8</sup>.

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 lento) crea inoltre delle capacità per il trasporto viaggiatori e il trasporto di merci su strada. Per raggiungere gli obiettivi legati alla pianificazione del territorio è indispensabile che lo sviluppo dei trasporti venga armonizzato con quello degli insediamenti.

<sup>6</sup> ARE (2016), *Prospettive di traffico 2040 – Pubblicazione principale* (disponibile soltanto in tedesco).

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

<sup>8</sup> ARE/UST, *Valori tratti dal Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT)*, 2015.

## 1.5 Cofinanziamento di infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato da parte della Confederazione

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 di vita della popolazione locale. Soltanto in questo modo è possibile garantire uno sviluppo centripeto degli insediamenti – postulato dalla legislazione sulla pianificazione del territorio – evitandone quindi la dispersione, e ridurre l'urgenza di realizzare lavori di sistemazione e ampliamento sulla rete nazionale di trasporto. È anche nell'interesse della Confederazione che le misure nei settori dei trasporti, degli insediamenti e del paesaggio possano essere realizzate nei tempi previsti. Tuttavia, le infrastrutture necessarie per far fronte alle funzioni svolte dalle città e dagli agglomerati spesso non possono essere finanziate dai soli Cantoni e Comuni interessati. La Confederazione contribuisce pertanto al finanziamento delle infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato, soprattutto nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato, ma anche dei programmi di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e stradale (PROSTRA).

Questi tre programmi sono quindi rilevanti ai fini del cofinanziamento federale delle infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato e vengono coordinati tra di loro.

### Programma Traffico d'agglomerato

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 legge federale del 6 ottobre 2006<sup>9</sup> concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato (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 misure elaborate 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 FOSTRA 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 rotaia<sup>10</sup>.

In seguito alla sostituzione della LFIT con la LFOSTRA sono state create o adeguate le basi legali relative al programma Traffico d'agglomerato; tra queste, in primis la legge federale del 22 marzo 1985<sup>11</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il

<sup>9</sup> RU 2007 6017, 2010 5003 all. n.4, 2011 1753, 2012 6989 art. 47, 2015 4009 all. n.3

<sup>10</sup> Prima che il FOSTRA e il FInFer fossero istituiti, venivano finanziati nell'ambito del PTA anche progetti ferroviari regionali.

<sup>11</sup> RS 725.116.2

traffico stradale e aereo (LUMin), l'ordinanza del 7 novembre 2007<sup>12</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin) e l'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017<sup>13</sup> concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (OCPTA). Le modifiche intervenute sono riportate nel numero 2.3.2<sup>14</sup>. Come avvenuto finora, i mezzi finanziari saranno attribuiti in funzione dell'efficacia dei programmi d'agglomerato previsti (cfr. art. 17d cpv. 4 LUMin) e nel pianificare gli investimenti si terrà conto dei Cantoni in modo equilibrato (art. 2 cpv. 2 LFOSTRA).

## PROSSIF

Il 1° gennaio 2016 sono entrate in vigore le basi costituzionali e legislative<sup>15</sup> 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 del 20 dicembre 1957<sup>16</sup> sulle ferrovie (Lferr). Gli ampliamenti realizzati su infrastrutture ferroviarie interne alle città e agli agglomerati che non servono ai collegamenti capillari rientrano esclusivamente nel campo d'applicazione del «PROSSIF».

## PROSTRA

La LFOSTRA subentra alla legge del 6 ottobre 2006<sup>17</sup> sul fondo infrastrutturale (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.

La Confederazione finanzia le infrastrutture destinate al 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. La Confederazione finanzia inoltre l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto nazionali negli

<sup>12</sup> RS 725.116.21

<sup>13</sup> RS 725.116.214

<sup>14</sup> Ulteriori informazioni sono incluse: nel messaggio del 14 novembre 2001 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC, FF 2002 2065); nel messaggio del 7 settembre 2005 concernente la legislazione esecutiva della NPC (FF 2005 5349); nel messaggio del 2 dicembre 2005 relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (FF 2006 701); e nel rapporto esplicativo del 22 novembre 2017 concernente la revisione parziale della OUMin ([www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/programmi-d-agglomerato-trasporti-e-insediamento.html](http://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/programmi-d-agglomerato-trasporti-e-insediamento.html)).

<sup>15</sup> RU 2015 651; FF 2014 3507, 2012 1283

<sup>16</sup> RS 742.101

<sup>17</sup> RU 2007 6017

agglomerati e partecipa al finanziamento dei costi d'esercizio del traffico regionale viaggiatori.

## **1.6 Esperienze pregresse ed efficacia del programma Traffico d'agglomerato**

Un importante successo ascrivibile ai programmi d'agglomerato è il consolidamento o l'intensificazione dei rapporti di collaborazione tra Cantoni, città e Comuni, in parte coinvolgendo addirittura regioni estere limitrofe. 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 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 la riprova il fatto che la stragrande maggioranza delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi – secondo l'allegato 4 dell'OUMin – ha elaborato almeno un programma d'agglomerato in una delle prime tre generazioni e lo ha inoltrato per esame alla Confederazione per ottenere un cofinanziamento. Grazie ai contributi federali, le città e gli agglomerati, sia di grandi che di piccole e medie dimensioni, vengono aiutati a portare avanti i propri progetti per realizzare un sistema globale dei trasporti di qualità e ben funzionante, e per 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: nei comprensori insediativi si osserva una crescente densificazione «di qualità» e in comparti idonei; 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, le reti infrastrutturali vengono sistematicamente completate e ottimizzate e vengono messe a disposizione le capacità necessarie. 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, traffico pedonale e ciclistico) ha registrato tassi di crescita maggiori negli agglomerati che nelle restanti aree della Svizzera. Inoltre, i residenti di comprensori densamente edificati causano molto meno traffico e si spostano soprattutto a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto pubblici.

La collaborazione negli agglomerati è stata oggetto di esame anche da parte della Conferenza tripartita. In un'analisi<sup>18</sup>, 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 maniera mirata grazie a importanti completamenti della rete delle strade nazionali, dove è quindi stato possibile evitare il prodursi di effetti negativi. 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 alcune città e in alcuni agglomerati aventi diritto ai contributi 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 meno rapidamente 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).

## **1.7 Programmi d'agglomerato: strumenti per una politica coerente in materia 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 motore per lo sviluppo degli insediamenti. Il potenziamento di queste infrastrutture e dell'offerta serve a garantire il funzionamento del sistema globale dei

<sup>18</sup> [www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701\\_wuerdigung\\_und\\_empfehlungen\\_der\\_tak.pdf](http://www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701_wuerdigung_und_empfehlungen_der_tak.pdf) del 1° luglio 2016 (disponibile soltanto in tedesco).

trasporti e dell'economia, tuttavia può contribuire anche 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 Svizzera<sup>19</sup> 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+<sup>20</sup>, abbiamo fatto nostri tali obiettivi puntando a un'elevata qualità di vita e competitività, a uno sviluppo qualitativo degli insediamenti e a 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 delle misure previste nel programma 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 là dove sia possibile conseguire un buon

<sup>19</sup> Consiglio federale svizzero / Conferenza dei Governi cantonali / Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente / Unione delle città svizzere / Associazione dei Comuni Svizzeri (2012), Progetto territoriale Svizzera.

<sup>20</sup> Consiglio federale svizzero (2015), Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+. Per uno sviluppo territoriale coerente in Svizzera.

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 volte a migliorare le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati, il nostro Collegio chiede alle vostre Camere 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.

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

I programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «programma Traffico d'agglomerato» riguardano le infrastrutture di trasporto presenti negli agglomerati. Queste infrastrutture sono interdipendenti le une dalle altre e sono quindi state strettamente coordinate. Mentre molti progetti di grande portata previsti nei due programmi di sviluppo strategico hanno prospettive di lungo periodo, il programma Traffico d'agglomerato si concentra su un orizzonte temporale più a medio 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.

Queste interdipendenze sono quindi state considerate durante l'elaborazione dei programmi federali. Le misure decise dal Parlamento per la prima e la seconda generazione di programmi d'agglomerato fanno parte dello stato di riferimento per la pianificazione delle fasi di potenziamento PROSSIF. Nella terza generazione di programmi, l'esame della Confederazione si è svolto in concomitanza con l'elaborazione di tali fasi, il che ha permesso di coordinare i potenziamenti interconnessi di tutti i programmi.

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 sono confrontati periodicamente sulla pianificazione delle misure già decise e sugli sviluppi previsti. Hanno tenuto conto in particolare dello stato d'avanzamento della pianificazione dei (semi)raccordi delle strade nazionali e degli sviluppi riguardanti le fermate della rete ferroviaria. Hanno inoltre ridefinito il grado di priorità dei progetti che prevedevano misure sulla rete ferroviaria o sulle strade nazionali non ancora decise o non incluse nel PROSSIF. Il tutto nell'ottica di garantire uno sviluppo territoriale uniforme nell'intero Paese. La necessità di intervenire a livello di pianificazione delle transizioni tra reti regionali e nazionali è in fase di discussione anche nel contesto della revisione in corso della parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti.

## **2 Il progetto e il suo contesto**

### **2.1 Proposta del Consiglio federale**

Per consentire alla Confederazione di continuare a sostenere le misure volte a migliorare i sistemi di trasporto nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi, il Consiglio federale chiede alle Camere federali di approvare due crediti d'impegno per un totale di 1,345 miliardi di franchi, da stanziare a partire dal 2019 per cofinanziare le misure dei programmi d'agglomerato di terza generazione.

Il primo credito, pari a circa 979 milioni, sarà impiegato per le misure secondo l'articolo 21 OUMin, che la Confederazione cofinanzia sulla base dei costi computabili. Il secondo credito, di circa 366 milioni, è destinato a coprire i contributi federali forfettari di cui all'articolo 21a OUMin per le misure di minore entità – riunite in pacchetti – nei settori del traffico pedonale e ciclistico, della gestione del traffico e della riqualifica delle infrastrutture stradali.

Nell'allegato al decreto federale sono riportati i programmi d'agglomerato da sostenere nonché, per ogni programma, le rispettive aliquote di contribuzione e il contributo massimo per le misure. Le misure da cofinanziare sono elencate nelle liste A dell'allegato 2 al presente messaggio.

### **2.2 Principi 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 contributo alle infrastrutture di trasporto nell'agglomerato è retto dagli articoli 17a–17f LUMin.

La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di trasporto che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi e che concorrano a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. La Confederazione chiede agli enti responsabili di riunire tutte le misure rilevanti – e reciprocamente coordinate – all'interno di un unico programma d'agglomerato, finalizzato a migliorare la qualità del sistema dei trasporti, consentire uno 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 federali<sup>21</sup>. A determinate condizioni,

<sup>21</sup> Le misure concernenti il settore del traffico ferroviario sono 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.

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 cento dell'importo d'investimento (art. 22 OUMin). Per utilizzare in modo efficiente le limitate risorse disponibili, ci si atterrà ai criteri stabiliti nell'articolo 17d LUMin. I contributi saranno cioè assegnati in via prioritaria ai programmi e alle misure in essi contenute che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto e offrono un buon rapporto costi-benefici, che saranno verosimilmente pronte per essere realizzate nell'arco di quattro anni e di cui si può garantire il finanziamento. Il nostro Collegio chiede lo sblocco dei crediti da utilizzare per finanziare queste misure.

I mezzi finanziari sono sbloccati ogni quattro anni dalle vostre Camere (cosiddette generazioni di programmi d'agglomerato, art. 7 lett. b 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. 2.11).

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

### 2.3.1 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 tutte le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi, 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 USTRA, Ufficio federale dell'ambiente e 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 sospeso, all'inizio di ogni valutazione la Confederazione ha previsto una serie 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 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 messaggio contiene i risultati di tutta la procedura d'esame. Gli enti responsabili hanno ricevuto inoltre i risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione e hanno potuto 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 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 sono stati adeguati alla luce delle riconsiderazioni emerse 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 (misure e provvedimenti con contributi federali forfettari) stilati secondo priorità chiare.

Dopo la decisione delle vostre Camere, le misure comprese quelle con contributi federali forfettari saranno oggetto di una convenzione sulle prestazioni stipulata con il Cantone, cui farà seguito un accordo sul finanziamento per ogni misura. I crediti federali vengono versati dopo che le misure sono state implementate.

### **2.3.2 Modifiche rispetto alle generazioni precedenti**

La vera e propria procedura d'esame dei programmi d'agglomerato di terza generazione è stata condotta sostanzialmente sulla base 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<sup>22</sup>), il che in alcuni casi ha comportato una correzione verso il basso del livello di efficacia rilevante per la definizione dell'aliquota di contribuzione.

In seguito all'entrata in vigore della LFOSTRA è stato necessario adeguare alcune basi giuridiche riguardanti l'approvazione dei crediti federali e l'attuazione dei programmi 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 tutte le misure, indipendentemente dalla loro portata, erano previsti gli stessi processi amministrativi. Nella terza generazione, invece, le misure di minore entità<sup>23</sup> attuate nei settori traffico pedonale e ciclistico, riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali, e gestione del traffico possono essere riunite in pacchetti di misure finanziabili in modo forfettario sulla base di unità di prestazioni standardizzate (art. 21a OUMin). 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 le misure siano computate in base a unità di prestazioni garantisce agli enti responsabili un margine più ampio di flessibilità nell'attuazione.

Per garantire che le misure cofinanziate siano realizzate 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 costruzione (art. 1 OCPTA).

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 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 legge del 22 giugno 1979<sup>24</sup> sulla pianificazione del territorio 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 chiederne l'approvazione al Consiglio federale. Fino all'approvazione di tali adeguamenti, i Cantoni sono tenuti a compensare le nuove zone edificabili mediante concomitanti dezonamenti di superficie della medesima dimensione. A questo proposito, l'ordinanza prevede poche eccezioni cui ricorrere in modo restrittivo. Al momento dell'esame dei programmi d'agglomerato, alcuni Cantoni non disponevano ancora di

<sup>22</sup> Istruzioni del DATEC per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione, n. 4.5.1.

<sup>23</sup> Misure ≤ 5 mio. fr.

<sup>24</sup> RS 700

piani direttori approvati. In tali casi, per i programmi interessati si è tenuto conto nella misura del possibile della fase di pianificazione raggiunta.

Un altro cambiamento di rilievo riguarda l'entrata in vigore degli adeguamenti giuridici relativi al FAIF, conformemente ai quali la Confederazione ha garantito il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (cfr. art. 49 Lferr). Ciò significa che solo le infrastrutture ferroviarie per il traffico locale secondo l'articolo 3 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>25</sup> sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (ossia le linee tranviarie e metropolitane) possono beneficiare del programma Traffico d'agglomerato. Per tali infrastrutture non sono previsti altri finanziamenti federali.

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. 2.10). 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 2012<sup>26</sup>, è stato incluso anche nell'OUMin e approvato per la terza generazione, su specifica richiesta del Cantone.

### 2.3.3 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 consenso da parte di tutti gli attori (Cantoni, regioni, Comuni e popolazione), 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

<sup>25</sup> RS 745.16

<sup>26</sup> Ufficio federale di statistica (2014), *Espace à caractère urbain 2012* (disponibile in tedesco e francese).

in modo sufficientemente dettagliato ai fini dell'esame e, infine, se è garantito il controllo della loro attuazione ed efficacia.

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

I rapporti d'esame della Confederazione concernenti i programmi di terza generazione illustrano come le misure adempiono i requisiti di base definiti, 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 beneficiarie di contributi federali forfettari**

Nella seconda fase la Confederazione ha esaminato la possibilità di cofinanziare le misure. Ha poi controllato l'ordine 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 esplicitare in maniera coerente i suoi effetti e i fondi complessivi del FOSTRA a disposizione per l'insieme dei programmi.

Come in passato, 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 potranno 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 dell'efficacia 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. Nell'ottica di un pari trattamento, per i progetti riguardanti tram, strade di decongestionamento dei nuclei e strade di circonvallazione sono stati effettuati in aggiunta alcuni confronti incrociati

tra tutte le città e gli agglomerati della Svizzera aventi diritto ai contributi. 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 applicati dei parametri di riferimento (benchmark), mediante i quali è stato fissato un tetto massimo ai costi cofinanziati.

Le misure che prevedevano costi d'investimento inferiori o pari 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 che beneficiano di contributi federali forfettari.

### **Terza fase: esame dell'efficacia dei programmi**

Nella terza fase, infine, tenendo conto dell'attuazione delle generazioni precedenti 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 della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi<sup>27</sup> 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 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, della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi.

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

1. migliore qualità del sistema dei trasporti;
2. maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;

<sup>27</sup> Costi d'investimento, tenuto conto del numero di abitanti e dei posti di lavoro nell'agglomerato.

3. maggiore sicurezza del traffico;
4. minore carico ambientale e minore 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 dunque di 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 e la coerenza del reporting dell'ente responsabile rispetto al programma di terza generazione. In caso di attuazione lacunosa possono essere sottratti fino a due punti nella valutazione dell'efficacia.

## **2.4 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)**

Alla fine del 2016 l'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.

Di questi 37 programmi, tre sono nuovi<sup>28</sup> mentre 34 sono programmi di prima e seconda generazione rielaborati. Prendendo in esame le generazioni precedenti, sette enti responsabili<sup>29</sup> 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 partecipato<sup>30</sup>.

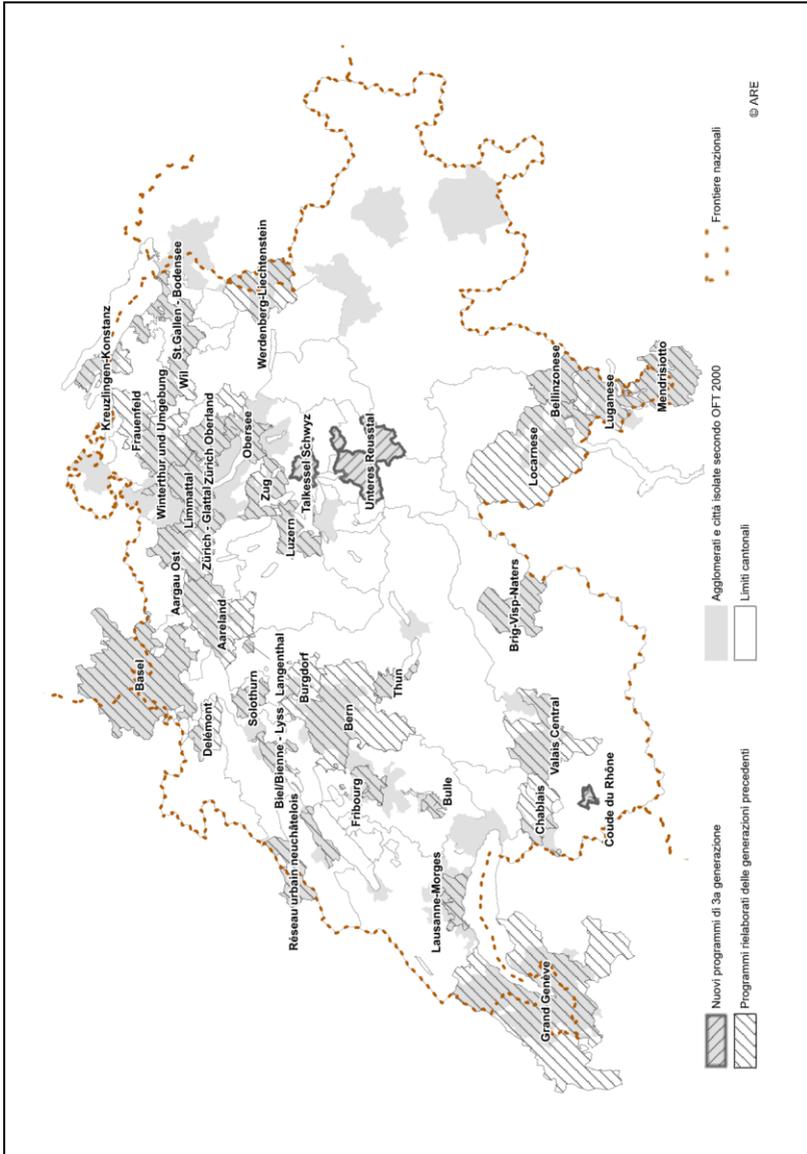
<sup>28</sup> PA Coude de Martigny, PA Talkessel Schwyz, PA Unteres Reusstal.

<sup>29</sup> PA Coira, PA Davos, PA Nidvaldo, PA Rivelac, PA Rheintal, PA Sciaffusa.

<sup>30</sup> Agglomerati: Grenchen, St. Moritz; città: Einsiedeln.

Figura 2

Programmi d'agglomerato presentati



## **2.5 Procedura di consultazione**

### **2.5.1 Progetto posto in consultazione**

Con decisione del 17 gennaio 2018 il nostro Collegio ha avviato la procedura di consultazione relativa al decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Le cerchie interessate hanno avuto tempo fino al 30 aprile 2018 per esprimersi sul progetto. I risultati della procedura di consultazione, condotta dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), sono stati presentati in un rapporto<sup>31</sup>. Quelli più importanti sono illustrati ed esaminati qui di seguito.

### **2.5.2 Sintesi dei risultati della procedura di consultazione**

In totale sono stati trasmessi 94 inviti a partecipare alla procedura di consultazione e sono pervenuti un centinaio di pareri, provenienti da 25 Cantoni, cinque conferenze cantonali, sei partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, quattro associazioni mantello dell'economia e altre 16 organizzazioni.

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione concorda con le grandi linee del progetto. Alcuni hanno apprezzato sia l'impegno della Confederazione a favore dei trasporti sia il programma Traffico d'agglomerato, considerando quest'ultimo uno strumento importante per coordinare lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti e per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto.

Secondo diversi partecipanti, la Confederazione dovrebbe fare un uso migliore dei fondi disponibili, programmare le spese in maniera più realistica e osare di più nella preparazione del bilancio. La Confederazione non ha sfruttato la possibilità del cofinanziamento al 50 per cento nemmeno per i programmi che hanno ricevuto una valutazione molto buona. Questa prassi dovrebbe essere riconsiderata alla luce del finanziamento a durata illimitata dei programmi d'agglomerato.

Diversi partecipanti ritengono che i programmi PROSSIF, PROSTRA e programma Traffico d'agglomerato dovrebbero essere coordinati meglio e che le strategie e gli obiettivi approvati dei programmi d'agglomerato dovrebbero confluire nell'ulteriore sviluppo di PROSTRA e PROSSIF.

Secondo vari pareri, il sistema di trasporto su strada non è sufficientemente valorizzato nel progetto posto in consultazione e le misure associate al TIM dovrebbero essere riconsiderate. A determinati progetti stradali bisognerebbe inoltre attribuire un grado di priorità più elevato. Altri partecipanti alla consultazione criticano il cofinanziamento da parte della Confederazione di misure volte ad aumentare la capacità del TIM e ad ampliare la rete stradale.

<sup>31</sup> [www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2018.html](http://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2018.html)

Numerosi interpellati hanno suggerito di concentrarsi molto di più, nelle prossime generazioni di programmi d'agglomerato, sul trasporto merci e sulle possibilità offerte dalla digitalizzazione.

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione approva la procedura d'esame. Tuttavia, molti ritengono che i tempi siano troppo serrati e in particolare criticano il fatto che il riesame tecnico dei programmi d'agglomerato sia avvenuto parallelamente alla procedura di consultazione. Inoltre, diversi partecipanti chiedono che le indicazioni per elaborare i programmi siano fornite prima, ossia idealmente subito dopo la presentazione dell'ultima generazione di programmi. Alcuni interpellati vedono di buon occhio l'introduzione di contributi federali forfettari e di semplificazioni amministrative per talune misure. Altri sono favorevoli all'idea di fissare scadenze per realizzare i progetti di costruzione. Tuttavia, vi sono anche voci critiche: occorre impegnarsi di più per ridurre l'onere amministrativo associato all'attuazione di misure di portata moderata. Alcuni chiedono inoltre di semplificare la procedura.

Numerosi partecipanti alla consultazione si sono espressi positivamente sulla metodologia e sui criteri d'esame impiegati dalla Confederazione. Alcuni hanno criticato il fatto che, in sede di valutazione ed esame, si sia tenuto conto dei precedenti programmi e del loro stato di attuazione. Inoltre, in vista della prossima generazione, la Confederazione dovrebbe rivedere il metodo usato per misurare il rapporto costi-benefici in modo tale che anche le misure (molto) costose possano ottenere una valutazione almeno sufficiente in caso di comprovata utilità.

Alcuni interpellati concordano in linea di principio con i risultati dell'esame della Confederazione e/o con il cofinanziamento di determinate misure, rinvenendone la logica sottostante. Diversi partecipanti deplorano o sono sorpresi dell'assenza di contributi federali a determinati programmi o misure e chiedono che venga rivalutata la possibilità di un cofinanziamento della Confederazione.

### **2.5.3 Valutazione dei risultati della procedura consultazione**

La terza generazione dei programmi d'agglomerato è stata accolta per lo più positivamente. Il programma Traffico d'agglomerato è stato riconosciuto come un importante strumento per coordinare la pianificazione degli insediamenti e dei trasporti. Questo risultato è altrettanto gratificante quanto la valutazione positiva della procedura d'esame, della collaborazione delle autorità federali competenti e delle semplificazioni attuate. Anche il nostro Collegio auspica ulteriori semplificazioni, nella misura in cui queste non incidono sulla parità di trattamento di tutti i programmi presentati e sulla procedura d'esame, che gode di ampio consenso.

Sebbene la Confederazione possa comprendere le critiche espresse da molti Cantoni ed enti responsabili in merito alla simultaneità dell'esame tecnico e della procedura di consultazione, questa è stata una scelta obbligata, dovuta al calendario serrato definito in funzione del ciclo quadriennale. La Confederazione sta comunque esaminando possibili adeguamenti sia nell'ambito dell'elaborazione delle direttive sul

programma Traffico d'agglomerato – che si applicheranno alla prossima generazione di programmi – sia per il seguito del programma in corso.

Diversi pareri sottolineano l'insufficiente coordinamento tra i programmi «PROS-SIF», «PROSTRA» e «programma Traffico d'agglomerato», opinione che il nostro Collegio tuttavia non condivide sottolineando come la verifica ed elaborazione simultanee di tutti i programmi abbia appunto permesso di coordinare i lavori di ampliamento interconnessi. Il nostro Collegio appoggia inoltre quanto fatto nei preparativi per le prossime generazioni al fine di migliorare ulteriormente questo aspetto e, a tal fine, sta discutendo, contestualmente all'aggiornamento del Piano settoriale dei trasporti, della possibilità di simulare il coordinamento tra i tre programmi sulla base di esempi concreti. Inoltre, i Cantoni e gli enti responsabili sono chiamati a dimostrare che le loro misure sono coordinate con i programmi infrastrutturali nazionali.

Al fine di garantire la continuità del programma, per il nostro Consiglio è importante che, nella misura del possibile, non si deroghi ai principi di cofinanziamento. I prelievi di fondi dovrebbero cioè essere mantenuti tra il 9 e il 12 per cento, fermo restando che l'obiettivo principale è di garantire che i programmi presentati siano trattati in modo equo tra di loro e anche tra una generazione e l'altra. Rispetto al progetto posto in consultazione, i contributi federali sono stati aumentati di circa 225 milioni di franchi in seguito alle richieste pervenute e al chiarimento di alcuni aspetti tecnici. In generale, va inoltre osservato che finora i progetti di grande portata con un rapporto costi-benefici solo sufficiente sono stati cofinanziati a condizione che fossero ben coordinati con lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti e che tanto l'agglomerato quanto la Confederazione ne vedessero l'utilità.

La questione della ripartizione dei fondi tra i modi di trasporto ha suscitato pareri contrastanti. Ci teniamo a sottolineare che il cofinanziamento delle misure è vincolato a una visione globale del traffico, ai criteri d'efficacia e al grado di maturità delle misure (cfr. n. 2.3.3). Se la misura proposta non è integrata in una visione globale (che includa le dovute misure di accompagnamento) o se non è pronta per procedere ai lavori costruzione, sarà aggiunta a quelle da valutare per il cofinanziamento nelle generazioni successive. Nell'esaminare le richieste avanzate nell'ambito della procedura di consultazione, è stato attribuito particolare peso anche all'inclusione di altri progetti stradali.

Per il nostro Collegio è inoltre importante che nelle prossime generazioni di programmi d'agglomerato le città e gli agglomerati presentino un numero sufficiente di misure pronte per essere realizzate. Oltre a essere ben coordinate con i programmi di ampliamento di ferrovie e strade e con lo sviluppo auspicato degli insediamenti, le misure dovranno garantire che tutti i modi di trasporto dispongano delle capacità necessarie per far fronte al previsto aumento del traffico. Ribadiamo che le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi devono proseguire l'attuazione delle misure cofinanziate, altrimenti verrà a mancare l'effetto promesso e, nel frattempo, saranno stati bloccati i fondi. Le scadenze introdotte per l'avvio dei lavori di costruzione e la considerazione dell'effetto non raggiunto nella valutazione dei programmi sono intese a garantire che gli enti responsabili presentino solo i progetti che possono effettivamente essere realizzati entro la scadenza specificata.

Il nostro Consiglio condivide le proposte di dare maggiore spazio ai progetti di trasporto merci e di logistica urbana nei programmi d'agglomerato. Molte delle misure citate possono già essere cofinanziate oggi. In futuro, le città e gli agglomerati in cui il trasporto merci riveste un ruolo significativo dovrebbero tener maggiormente conto di questo aspetto nella loro pianificazione. Nel valutare i prossimi programmi d'agglomerato attribuiremo grande peso allo sviluppo tecnologico e sociale, fattori chiave di una città intelligente.

Durante la preparazione delle direttive sul programma Traffico d'agglomerato, che si applicheranno alla quarta generazione di programmi, e nell'ambito dei lavori di sviluppo del programma in corso, gli Uffici federali interessati esamineranno le altre proposte volte a ottimizzarlo.

Nella valutazione finale dei programmi sono stati vagliati tutti gli argomenti addotti in merito alle singole misure.

## **2.6 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato**

### **2.6.1 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 Rhône) perché non conforme ai requisiti di base<sup>32</sup>.

### **2.6.2 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 10,68 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 delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi ne hanno richiesto il finanziamento nell'ambito della terza generazione del programma Traffico d'agglomerato, con costi d'investimento pari a circa 5,99 miliardi di franchi.

In sede d'esame, la Confederazione ha assegnato misure per un importo complessivo di 3,91 miliardi di franchi alla lista A, di 2,66 miliardi alla lista B e di 2,98 miliardi alla lista C\* di rispettivamente 2,98<sup>33</sup>. Per quanto riguarda poco più del dieci per cento delle misure presentate, ha giudicato invece insufficiente o non valutabile il rapporto costi-benefici.

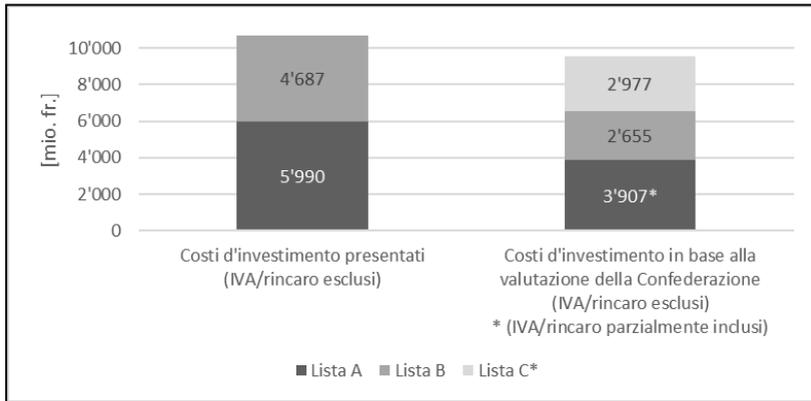
<sup>32</sup> Partecipazione carente dei Comuni circostanti e della popolazione (requisito di base 1) e orientamento poco chiaro del programma (requisito di base 4).

<sup>33</sup> Tutti i contributi sono da intendersi al netto dell'imposta sul valore aggiunto e del rincarato, stato dei prezzi: aprile 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 rincarato.

Figura 3

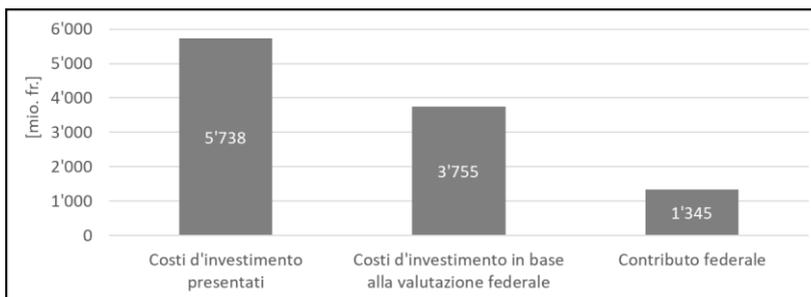
### Costi d'investimento presentati per i programmi d'agglomerato valutati e classificazione della Confederazione in funzione dell'orizzonte temporale



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. 2.6.3). In base alle priorità stabilite durante la valutazione, è stato assegnato al cofinanziamento dei programmi circa il 65 per cento dei costi d'investimento presentati (lista A). I contributi federali associati alle misure della terza generazione di programmi ammontano a 1,34 miliardi di franchi (cfr. n. 2.7).

Figura 4

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



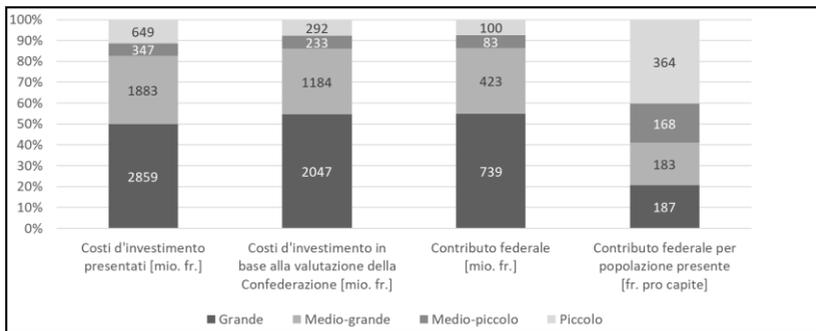
Le misure che, pur presentando un rapporto costi-benefici da buono a molto buono, non saranno pronte per la realizzazione né avranno il finanziamento garantito prima del 2023, così come le misure il cui rapporto costi-benefici dev'essere ulteriormente

ottimizzato (lista B; cfr. n. 2.7) richiederebbero, nell'ambito di un successivo programma Traffico d'agglomerato, un contributo federale pari a 963 milioni di franchi.

Se si considerano le classi di grandezza delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi, 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 occupati<sup>34</sup>, appare evidente come le città e gli agglomerati più piccoli abbiano beneficiato di contributi federali più elevati. Questo incremento pro capite va tuttavia messo in prospettiva perché dipende fortemente dai singoli progetti; inoltre, se i fondi venissero ridistribuiti, gli aumenti dei contributi pro capite destinati ai grandi agglomerati risulterebbero trascurabili.

Figura 5

### Quote in funzione della grandezza degli agglomerati



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

- **Trasporto individuale motorizzato (TIM):**  
rientrano in questa categoria tutte le misure destinate a incrementare l'efficienza del trasporto 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.

<sup>34</sup> Popolazione presente: numero di abitanti più il 50 per cento degli occupati.

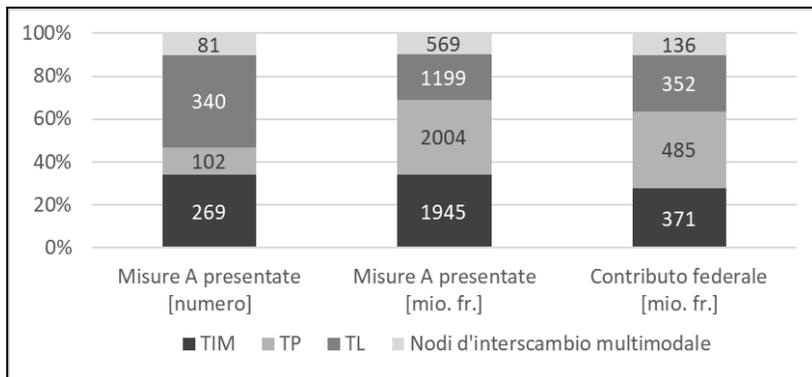
- Traffico pedonale e ciclistico (TL): sono state assegnate a questa categoria le misure atte a migliorare il livello di sicurezza, colmare lacune presenti lungo la rete di trasporto e aumentare l'attrattiva degli spostamenti a piedi e in bicicletta (p. es. percorsi e attraversamenti separati, piste ciclabili, sottopassaggi, cavalcavia e impianti di posteggio per cicli).
- Nodi di interscambio multimodale: al fine di consentire un utilizzo combinato di tutti i vettori di trasporto e di sfruttare al massimo il potenziale del sistema globale dei trasporti, la possibilità di cofinanziamento è stata estesa anche a misure volte a realizzare 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 realizzazione 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.

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 queste misure, tendenzialmente di portata ridotta, esplicano i loro effetti soltanto se combinate con altre misure nei rispettivi corridoi di trasporto. Il minor numero di misure 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 FInFer. 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 alle misure per il traffico ciclistico e pedonale sono circa la metà di quelli per il TP e il TIM.

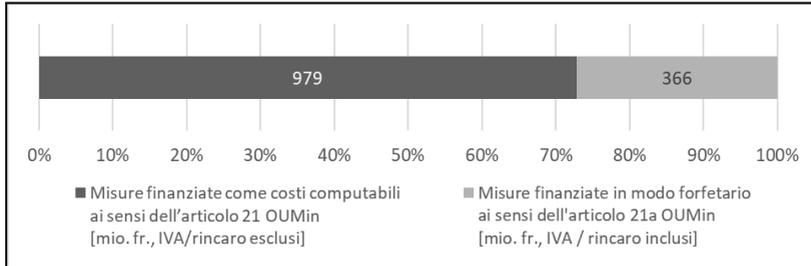
I contributi federali sono ripartiti in modo equilibrato tra i singoli tipi di trasporto. Il fatto che per il TIM figuri una quota inferiore comparata con i costi d'investimento presentati dipende in primo luogo dalla mancata inclusione di alcune misure nella lista A che, a fronte di ingenti costi d'investimento, non sono risultate pronte per la realizzazione o presentavano un rapporto costi-benefici insoddisfacente. La quota proporzionalmente più elevata per il trasporto pubblico e il 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.

L'88 per cento di tutti i mezzi finanziari destinati al trasporto pubblico sarà investito nei grandi agglomerati, con una quota del 55 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. Senza questi due grandi progetti, la quota per i trasporti pubblici sul totale dei contributi federali ammonterebbe a circa il 19 per cento e quella per il TIM al 35 per cento. Negli agglomerati di dimensioni medio-grandi il cofinanziamento interessa principalmente misure relative al trasporto individuale motorizzato e al traffico ciclistico e pedonale, con il 12 per cento circa di tutti i contributi federali destinato a queste due categorie. Nelle città e 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 e sicurezza dello spazio stradale che, per singolo settore, presentano un volume di investimenti inferiore o pari a 5 milioni di franchi sono state riunite in pacchetti e ne è stato proposto un cofinanziamento con contributi federali forfettari. Su un totale di 695 misure incluse nella lista A circa due terzi sono state raggruppate in tali pacchetti, per i quali i costi d'investimento da cofinanziare sono calcolati tramite unità di prestazioni già comprensive di IVA e rincaro. I pacchetti cofinanziati in modo forfettario riceveranno il 27 per cento del contributo federale complessivo.

Figura 7

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



Nel settore traffico pedonale e ciclistico sono state presentate 378 misure per la lista A. Di queste, oltre 280 sono state riunite all'interno di 31 pacchetti che riceveranno contributi forfettari e solo 28 saranno invece finanziate a titolo di costi computabili. In circa il 20 per cento dei casi le misure sono state assegnate alla lista B o escluse dal cofinanziamento. Ne risulta che circa il 75 per cento dei contributi federali destinati alle misure per il traffico ciclistico e pedonale (265 mio. fr.) sarà versato sotto forma di contributi federali forfettari. Per il cofinanziamento delle 28 misure di più ampia portata saranno necessari circa 87 milioni di franchi.

Delle 39 misure inoltrate in riferimento al settore gestione del traffico, la metà è stata classificata come misure da cofinanziare con contributi forfettari. Poiché i costi associati erano in genere nettamente inferiori rispetto a quelli delle sette misure cofinanziate a titolo di costi computabili, su circa 28 milioni di franchi solo il 48 per cento sarà stanziato per le misure cofinanziate in modo forfettario mentre per le restanti sette misure sono previsti circa 15 milioni di franchi.

Delle 173 misure di riqualifica delle infrastrutture stradali presentate, il 70 per cento circa è stato assegnato alla categoria delle misure cofinanziate con contributi federali forfettari. Anche in questo caso le misure di portata più ampia comportano costi d'investimento nettamente più elevati rispetto a quelle di portata ridotta. I costi delle 25 misure finanziate a titolo di costi computabili sono stati adeguati tramite un confronto con un indice di riferimento (benchmark, cfr. n. 2.3.3) e i contributi federali ammontano a circa 60 milioni di franchi; quelli per i 27 pacchetti di misure cofinanziate in modo forfettario sono di circa 87 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.

### 2.6.3 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» sulla base dei criteri di efficacia (cfr. n. 2.3.3). 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 ordine di priorità A e B.

Con l'aumentare del numero di generazioni di un programma d'agglomerato, la verifica della congruenza, 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 però subito ritardi nella maggior parte dei casi.

- In riferimento al criterio d'efficacia «Migliore qualità del sistema dei trasporti», la Confederazione ha potuto constatare come le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi 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 le misure proposte nella lista A oppure di considerarle 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 legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio 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 «Maggiore sicurezza del traffico», la Confederazione ha rilevato nei programmi elaborati la tendenza a focalizzarsi su effetti oggettivi (eliminazione delle principali cause d'incidente e dei tratti pericolosi) 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 città e qualche agglomerato hanno 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 otto 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 e conteggiati. La maggior parte delle città e agglomerati aventi diritto ai contributi è in ritardo con le misure stabilite nelle convenzioni sulle prestazioni. Benché molti siano stati in grado di spiegare le ragioni dei ritardi rispetto alla 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 d'agglomerato è stato richiesto il cofinanziamento di ulteriori misure. In sede di valutazione del reporting sull'attuazione è risultato evidente come, in alcune città e 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.

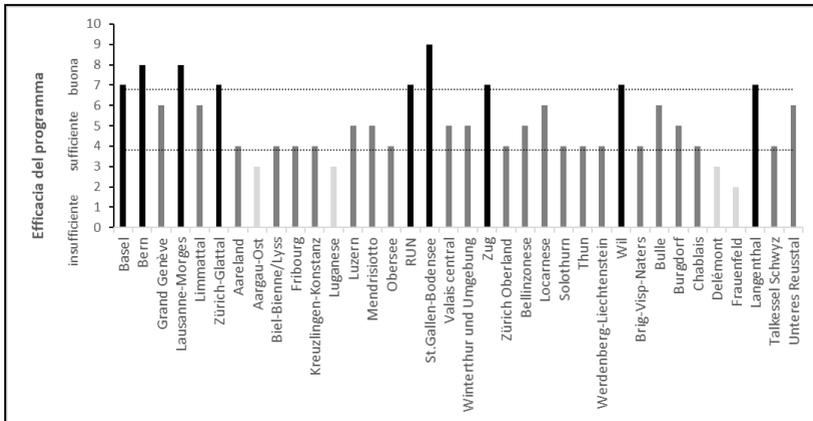
Dai risultati della valutazione dei programmi (benefici/attuazione) e da quelli della prioritizzazione delle misure viene dedotto il rapporto costi-benefici e quindi l'importo del contributo della Confederazione (aliquota di contribuzione) destinato ai singoli programmi d'agglomerato.

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.

Ventitré 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

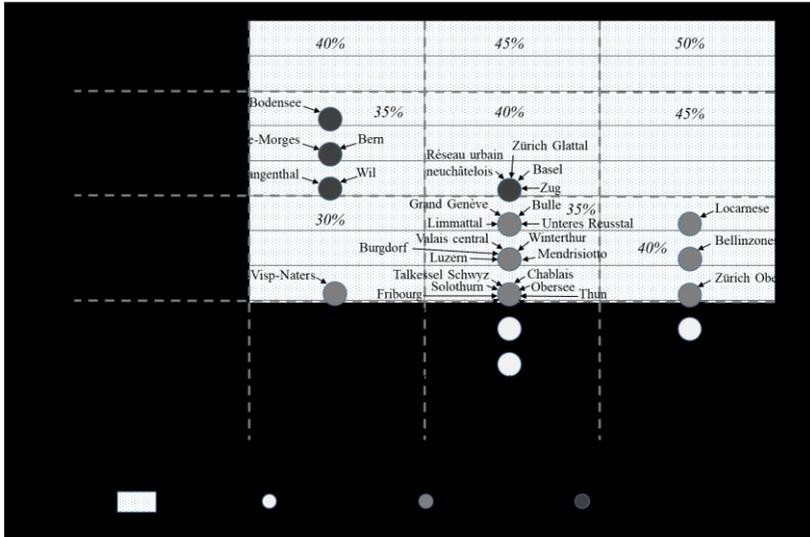
### Punti d'efficacia dei programmi d'agglomerato



L'importo di cofinanziamento è calcolato in base all'efficacia del programma e, alla categoria in cui rientrano i suoi costi, tenendo conto delle dimensioni della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi. Quasi tutti i programmi presentavano costi medi, cinque presentavano costi bassi e sette invece elevati. Di conseguenza, otto agglomerati otterranno contributi federali del 40 per cento, 22 agglomerati contributi del 35 per cento e due agglomerati contributi del 30 per cento.

Figura 9

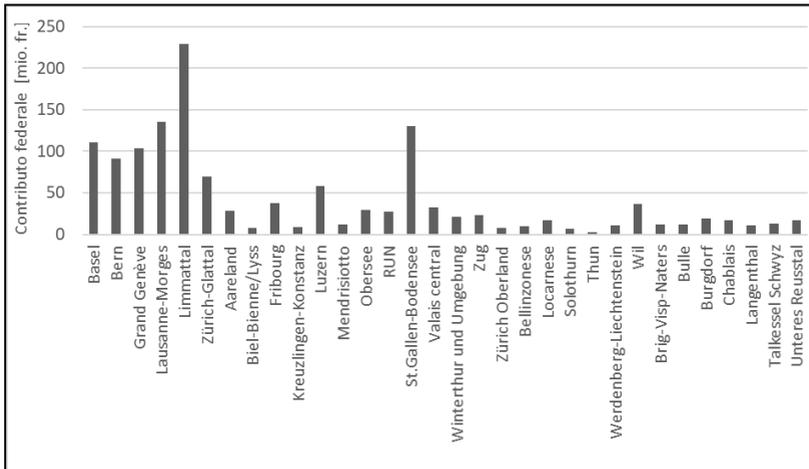
### Punti attribuiti ai programmi d'agglomerato in considerazione del rapporto costi-benefici



Queste aliquote di contribuzione si applicano alle misure A dei programmi di terza generazione (dal 2019). Le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi 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.

Figura 10

**Contributi della Confederazione (in base all'aliquota di contribuzione) per ciascun programma d'agglomerato: misure della lista A**



## 2.6.4 Risultati della prioritizzazione delle misure

Il contributo della Confederazione è destinato 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. Nel definire le priorità si è tenuto tuttavia conto sia delle strategie e degli obiettivi definiti dalle città e dagli agglomerati aventi diritto ai contributi sia delle reciproche interdipendenze ed è stato stilato di volta in volta un programma globale di misure fra loro coordinate.

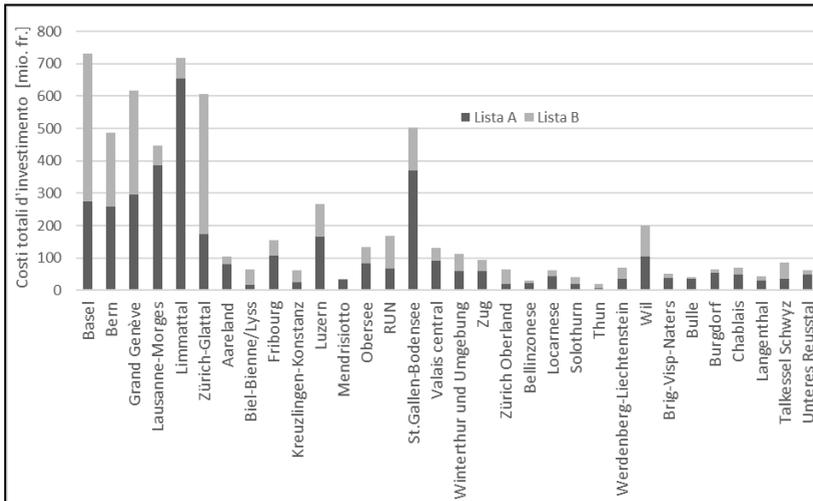
Con l'introduzione dei contributi federali forfettari nel processo di valutazione della terza generazione di programmi d'agglomerato, la Confederazione ha rinunciato a esigere le prestazioni proprie convenute nelle generazioni precedenti. In passato infatti il fatto di dover garantire queste prestazioni ha messo in difficoltà gli enti responsabili.

Se si prende in esame la totalità dei programmi, la prioritizzazione da parte della Confederazione 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 dalla Confederazione: misure delle liste A e B**

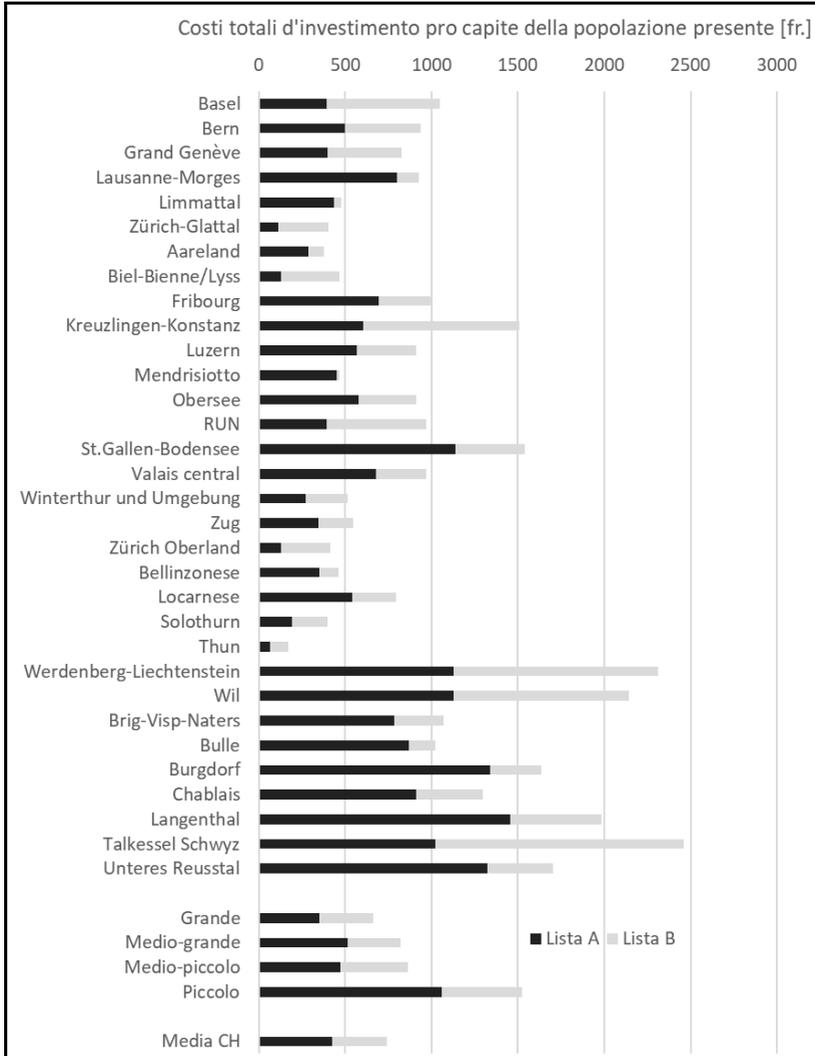


Se si osserva il rapporto tra i costi complessivi d'investimento e il numero di abitanti e di occupati<sup>35</sup>, si ha un quadro più pertinente della ripartizione degli investimenti tra le singole città e i singoli agglomerati aventi diritto ai contributi.

<sup>35</sup> Popolazione presente: numero di abitanti più il 50 per cento degli occupati.

Figura 12

**Costi complessivi d'investimento dei programmi d'agglomerato cofinanziati dalla Confederazione (misure delle liste A e B) in rapporto alla grandezza della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi**



Le differenze piuttosto significative che emergono tra le varie città e i vari agglomerati aventi diritto ai contributi 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, come ad esempio 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.

## **2.7 Contributi federali richiesti per il programma Traffico d'agglomerato di terza generazione**

I crediti d'impegno di cui si richiede l'approvazione saranno usati per finanziare le misure delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi che sono coordinate tra loro, che presentano un buon rapporto costi-benefici e che, combinate con le altre misure, contribuiscono a risolvere i principali problemi di traffico.

Le vostre Camere decidono, mediante decreto federale, sui crediti richiesti, con i quali saranno pertanto sostenuti gli interventi nel settore del traffico d'agglomerato.

### **Aliquota di contribuzione e contributo massimo**

Nel decreto federale sono stabiliti, per ogni città o agglomerato avente diritto ai contributi, 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 con contributi forfettari. L'aliquota di contribuzione per queste misure è perciò predefinita.

### **Lista A**

Il nostro Collegio chiede alle vostre Camere 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 vostra decisione (cfr. n. 2.9.1).

Nella lista A sono riportate le misure secondo l'articolo 21 OUMin per le quali è richiesto il cofinanziamento della Confederazione, al netto del rincaro e dell'imposta sul valore aggiunto. Per il rincaro è determinante l'indice svizzero dei prezzi delle

costruzioni, differenziato per grandi regioni<sup>36</sup>; ai progetti ferroviari si applica l'indice di rincaro delle opere ferroviarie (IRF)<sup>37</sup>.

In questa stessa lista figurano inoltre le misure di portata più contenuta, che richiedono investimenti inferiori o pari a 5 milioni di franchi per i settori traffico ciclistico e pedonale, gestione del traffico e riqualifica di infrastrutture stradali. Tali misure sono riunite all'interno di pacchetti che saranno cofinanziati con contributi forfettari 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 nei provvedimenti cofinanziati con contributi forfettari, 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 di circa 1,34 miliardi di franchi per le misure della lista A (di cui 979 milioni destinati a misure cofinanziate a titolo di costi computabili<sup>38</sup> e 366 milioni per misure cofinanziate con contributi forfettari)<sup>39</sup> e di circa 963 milioni di franchi per misure della lista B, per un totale di 2,31 miliardi di franchi per le liste A e B.

<sup>36</sup> [www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/prezzi/prezzi-costruzioni/indice-prezzi-costruzioni.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/prezzi/prezzi-costruzioni/indice-prezzi-costruzioni.html)

<sup>37</sup> [www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/prezzi/prezzi-costruzioni/indice-prezzi-costruzioni.assetdetail.5486546.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/prezzi/prezzi-costruzioni/indice-prezzi-costruzioni.assetdetail.5486546.html)

<sup>38</sup> Misure secondo l'art. 21 OUMin.

<sup>39</sup> Misure secondo l'art. 21a OUMin.

Tabella 1

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

Programma d'agglomerato <sup>40</sup>	Aliquota di contribuzione Confed. [%]	Contributi massimi per misure secondo l'articolo 21 OUMin [mio. fr., IVA/rincaro esclusi]	Contributi massimi per misure secondo l'articolo 21a OUMin [mio. fr., IVA/rincaro inclusi]	Lista A, contributi federali di cui si chiede l'approvazione Totale Lista A [mio. fr.]	Lista B, misure previste Totale Lista B [mio. fr.]	Totale Liste A e B [mio. fr.]
Zürich Oberland	40	1,77	6,17	7,94	17,87	25,81
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	18,81	39,58
Zürich-Glattal	40	46,5	22,76	69,26	173,7	242,96
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	22,32	251,57
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	4,03	15,10
Bern	35	69,85	21,09	90,94	79,55	170,49
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	19,27	26,51
Burgdorf	35	15,16	3,60	18,76	4,12	22,88
Thun	35	2,35	0,34	2,69	4,51	7,20
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	35,35	93,34
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	4,96	22,19
Zug	40	5,27	18,3	23,57	13,56	37,13
Bulle	35	4,63	7,49	12,12	2,09	14,21
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	16,97	54,56
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	8,49	36,79
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	80,17	30,1	110,27	182,27	292,54
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	45,93	175,79
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	10,86	21,21
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	17,08	46,56
Wil	35	18,83	17,95	36,78	33,17	69,95

<sup>40</sup> L'ordine in cui sono riportati i programmi d'agglomerato segue la numerazione dell'Ufficio federale di statistica.

Programma d'agglomerato <sup>40</sup>	contributi federali di cui si chiede l'approvazione			Lista A, Liste A e B	Lista B, misure previste	Totale
	Aliquota di contribuzione Confed. [%]	Contributi massimi per misure secondo l'articolo 21 OUMin [mio. fr., IVA/rincaro esclusi]	Contributi massimi per misure secondo l'articolo 21a OUMin [mio. fr., IVA/rincaro inclusi]	Totale Lista A [mio. fr.]	Totale Lista B [mio. fr.]	Totale Liste A e B [mio. fr.]
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	13,00	21,67
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	3,16	12,70
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	8,03	25,05
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,47	12,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	21,50	156,76
Brig-Visp-Naters	35	7,30	4,06	11,36	4,15	15,51
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	7,14	24,18
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	14,04	46,37
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,10	19,24	27,34	39,88	67,22
Grand Genève	35	88,54	15,32	103,86	111,75	215,61
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
<b>Totale</b>		<b>978,69</b>	<b>366,06</b>	<b>1344,75</b>	<b>963,08</b>	<b>2307,83</b>

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 città e agglomerato avente diritto ai contributi sono state preparate dettagliate documentazioni aggiuntive (complete di rapporto d'esame e confronti trasversali), che sono poi state trasmesse alle città e agli agglomerati stessi.

## 2.8 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 genera-

zioni 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 <sup>a</sup> generazione		2 <sup>a</sup> generazione		3 <sup>a</sup> 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
<b>Totale</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>32</b>

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 <sup>a</sup> Generazione		2 <sup>a</sup> Generazione		1 <sup>a</sup> Generazione		Tutte le generazioni
	Aliquota di contribuzione [%]	Contributo federale massimo [mio. fr. <sup>1</sup> ]	Aliquota di contribuzione [%]	Contributo federale massimo [mio. fr. <sup>1</sup> ]	Aliquota di contribuzione [%]	Contributo federale massimo [mio. fr. <sup>1</sup> ]	Contributo federale massimo [mio. fr. <sup>2</sup> ]
<b>Grandi agglomerati</b>							
Basel	40	110	35	93	40	86	289
Bern	35	91	35	305	35	149	544
Grand Genève	35	104	40	204	40	186	494
Lausanne-Morges	35	135	35	185	40	165	486
Zürich* <sup>o</sup>	35	299	35	176	44	404	878
<b>Agglomerati medi</b>							
Aareland	35	28	40	59	40	32	119
Aargau-Ost	nessun contr.	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	10	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	38	40	23	nessun contr.	0	61
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	nessun PA		14
Locarnese	40	17	40	12	nessun PA		29
Luganese	0	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	58	35	32	35	46	136
Mendrisiotto	35	12	35	10	35	19	41
Obersee	35	29	40	29	30	11	70
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Rivêlâc	nessun PA		nessun contr.	0	nessun PA		
Schaffhausen	nessun PA		40	25	40	34	59
Solothurn	35	7	35	19	40	10	36
St. Gallen-Bodensee	35	130	40	79	40	74	283
Thun	35	3	35	10	40	45	58
Valais central <sup>o</sup>	35	32	40	29	nessun PA		62
Werdenberg-Liechtenstein	30	10	35	8	nessun PA		18
Wil	35	37	40	24	nessun contr.	0	61
Winterthur und Umgebung <sup>o</sup>	35	21	40	110	parte PA Zürich		131
Zug	40	24	35	21	40	63	107
Zürich Oberland	40	8	40	33	nessun PA		41
<b>Piccoli agglomerati</b>							
Brig-Visp-Naters	30	11	35	20	40	5	37
Bulle	35	12	nessun PA		35	9	21
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	17	30	3	nessun PA		20
Coude de Rhône (Martigny)	nessun contr.		nessun PA		nessun PA		
Davos	nessun PA		nessun contr.	0	nessun PA		
Delémont	nessun contr.	0	35	5	40	6	11
Frauenfeld	nessun contr.	0	35	10	35	8	17
Interlaken	nessun PA		35	7	40	5	12
Langenthal	35	11	35	12	nessun contr.		23
Nidwalden	nessun PA		40	4	0	0	4
Rhental	nessun PA		nessun contr.	0	nessun PA		
Talkessel Schwyz	35	13	nessun PA		nessun PA		13
Unteres Reusstal	35	17	nessun PA		nessun PA		17
Yverdon	nessun PA		35	11	35	17	28
	Totale 3 <sup>a</sup> G.	1345	Totale 2 <sup>a</sup> G.	1699	Totale 1 <sup>a</sup> G.	1511	Totale : 4507

---

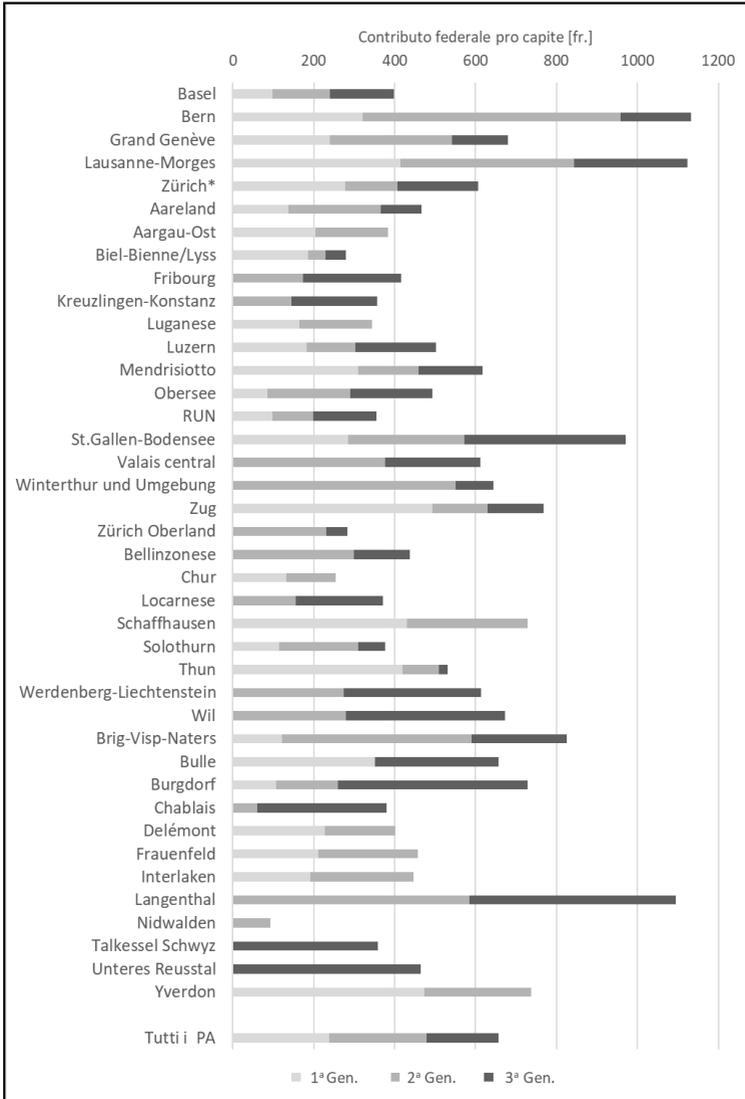
*Legenda della tabella:*

- \* 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 % dalla Confederazione. 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 aprile 2016; totali misti comprendenti importi sia con IVA e rincaro esclusi (misure di cui all'articolo 21 OUMin) sia con IVA e rincaro inclusi (misure di cui all'articolo 21a OUMin).
- B Importi complessivi della prima e seconda generazione: stato dei prezzi ottobre 2005, IVA e rincaro esclusi.
- C Importi complessivi di tutte le generazioni: somma informativa, differenti stati dei prezzi e in parte con/senza IVA e rincaro

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 le città e gli agglomerati di piccole e medie dimensioni hanno beneficiato di elevati contributi pro capite.

Figura 13

**Contributi federali ottenuti nelle tre generazioni in rapporto al numero di abitanti e posti di lavoro<sup>41</sup>**



<sup>41</sup> In relazione al numero di abitanti e al 50 per cento dei lavoratori occupati.

*Legenda della tabella:*

- \* 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 % dalla Confederazione. 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 misure o pacchetti di misure coordinati 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.

## **2.9 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato**

### **2.9.1 Convenzioni sulle prestazioni**

In base ai programmi d'agglomerato e al decreto finanziario dell'Assemblea federale, il DATEC conclude, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile<sup>42</sup>. La convenzione include le misure cofinanziate dalla Confederazione e quelle non cofinanziabili relative soprattutto al settore degli insediamenti. Nella convenzione vanno disciplinati in particolare: le misure e i pacchetti di misure da realizzare, 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 scadenze<sup>43</sup>.

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; non sono tuttavia previste proroghe delle scadenze per le misure cofinanziate in modo forfettario)<sup>44</sup>. 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.

<sup>42</sup> Art. 24 cpv. 1 OUMin

<sup>43</sup> Art. 24 cpv. 2 OUMin

<sup>44</sup> Art. 17e cpv. 2 LUMin; art. 23a OUMin; art. 1 OCPTA

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.

## 2.9.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle misure da parte delle autorità competenti<sup>45</sup>, 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 assicurato<sup>46</sup>.

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 rincarato<sup>47</sup> 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.

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

Durante la procedura d'esame sono emerse con chiarezza le incertezze degli enti responsabili al momento di stilare i programmi d'agglomerato di terza generazione, in particolare la mancata garanzia del cofinanziamento federale a causa della durata limitata del fondo infrastrutturale. Il fatto che, con l'istituzione del FOSTRA, il programma Traffico d'agglomerato sia diventato uno strumento di sviluppo permanente farà fare un salto di qualità alle misure delle future generazioni di programmi. A beneficiarne sarà innanzitutto la coerenza tra le varie generazioni: al momento di elaborare i programmi ci si potrà infatti concentrare sulla determinazione degli interventi ancora necessari nonché sulle proposte di soluzioni per eliminare i problemi di traffico rimanenti nelle città e negli agglomerati e quelli eventualmente emersi nel frattempo.

<sup>45</sup> Secondo l'articolo 2 della legge federale del 1° lug. 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e l'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.

<sup>46</sup> Art. 24 cpv. 4 OUMin

<sup>47</sup> Art. 21a OUMin

Per la Confederazione è pertanto indispensabile che nelle future generazioni dei programmi d'agglomerato vengano presentate nella lista A soltanto misure integrate in una strategia globale insediamenti e trasporti, realizzabili e finanziabili, a garanzia dell'effettivo avvio dei lavori di costruzione nel quadriennio successivo. Inoltre, i programmi d'agglomerato dovrebbero tenere conto dei futuri sviluppi tecnologici e sociali e contribuire a un sistema di trasporto efficiente.

Le modifiche apportate all'OUMin<sup>48</sup> hanno già costituito un primo passo significativo in vista dei programmi d'agglomerato di quarta generazione: la cerchia di città e agglomerati aventi diritto ai contributi è stata adeguata agli sviluppi degli ultimi anni e sono stati aggiunti i capoluoghi cantonali di Sarnen, Glarona e Appenzello.

L'idea è ora di sostituire le Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato con l'ordinanza del DATEC concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (OCPTA) – attualmente in corso di revisione proprio per questo motivo – e con le direttive sul programma Traffico d'agglomerato, che saranno elaborate in collaborazione con gli enti responsabili. Oltre a chiarire e adeguare la metodologia d'esame, si dovrà prestare maggiore attenzione al trasporto merci, come richiesto in alcuni pareri. Sarà inoltre ottimizzato il metodo per determinare i costi standardizzati che fungono da base per il cofinanziamento con contributi forfettari di pacchetti di misure. L'obiettivo che si intende raggiungere a partire dalla quarta generazione è di poter stanziare contributi forfettari anche per le misure associate alle fermate dei tram e degli 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, che poggerà sugli indicatori del «monitoraggio e del controllo degli effetti dei programmi d'agglomerato» (indicatori MOCA)<sup>49</sup>, aggiornati periodicamente sotto la guida della Confederazione.

Nell'ambito dell'adeguamento della metodologia d'esame sarà vagliata anche una serie di aspetti fondamentali di natura progettuale per stabilire quale forma dovrà assumere in futuro il programma Traffico d'agglomerato (misure cofinanziabili, considerazione di aspetti legati allo sviluppo tecnologico e sociale e delle nuove forme di mobilità, adeguamento dei criteri di efficacia) e sarà ulteriormente semplificata la parte amministrativa.

## 2.11 **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:

<sup>48</sup> RU 2017 6801

<sup>49</sup> ARE (2009), *Monitoring projets d'agglomération transport et urbanisation* (disponibile in francese e tedesco).

- progetti urgenti, approvati il 4 ottobre 2006
- programma Traffico d’agglomerato di prima generazione, approvato il 21 settembre 2010
- programma Traffico d’agglomerato di seconda generazione, approvato 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 franchi<sup>50</sup>. 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 (31.12.2017)	Accordi sul finanziamento stipulati (31.12.2017)	Mancata realizzazione <sup>51</sup>
Progetti urgenti	2,56 mia. fr.	2,53 mia. fr. <sup>52</sup>	0,03 mia. fr.
PTA 1 <sup>a</sup> generazione	1,51 mia. fr.	0,86 mia. fr.	
PTA 2 <sup>a</sup> generazione	1,70 mia. fr.	0,45 mia. fr.	
<b>Totale</b>	<b>Credito residuo 0,23 mia. fr.</b>	<b>Accordi di finanziamento in sospeso 1,90 mia. fr.</b>	

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 era stata fissata al 2008 e una parte del contributo federale era stata stanziata per misure già in corso di realizzazione.

Rimangono ancora da concludere accordi sul finanziamento per un ammontare di circa 1,90 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

<sup>50</sup> Tutti i crediti d’impegno del fondo infrastrutturale fanno riferimento allo stato dei prezzi in ottobre 2005.

<sup>51</sup> Rinuncia a progetti a seguito di votazioni popolari o restituzione dei fondi da parte degli enti responsabili.

<sup>52</sup> Per i progetti urgenti non sono stati stipulati accordi sul finanziamento e i fondi sono stati stanziati mediante decisioni.

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. 2.3.2).

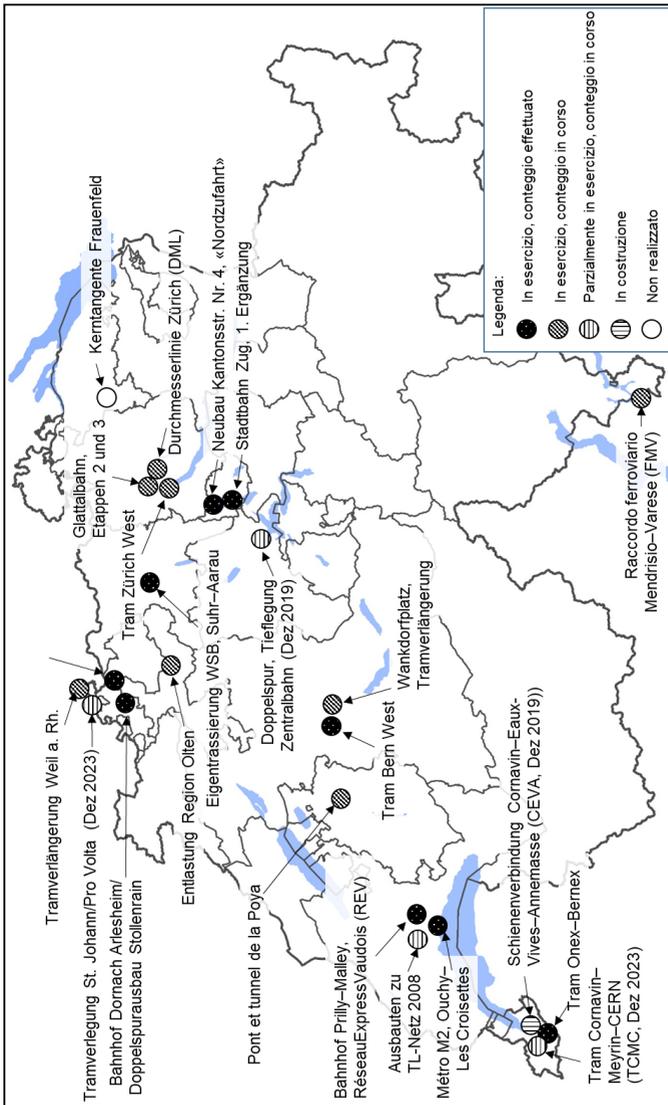
### **2.11.1 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione**

In concomitanza con l'approvazione della legge sul fondo infrastrutturale, le vostre Camere hanno sbloccato 2,56 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato<sup>53</sup> 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.

<sup>53</sup> Decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705.

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.

## **2.11.2 Programma Traffico d'agglomerato di prima generazione: stato d'attuazione**

Il 21 settembre 2010 le vostre Camere hanno sbloccato 1510,62 milioni di franchi per 26 programmi d'agglomerato del programma Traffico d'agglomerato di prima generazione<sup>54</sup>.

Nel decreto federale 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 concernente 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 parlamentare 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 i 333 accordi di finanziamento stipulati entro il 31 dicembre 2017 (USTRA: 264 accordi per un totale di 347 mio. fr.; UFT: 19 accordi per un totale di 509 mio. fr.), è stato impegnato un contributo federale pari a 856 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi). Questo importo equivale all'incirca al 57 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 2017 gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 731 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 del 40 per cento dell'intero credito. Per lo stato di utilizzazione dei contributi federali nei singoli agglomerati si rinvia all'allegato 1.

<sup>54</sup> Decreto federale del 21 settembre 2010 che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011; FF **2010** 6087.

### **2.11.3 Programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione: stato d'attuazione**

Il 16 settembre 2014 le vostre Camere hanno sbloccato 1699,34 milioni di franchi per i 37 programmi d'agglomerato del programma Traffico d'agglomerato di seconda generazione<sup>55</sup>.

Grazie alla decisione parlamentare sullo sblocco dei crediti, il DATEC ha potuto stipulare una convenzione sulle prestazioni con tutti gli enti responsabili dei 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 163 accordi di finanziamento conclusi al 31 dicembre 2017 (USTRA: 153 accordi per un totale di 106 mio. fr.; UFT: 10 accordi per un totale di 343 mio. fr.), è stato impegnato un contributo federale pari a 449 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi). Complessivamente, questo importo equivale a circa il 26 per cento dell'intero ammontare del credito stanziato per la seconda generazione dei programmi d'agglomerato.

Dall'inizio del 2015 alla fine del 2017 gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 132 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 il sei 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 si estenda soltanto fino alla fine del 2018, nel raffronto con la prima generazione si ravvisa un maggiore grado di avanzamento.

Per lo stato di utilizzazione dei contributi federali nei singoli agglomerati si rimanda all'allegato 1.

## **3 Commenti al decreto federale**

### *Art. 1*

Conformemente a questa disposizione, entrambi 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 rincaro 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, comprende

<sup>55</sup> Decreto federale del 16 settembre 2014 che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015; FF **2014** 6811.

rincaro 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'articolo 1 lettera a, il nostro Collegio ha la facoltà di aumentare il credito d'impegno in funzione del rincaro 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 rincaro, 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 nostro Collegio. 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 rincaro e l'IVA sono già inclusi nel credito d'impegno approvato dalle vostre Camere 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 rincaro di rilievo.

#### *Art. 3*

Questa disposizione e l'allegato in essa citato definiscono: i programmi d'agglomerato finanziati, l'aliquota di contribuzione per ogni programma d'agglomerato, l'importo massimo – per programma – versato dalla Confederazione per le misure secondo l'articolo 21 OUMin (stato dei prezzi: aprile 2016, IVA e rincaro esclusi) e per le misure secondo l'articolo 21a OUMin (stato dei prezzi: aprile 2016, IVA e rincaro 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 A nell'allegato 2).

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 decreto di finanziamento non sottostà a referendum.

*Precisazione concernente la mozione Dittli 16.3705  
«Compensare il rincaro solo quando è effettivo»*

Sulla base della mozione Dittli 16.3705 accolta dalle vostre Camere, il nostro Collegio intende menzionare le stime sul rincaro nei decreti concernenti i crediti d'impegno e i crediti quadro, al fine di disporre di una base chiara per eventuali adeguamenti successivi all'andamento del rincaro reale. Ciò è particolarmente importante se questi crediti sono iscritti nel conto della Confederazione perché in questo caso sono finanziati tramite fondi federali generali ed entrano perciò in concorrenza con altri compiti. Nel caso dei prelievi dal FOISTRA si può rinunciare a tali adeguamenti annuali, dato che queste spese sono finanziate interamente con mezzi a destinazione vincolata. Il margine di manovra della politica della spesa è quindi definito dall'importo delle entrate. In questo senso non è neppure necessario che nei decreti federali figurino le stime sul rincaro relative ai crediti d'impegno utilizzati per gestire i prelievi dal FOISTRA

## **4 Ripercussioni**

### **4.1 Ripercussioni per la Confederazione**

#### **4.1.1 Ripercussioni finanziarie**

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

Una quota di norma del 9–12 per cento dei mezzi del FOISTRA 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 2020, le spese per il traffico d'agglomerato passeranno da 291 a 411 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.

La simulazione FOISTRA di giugno 2018 mostra che il finanziamento dei prelievi per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali previsti fino al 2023 è assicurato: i conferimenti al Fondo rimarranno stabili, mentre, in linea con le decisioni politiche, aumenteranno le uscite. Di conseguenza si avrà una riduzione delle riserve a medio termine, sebbene sembri che, a differenza di quanto evidenziavano i calcoli precedenti, l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali si renderà necessario soltanto intorno al 2025. La ragione principale di queste nuove stime risiede da un lato nelle maggiori entrate: il 1° gennaio 2018 sono stati trasferiti al FOISTRA 1,8 miliardi di franchi in più rispetto alle previsioni del 2014. Sul fronte delle uscite, invece, il fabbisogno finanziario per i progetti di decongestionamento, ampliamento

e completamento della rete (quest'ultimo di responsabilità dei Cantoni, p. es. Axenstrasse) per i prossimi anni sembra essere inferiore a quello stimato, anche per il rallentamento di diversi interventi a causa dei ricorsi e per l'avanzamento meno spedito del previsto dei lavori relativi a progetti contenuti nei programmi d'agglomerato. Nei prossimi anni le riserve del FOSTRA dovrebbero evolvere come riportato nella tabella qui sotto<sup>56</sup>.

Tabella 4

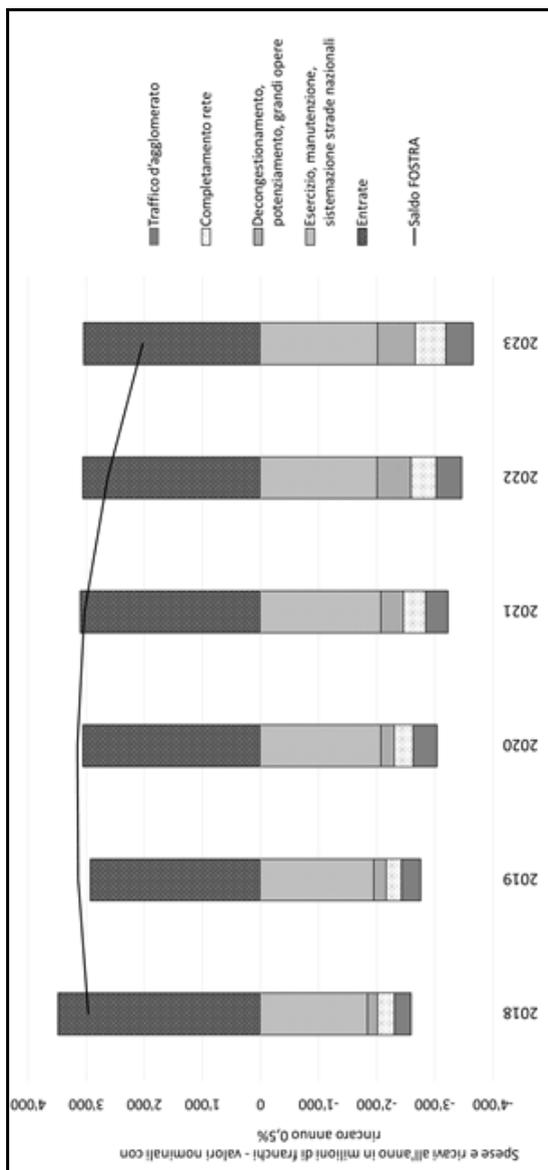
**Riserve FOSTRA 2018–2023**

<b>Milioni di franchi</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Attribuzioni al fondo</b>	<b>3 484</b>	<b>2 931</b>	<b>3 056</b>	<b>3 100</b>	<b>3 063</b>	<b>3 046</b>
– prelievi traffico d'agglomerato	–291	–338	–411	–384	–440	–466
– prelievi strade nazionali	–2 301	–2 420	–2 626	–2 838	–3 020	–3 188
<b>Totale prelievi</b>	<b>–2 592</b>	<b>–2 758</b>	<b>–3 037</b>	<b>–3 222</b>	<b>–3 460</b>	<b>–3 654</b>
<b>Riserve del fondo</b>	<b>2 963</b>	<b>3 136</b>	<b>3 155</b>	<b>3 034</b>	<b>2 637</b>	<b>2 029</b>

<sup>56</sup> Per le cifre relative al 2018, si veda il preventivo 2018, per quelle relative al 2019 il preventivo 2019, per le cifre relative al periodo 2020–2023 si veda la simulazione FOSTRA del 31 maggio 2018 tenendo conto del limite di spesa 2020–2030 secondo il messaggio PROSTRA.

Figura 15

Simulazione FOSTRA 2018–2023



### **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, sviluppare ulteriormente il programma Traffico d'agglomerato in un contesto in rapida evoluzione, nonché eseguire gli interventi necessari nei collegamenti tra le reti è fondamentale disporre di risorse umane sufficienti nel lungo periodo. L'ARE, Ufficio responsabile del programma, ritiene che i suoi effettivi non siano sufficienti per adempiere tutti questi compiti e non può escludere ritardi nei processi da svolgere in collaborazione con gli agglomerati o nell'eseguire i compiti legati allo sviluppo del programma, alle misure d'intervento e all'analisi dell'efficacia. Vista la reticenza del Parlamento a creare nuovi posti di lavoro, non è stato possibile potenziare l'organico con i due posti (equivalenti a tempo pieno) a tempo indeterminato ritenuti necessari. Nel 2019 sarà di nuovo verificato il fabbisogno di nuovi posti nell'ambito della valutazione globale delle risorse 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 trasporto 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 1,34 miliardi di franchi, implica un volume complessivo d'investimento di circa 3,76 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 2,41 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. 2.3.2) semplificheranno gli iter amministrativi garan-

tendo nel contempo agli enti responsabili una maggiore flessibilità nell'impiego dei mezzi.

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**

I problemi di capacità sulla strada sono ben visibili nelle città e negli agglomerati svizzeri. 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 congestionamenti, e tutto ciò si ripercuote negativamente sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente. Le code e le relative perdite di tempo causano già oggi costi annuali nettamente superiori a un 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 chi va a lavorare, 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 3,63 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 in generale**

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'infra-

struttura 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 vivace 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 attrattive 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 con 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 2011<sup>57</sup> sul CO<sub>2</sub> 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 di trasporto nazionali**

Poiché i fondi richiesti servono a finanziare le infrastrutture di trasporto degli agglomerati che sono interdipendenti con le infrastrutture di trasporto 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 trasporto nazionali vengono sgravate del traffico interno degli agglomerati.

Al contrario, potenziare le infrastrutture di trasporto nazionali non fa che aumentare il traffico all'interno degli agglomerati mettendo questi ultimi sotto pressione. Senza

<sup>57</sup> RS 641.71

ulteriori misure (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.

## **5 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie del Consiglio federale**

### **5.1 Programma di legislatura**

Il progetto figura nel messaggio del 27 gennaio 2016<sup>58</sup> sul programma di legislatura 2015–2019.

### **5.2 Strategie nazionali del Consiglio federale**

Il programma Traffico d'agglomerato tiene conto del Progetto territoriale Svizzera<sup>59</sup> ed è stato coordinato con il PROSTRA e il PROSSIF.

## **6 Aspetti giuridici**

### **6.1 Costituzionalità e legalità**

La competenza dell'Assemblea federale per il presente decreto in materia di crediti deriva dall'articolo 167 Cost.

Conformemente agli articoli 5 capoverso 1 lettera b e 7 lettera b LFOSTRA, 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. Con il presente decreto saranno approvati i mezzi finanziari a partire dal 2019. Nel contempo il Consiglio federale riferisce inoltre sullo stato di attuazione del programma (art. 8 lett. c LFOSTRA).

### **6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

La costituzione 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 pros-

<sup>58</sup> FF 2016 909 1026

<sup>59</sup> Consiglio federale svizzero, CdC, DCPA, CdC, UCS (2012): Progetto territoriale Svizzera. Versione rielaborata, Berna.

similtà 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 e se è adeguatamente integrato nell'ente responsabile<sup>60</sup>.

Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

### **6.3 Forma dell'atto**

Secondo l'articolo 163 capoverso 2 Cost. e l'articolo 25 capoverso 2 della legge sul Parlamento, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, ossia non soggetto a referendum.

### **6.4 Subordinazione al freno alle spese**

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b 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.

### **6.5 Conformità alla legge sui sussidi**

Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990<sup>61</sup> sui sussidi si applicano al 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 cifra 1.5 «Cofinanziamento di infrastrutture del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione».

#### **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 nel n. 2.3.1 «Finalità e fasi della procedura»).

<sup>60</sup> FF 2006 701 730.

<sup>61</sup> RS 616.1

**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 nel 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.

## Elenco delle abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Cost.	Costituzione federale (RS 101)
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 sul fondo infrastrutturale (RU 2007 6017, 2010 5003 all. n.4, 2011 1753, 2012 6989 art. 47, 2015 4009 all. n.3)
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS 725.13)
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)
OCPTA	Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (RS 725.116.214)
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (RS 725.116.21)
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	Trasporto individuale motorizzato
TP	Trasporti pubblici
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

*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 31.12.2017)
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 31.12.2017)
a. ZH Glattalbahn, Tappe 2 e 3	Tappa 2 in esercizio e conteggiato; Tappa 3 in esercizio, conteggio 2018
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 2018
e. LU Raddoppio dei binari, tratta sotterranea 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 2018
i. SO Sgravio del carico di traffico nella regione di Olten	In esercizio, conteggio 2021
j. BS Spostamento della linea tranviaria St. Johann/Pro Volta	In parte in esercizio, messa in esercizio dicembre 2023, conteggio 2024

	Progetto	Stato (al 31.12.2017)
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 doppio binario a Stollenrain	In esercizio e conteggiato
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	In esercizio e conteggiato
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 e conteggiato
r.	VD Interventi nell’ambito della rete 2008	In parte in esercizio, conteggio 2019
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In parte in esercizio e in parte conteggiato, conteggio del saldo 2020
t.	GE Tram Onex–Bernex	In esercizio e conteggiato

Tabella A1-3

**Progetti del programma Traffico d'agglomerato, prima generazione**

Programma d'agglomerato	Contributo federale [%]	Contributo federale lista A <sup>62</sup> [in mio. di fr.]	Contributo federale versato <sup>63</sup> [in mio. di fr.]
Zürich			
– dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	366,26
Bern	35	148,93	30,40
Biel/Bienne	40	20,88	4,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	3,06
Thun	40	45,22	23,44
Luzern	35	45,90	31,33
Zug	40	63,20	17,48
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	7,67
Solothurn	40	10,40	6,64
Basel	40	85,70	20,65
Schaffhausen	40	33,78	17,10
St. Gallen/Arbon–Rorschach	40	74,37	58,51
Obersee	30	11,00	1,61
Chur	40	11,07	4,13
Aargau-Ost	40	55,66	24,67
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Lugano	30	27,45	5,27
Mendrisiotto	35	19,40	5,83
Lausanne–Morges	40	164,96	11,38
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig–Visp–Naters	40	4,85	2,29
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	4,46
Grand Genève	40	186,05	77,09
Delémont	40	5,93	1,59
<b>Totale</b>		<b>1510,62</b>	<b>730,93</b>

<sup>62</sup> Stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi.

<sup>63</sup> Stato al 31.12.2017, rincaro e IVA inclusi.

Tabella A1-4

**Progetti del programma Traffico d'agglomerato, seconda generazione**

Programma d'agglomerato	Contributo federale [%]	Contributo federale lista A <sup>64</sup> [in mio. di fr.]	Contributo federale versato <sup>65</sup> [in mio. di fr.]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,72
Winterthur	40	109,81	25,36
Zürich Glattal	35	92,92	24,35
Limmattal	35	82,91	14,47
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	6,36
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,53
Interlaken	35	7,28	0,18
Luzern	35	32,26	1,35
Nidwalden	40	3,53	0,07
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	5,71
Solothurn	35	18,84	1,06
Basel	35	92,78	20,72
Schaffhausen	40	24,94	0,16
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	3,57
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,93
Obersee	40	29,07	7,78
Wil	40	23,98	1,55
Chur	40	10,93	2,78
Aargau-Ost	35	49,11	8,17
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,69
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,67
Yverdon	35	10,94	1,10
Chablais	30	2,90	0,28

<sup>64</sup> Stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi.

<sup>65</sup> Stato al 31.12.2017, rincaro e IVA inclusi.

Programma d'agglomerato	Contributo federale [%]	Contributo federale lista A <sup>64</sup> [in mio. di fr.]	Contributo federale versato <sup>65</sup> [in mio. di fr.]
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	3,06
Delémont	35	4,80	0,06
<b>Totale</b>		<b>1699,34</b>	<b>132,20</b>

**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
Zürich Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität, Uster – Knoten Aatal-/Sulzbacherstr.	1,97	40	0,79
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Neues Bustrasse (Forts. Querung Grüze)	3,94	35	1,38
	Winterthur – Elektrifizierung städtisches Busnetz	7,88	35	2,76
Zürich-Glattal	Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	36,45	40	14,58
Limmattal	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
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14,70	35	5,15
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	6,95	35	2,43
	Verlängerung L1 Bhf Ebikon bis Mall of Switzerland	3,97	35	1,39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3,97	35	1,39
	Kriens/Ebikon, Opt. Gesamtverkehrssystem für RBus	0,93	35	0,33
	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2,50	35	0,88
	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5,71	35	2,00
	K13: Luzern, Grenzweg – Fluhmühle	6,95	35	2,43
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4,41	35	1,54
K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2,71	35	0,95	

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
Luzern	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	4,01	35	1,40
	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	7,90	35	2,77
	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
	Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	0,50	35	0,18
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4,96	40	1,98
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2,98	40	1,19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM4	1,98	40	0,79
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
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	0,70	35	0,25
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0,46	35	0,16
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
	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	Wendeplätze Bus	1,28	30	0,38
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Rugell, Salez Bahnhof, Trübbach Fährhütte	0,86	30	0,26
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Sevelen Bahnhof	0,35	30	0,11

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
Obersee	Busanbindung Zentrumsentw. Wolfhausen (Bubikon)	0,60	35	0,21
	ÖV-Achse Bahnstrasse – Teil Ost Bahnstrasse	2,70	35	0,95
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 Massn. Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0,49	35	0,17
Bellinzonese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	0,56	40	0,22
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: «Bellin- zona, Ospedale», capolinea	0,74	40	0,30
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: «Camori- no, nucleo», capolinea	0,70	40	0,28
	Riorganizzazione fermate collegamento interregio- nale 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
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona	2,15	40	0,86
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista A)	1,12	40	0,45
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	30	0,21
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2,09	35	0,73

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
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	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers 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
RUN	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse: Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0,21	40	0,08
Grand Genève	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
	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y compris espace-rue)	14,29	35	5,00
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59,51	35	20,83
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1,19	35	0,42
<b>Somma</b>		<b>1373,23</b>		<b>485,20</b>

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	40	9,06
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4,93	40	1,97
	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	295,57	40	118,23
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
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) – Sonnen- platz	21,80	35	7,63
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord – Kreisel Bösfeld	5,94	35	2,08
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachen- weid	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
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TMI und TM2	5,56	40	2,22
Fribourg	Requalification de la route des Arsenaux	2,89	35	1,01
	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

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
Werdenberg-Liechtenstein	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil CH	0,60	30	0,18
	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil FL	1,09	30	0,33
Kreuzlingen-Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0,88	35	0,31
	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0,78	35	0,27
Locarnese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)	0,93	40	0,37
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
	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
	Réalisation d'un axe TP – MD structurant entre Fleur de Lys, halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et traitement du carrefour d'accès	9,36	40	3,74
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
	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex – aéroport: section route de Ferney – route François-Peyrot – aéroport	42,58	35	14,90
	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France	50,99	35	17,85
	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

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 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 prolonge- ment 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
<b>Somma</b>		<b>1056,60</b>		<b>403,57</b>

## Allegato 2.2

**Trasporto 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 Uraniastr.	10,20	40	4,08
	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A – Teil Dübendorf – Überlandstrasse	7,65	40	3,06
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Ausbau Knoten	6,31	40	2,52
Limmattal	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A	4,24	35	1,48
	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	44,34	35	15,52
	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
	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2,21	35	0,77
	Vechnigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3,88	35	1,36
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5,66	35	1,98
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	8,30	35	2,91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf – Verkehrsmanagement	7,72	35	2,70
	Verkehrssanierung Burgdorf – Sanierung Strasse	35,33	35	12,37
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0,83	35	0,29
	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

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
Unteres Reusstal	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	25,69	35	8,99
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
	Requalification du quartier du Bourg – sect. Or- meaux	6,48	35	2,27
	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 Aufwer- tung Ortsdurchfahrt	25,73	35	9,01
	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K103	21,33	35	7,47
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
	Vollanschluss Aesch	55,65	40	22,26
	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28,38	40	11,35
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2,30	40	0,92
Basel	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	0,90
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3,39	40	1,36
	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfel- derstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16,83	40	6,73

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
St.Gallen- Bodensee	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69,44	35	24,30
	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8,06	35	2,82
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9,26	35	3,24
Werdenberg- Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werden- berg – Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0,57	30	0,17
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 / Busswil, Sirmach	1,30	35	0,46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Ab- schnitt Kreisel Dreibrundenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	7,60	35	2,66
	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwankenkreisel)	6,30	35	2,21
	Busbevorzugung Uzwil – Knoten Sonnental	1,80	35	0,63
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkeh- rsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West – Bronschhofen – Teil A	2,85	35	1,00
	Verkehrssicherheit   Sanierung Unfallschwerpunkte (neu)	5,06	35	1,77
Kreuzlingen- Konstanz				
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	30	0,24
	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	3,45	30	1,04
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne – Bitsch Ortsdurchfahrt	6,60	30	1,98
	Knoten bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz / Unter- führung West	12,75	30	3,83

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
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4,95	35	1,73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9,03	35	3,16
	Terminal régional de transport combiné de Monthey -nouvelle entrée routière	10,61	35	3,71
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	6,39	35	2,24
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15,21	35	5,32
	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, 1 <sup>re</sup> 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
	Réaménagement de la place de Carantec (ph.2)	2,69	35	0,94
Grand Genève	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport: section route de Ferney – Voie-des-Traz – aéroport	5,87	35	2,05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzerstrasse	3,11	35	1,09
<b>Somma</b>		<b>750,25</b>		<b>269,70</b>

Tabella A2-4

**Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario 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-Glattal	Paket VM A-Liste	1,90	40	0,76
Bern	Paket VM A-Liste	4,11	35	1,44
Luzern	Paket VM A-Liste	8,71	35	3,05
Unteres Reusstal	Paket VM A-Liste	0,57	35	0,20
Bulle	Paquet GT liste A	1,83	35	0,64
Fribourg	Paquet GT liste A	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	Pacchetto GT lista A	4,25	40	1,70
Lausanne-Morges	Paquet GT liste A	0,97	35	0,34
Valais central	Paquet GT liste A	5,69	35	1,99
<b>Somma</b>		<b>37,60</b>		<b>13,47</b>

Tabella A2-5

**Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A**  
**Settore Riqualifica e sicurezza 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	16,65	40	6,66
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	7,37	35	2,58
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	Paquet VSR liste A	13,34	35	4,67
Fribourg	Paquet VSR liste A	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
Bellinzonese	Pacchetto RSS lista A	2,73	40	1,09
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	7,95	40	3,18
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista A	3,23	35	1,13
Lausanne-Morges	Paquet VSR liste A	1,29	35	0,45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,13	30	3,64
Chablais	Paquet VSR liste A	5,97	35	2,09
Valais central	Paquet VSR liste A	17,80	35	6,23
RUN	Paquet VSR liste A	32,73	40	13,09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,51	35	0,88
<b>Summe</b>		<b>236,80</b>		<b>87,59</b>

Tabella A2-6

## Elenco delle misure - Priorità B

Agglomerato	Misure	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	40	2,36	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12,81	40	5,12	
Limmattal	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1,84	35	0,64	
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,59	35	0,91	
	Paket VM B-Liste	3,70	35	1,30	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,50	35	0,88	
Bern	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstr.	1,50	35	0,53	
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10,88	35	3,81	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	17,10	35	5,99	
	Paket VM B-Liste	10,00	35	3,50	
Biel-Bienne/Lyss	Strassengeb. öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4,66	40	1,86	
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9,14	40	3,66	
	Paket VM B-Liste	15,54	40	6,22	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,36	40	0,94	
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,41	35	2,24	
Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3,61	35	1,26	
	Paket VM B-Liste	1,03	35	0,36	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,04	35	1,41	
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5,05	35	1,77	
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,50	35	0,53	
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,53	40	3,41	

Agglomerato	Misure	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	
Bulle	Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla	3,52	35		1,23	
	Paquet VSR liste B	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 Grand-Rue	11,00	35		3,85	
	Paquet GT liste B	1,66	35		0,58	
	Paquet VSR liste B	6,01	35		2,10	
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	11,87	35		4,15	
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7,40	35		2,59	
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstr.	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: Aeschenplatz	15,30	40		6,12	
St.Gallen-Bodensee	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6,02	35		2,11	
	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	30		5,08	
Obersee	Zubringer Halten (Freienbach)	36,29	35		12,70	
	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4,67	35		1,63	
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,96	35		1,04	

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
Wil	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7,50	35	2,63
	Netzergänzung Nord	28,00	35	9,80
	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8,57	35	3,00
	Netzergänzung Grünaustrasse	12,00	35	4,20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12,40	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	Pacchetto RSS lista B	3,06	40	1,22
Locarnese	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno – Ponte Brolla	1,91	40	0,76
	Pacchetto RSS lista B	9,46	40	3,78
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista B	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
Lausanne-	Paquet GT liste B	0,50	35	0,18
Morges	Paquet VSR liste B	9,80	35	3,43
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,75	30	0,53
	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleeärtenstrasse / Unterführung Ost	12,05	30	3,62
Chablais	Paquet VSR liste B	7,95	35	2,78
	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey – Partie Agglo	5,58	35	1,95
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6,95	35	2,43
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2,45	35	0,86
	Accessibilité sud	7,60	35	2,66
	Paquet VSR liste B	7,37	35	2,58

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
RUN	Requalification de la RC5: priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2 <sup>e</sup> étape	5,58	40	2,23
	Mesures d'accompagnement liées à la mise en 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
	Paquet VSR liste B	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
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport: ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13,69	35	4,79
	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3,35	35	1,17
	Paquet VSR liste B	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
<b>Somma</b>		<b>627,32</b>		<b>226,61</b>

## 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 FG-Unterführung im Link	8,18	35	2,86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitte – Neuhegi/Grüze)	23,65	35	8,28
	Schliessung Netzlücke Velo, Wiesendangen – Oberwinterthur	5,91	35	2,07
Zürich-Glattal	Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	9,85	40	3,94
	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9,85	40	3,94
	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9,85	40	3,94
Limmatall	Würenlos/Neuenhof – Limmatsteg	5,91	35	2,07
	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	2,10
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6,45	35	2,26
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5,57	35	1,95
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
Aareland	Aarau Aarebrücke, FlaMa Fuss- und Veloverkehr	9,30	35	3,26
Basel	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9,82	40	3,93
	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6,53	40	2,61
Basel	Basel: St. Jakobs-Strasse – Velomassnahmen	6,03	40	2,41
	Basel: Fuss-/Veloüberbrücke 3ländereck «Hafenbrücke»	7,03	40	2,81

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
St.Gallen- Bodensee	St.Gallen, Stadtraum Platztor	8,33	35	2,92
	Velobahn – A	7,87	35	2,75
	Bodenseeradweg	7,50	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
Lausanne-Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex / Voie verte, tronçon Préverenges – St-Prex	9,10	35	3,19
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
<b>Somma</b>		<b>240,22</b>		<b>87,31</b>

Tabella A2-8

**Elenco delle misure cofinanziate beneficiarie di un contributo forfettario  
secondo l'articolo 21a OUMin - Priorità A  
Settore Traffico lento**

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	12,45	40	4,98
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9,29	35	3,25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38,35	40	15,34
Limmattal	Paket LV A-Liste	4,29	35	1,50
Langenthal	Paket LV A-Liste	11,71	35	4,10
Bern	Paket LV A-Liste	48,77	35	17,07
Biel-Bienne/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	37,86	35	13,25
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8,46	35	2,96
Zug	Paket LV A-Liste	24,05	40	9,62
Bulle	Paquet MD Liste A	6,23	35	2,18
Fribourg	Paquet MD Liste A	4,83	35	1,69
Aareland	Paket LV A-Liste	11,66	35	4,08
Solothurn	Paket LV A-Liste	8,86	35	3,10
Basel	Paket LV A-Liste	58,93	40	23,57
St.Gallen-Bodensee	Paket LV A-Liste	137,49	35	48,12
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV A-Liste	31,43	30	9,43
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	Pacchetto TL lista A	9,60	40	3,84
Locarnese	Pacchetto TL lista A	9,75	40	3,90
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista A	24,83	35	8,69
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste A	38,89	35	13,61
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	1,40	30	0,42
Chablais	Paquet MD Liste A	3,71	35	1,30
Valais central	Paquet MD Liste A	28,80	35	10,08

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
RUN	Paquet MD Liste A	15,38	40	6,15
Grand Genève	Paquet MD Liste A	43,77	35	15,32
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	19,83	35	6,94
<b>Somma</b>		<b>736,77</b>		<b>265,00</b>

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 Bahnstufunterführung Fuss- und Veloverkehr	9,85	40	3,94
	Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6,50	40	2,60
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe – Teil Central	14,78	40	5,91
	Paket LV B-Liste	41,38	40	16,55
Limmattal	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	15,37	35	5,38
	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für LV	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
	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	46,20	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

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
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10,20	35	3,57
	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1,84	35	0,64
	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4	3,90	35	1,37
	Küssnacht			
	Paket LV B-Liste	27,03	35	9,46
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	6,15	35	2,15
Zug	Paket LV B-Liste	16,85	40	6,74
Bulle	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2,14	35	0,75
Fribourg	Paquet MD Liste B	11,70	35	4,10
Aareland	Paket LV B-Liste	5,00	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-Bodensee	Paket LV B-Liste	79,72	35	27,90
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV B-Liste	17,56	30	5,27
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	7,30
Kreuzlingen-Konstanz	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16,06	35	5,62
	Paket LV B-Liste	13,04	35	4,56
Bellinzonese	Pacchetto TL lista B	4,84	40	1,94
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,56	40	2,22
	Pacchetto TL lista B	1,12	40	0,45
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista B	0,35	35	0,12
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste B	23,19	35	8,12
Chablais	Paquet MD Liste B	4,26	35	1,49
Valais central	Paquet MD Liste B	7,42	35	2,60

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
RUN	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PAI MO.31a)	3,98	40	1,59
	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry – PDE Littoral Ouest	0,08	40	0,03
	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Per- reux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0,40	40	0,16
	Paquet MD Liste B	18,76	40	7,50
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
	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER «Vernier»	20,28	35	7,10
	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
	Paquet MD Liste B	5,73	35	2,01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6,18	35	2,16
<b>Somma</b>		<b>695,68</b>		<b>252,99</b>

## 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 Bahnhofsplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	0,49	35	0,17
Zürich-Glattal	Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	4,43	40	1,77
	Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	1,97	40	0,79
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Gleisquerung	9,85	40	3,94
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahnhof Stadelhofen	9,85	40	3,94
Limmatall	Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	3,94	35	1,38
Bern	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2	33,00	35	11,55
	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)	8,00	35	2,80
	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
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 1	33,50	35	11,73
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 Rothenburg Station (2. Etappe)	16,15	35	5,65
	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	8,00	35	2,80
	Infrastruktur Bahnhof Littau	6,00	35	2,10
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bhf Altdorf West und Ost	14,50	35	5,08
Bulle	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	2,23	35	0,78
Bulle	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	1,89	35	0,66

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
Fribourg	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8,85	35	3,10
	Aménagement de l'interface TP – nouvelle halte RER d'Avry Centre	4,50	35	1,58
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1,50	35	0,53
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3,00	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
	Bushof Grellingen	1,36	40	0,54
	Bushof Frenkendorf	2,01	40	0,80
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
	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45,00	35	15,75
	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	3,70	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
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

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 / 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
<b>Somma</b>		<b>380,24</b>		<b>136,48</b>

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
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Verbesserung Zugang und Aufwer- tung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	12,32	35	4,31
Zürich-Glattal	Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	7,09	40	2,84
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,96	40	1,18
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahn- hof Altstetten	9,85	40	3,94
Limmattal	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund	3,30	35	1,16
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6,91	35	2,42
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausge- staltung ÖV-Knoten)	2,96	35	1,04
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestal- tung ÖV Knoten)	1,98	35	0,69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnah- men im 1. Ausbauschritt, Baustein 4	3,50	35	1,23
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterfüh- rung/Perronzugänge	1,98	35	0,69
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,50	35	2,28
Fribourg	Aménagement de l'interface TP – gare RER de Düdingen	3,90	35	1,37
Soleothurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6,80	35	2,38
	HB Soleothurn 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

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	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
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30,14	40	12,06
	Bushof Bottmingen	7,03	40	2,81
St.Gallen- Bodensee	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
Lausanne-Morges	Lausanne / Aménagement interface Bourdonnette	1,00	35	0,35
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	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30,41	35	10,64
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Seewen	7,94	35	2,78
	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
<b>Somma</b>		<b>215,61</b>		<b>79,91</b>