



1° febbraio 2023

---

# Direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA)

---

## Indice

<b>1</b>	<b>Programma Traffico d'agglomerato (PTA)</b> .....	<b>4</b>
1.1	La politica degli agglomerati della Confederazione .....	4
1.2	Scopo del PTA .....	5
1.3	Basi legali e importanza delle DIPTA .....	6
1.4	Struttura del PTA .....	7
1.5	Perimetro dell'agglomerato e diritto ai contributi .....	8
1.6	Monitoraggio e controllo degli effetti .....	10
<b>2</b>	<b>Requisiti di un programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti</b> .....	<b>12</b>
2.1	Funzioni e obiettivi del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti .....	12
2.2	Struttura ed elementi del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti.....	14
2.2.1	Struttura e coerenza .....	14
2.2.2	Elementi.....	14
2.3	Requisiti formali per la preparazione dei rapporti .....	21
2.4	Coerenza tra una generazione e l'altra.....	23
2.5	Coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe .....	25
2.5.1	Coordinamento con le pianificazioni nazionali .....	26
2.5.2	Coordinamento con le pianificazioni cantonali .....	27
2.6	Requisiti di base (RB) .....	28
2.7	Misure del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti .....	33
<b>3</b>	<b>Procedura d'esame</b> .....	<b>41</b>
3.1	Panoramica e principi generali .....	41
3.2	Criteri d'efficacia (CE) .....	44
3.2.1	CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto.....	45
3.2.2	CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti .....	48
3.2.3	CE 3: aumento della sicurezza del traffico .....	50
3.2.4	CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse .....	50
3.3	Valutazione delle misure .....	52
3.3.1	Misure infrastrutturali di trasporto .....	52
3.3.2	Misure relative agli insediamenti .....	58
3.3.3	Misure relative al paesaggio .....	59
3.3.4	Misure che beneficiano di contributi federali forfettari .....	60
3.4	Valutazione del programma .....	62
3.4.1	Valutazione dei benefici.....	63
3.4.2	Valutazione dei costi.....	64
3.4.3	Definizione dell'aliquota di contribuzione .....	65
3.4.4	Valutazione dello stato di attuazione .....	66
<b>4</b>	<b>Attuazione dei programmi d'agglomerato Trasporti e insediamenti</b> .....	<b>68</b>
4.1	Convenzioni sulle prestazioni .....	68
4.1.1	Rinuncia definitiva.....	68
4.2	Accordi sul finanziamento .....	69
4.3	Termini di esecuzione .....	69
4.4	Termini di attuazione per le misure di 1a e 2a generazione.....	71

Abbreviazioni .....	72
<b>Allegati.....</b>	<b>74</b>
Allegato 1 Esame preliminare .....	74
Allegato 2 Struttura delle schede delle misure e delle schede di documentazione .....	76
Allegato 3 Categorie di misure nel settore dei trasporti – Descrizione e requisiti.....	86
Allegato 4 Requisiti per i geodati e le informazioni specifiche .....	94

# 1 Programma Traffico d'agglomerato (PTA)

## 1.1 La politica degli agglomerati della Confederazione

Le città, gli agglomerati e le aree metropolitane rivestono un'importanza crescente come motori dello sviluppo economico, sociale e culturale, in quanto forniscono anche servizi a vantaggio delle aree circostanti e degli spazi rurali. Nello spazio urbano si concentrano però altresì molte problematiche che interessano il territorio. Lo sviluppo demografico e quello economico, in particolare, si traducono in un aumento della mobilità, con conseguente congestione del sistema dei trasporti.

Il Consiglio federale ha avviato la politica degli agglomerati nel 2001, spinto soprattutto dalla constatazione che l'ingente volume di traffico negli agglomerati può essere gestito solo se la Confederazione cofinanzia i progetti dei Cantoni e dei Comuni nel settore dei trasporti. La relativa base costituzionale è stata creata nel quadro della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni. Il Fondo infrastrutturale, istituito nel 2006 inizialmente per finanziare le infrastrutture di trasporto degli agglomerati fino al 2027, è stato sostituito nel 2018 dal Fondo a durata indeterminata per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Nel rapporto «Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+»<sup>1</sup> il Consiglio federale ha confermato i precedenti orientamenti della politica degli agglomerati della Confederazione, di cui il programma Traffico d'Agglomerato (PTA) costituisce un elemento centrale.

Insieme alla politica per le aree rurali e le regioni montane, la politica degli agglomerati rappresenta una componente fondamentale di uno sviluppo territoriale svizzero. Le due politiche si completano a vicenda, fornendo così un importante contributo all'attuazione del Progetto territoriale Svizzera. Nel 2023 il Consiglio federale si pronuncerà molto probabilmente sui risultati della valutazione delle due politiche, condotta nel 2022, e sul seguito della procedura.

---

<sup>1</sup> Consiglio federale svizzero (2015), «Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+. Per uno sviluppo territoriale coerente in Svizzera», 18 febbraio 2015.

## 1.2 Scopo del PTA

Il sistema dei trasporti e lo sviluppo degli insediamenti sono strettamente interconnessi. Con il PTA la Confederazione promuove una pianificazione coerente dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati oltre i confini comunali, cantonali e nazionali.

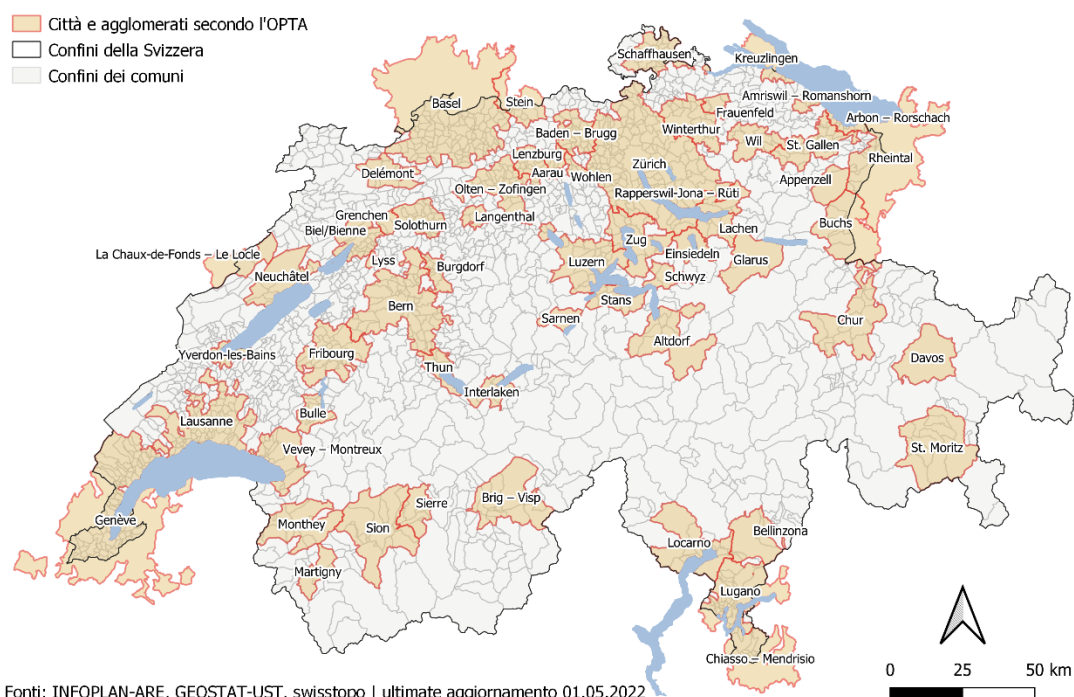
In questo ambito, la Confederazione partecipa al finanziamento delle infrastrutture di trasporto situate nelle città e negli agglomerati, a condizione che il programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti<sup>2</sup> consenta di armonizzare efficacemente lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti.

A seconda del livello istituzionale, si distinguono due diversi strumenti e due diverse procedure:

- sul piano federale interviene il PTA, il cui scopo è quello di ripartire i mezzi del FOSTRA tra i vari programmi d'agglomerato e le relative misure;
- a livello dei singoli agglomerati (Comuni, regioni e Cantoni) si trovano invece i programmi d'agglomerato, nei quali sono definite le strategie – e relative misure d'attuazione – per lo sviluppo dell'agglomerato stesso nonché le modalità di coordinamento dei soggetti coinvolti.

Questi due strumenti concorrono allo sviluppo centripeto degli insediamenti e alla definizione di un sistema globale dei trasporti efficiente e sostenibile.

**Figura 1:** Città e agglomerati aventi diritto ai contributi<sup>3</sup>



<sup>2</sup> L'aggiunta di «Trasporti e insediamenti» al termine *programma d'agglomerato* serve a distinguere e delimitare eventuali programmi d'agglomerato su altri temi. Il termine deriva dalla politica degli agglomerati della Confederazione. Quando di seguito si parla di «programma d'agglomerato», si intende sempre il termine «programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti».

<sup>3</sup> Conformemente all'articolo 19 e allegato 4 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin; RS 725.116.21).

### 1.3 Basi legali e importanza delle DIPTA

Le basi legali per l'elaborazione, l'esame e l'attuazione dei programmi d'agglomerato sono sancite nella legge federale del 30 settembre 2016<sup>4</sup> concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA), nella legge federale del 22 marzo 1985<sup>5</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin), nell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin) e nell'ordinanza del DATEC del 1° febbraio 2020<sup>6</sup> concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA). I mezzi del FOSTRA sono utilizzati per finanziare contributi della Confederazione per misure volte a migliorare il traffico d'agglomerato (cfr. art. 5 cpv. 1 lett. b LFOSTRA). Di norma ogni quattro anni il Consiglio federale propone all'Assemblea federale crediti d'impegno per questi contributi (art. 7 lett. b LFOSTRA). La Confederazione accorda contributi a misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico pedonale e ciclistico (TPC), se tali misure rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti e il loro finanziamento mediante altri mezzi della Confederazione è escluso (art. 17a cpv. 1 e 2 LUMin). I mezzi disponibili per il traffico d'agglomerato si basano sui relativi crediti d'impegno e ammontano di norma al 9–12 per cento delle spese previste dal preventivo del FOSTRA (cfr. art. 17f LUMin). L'articolo 21 OUMin stabilisce i costi computabili per il calcolo dei contributi federali. Le condizioni per il loro versamento sono definite nell'articolo 17c LUMin e il loro importo è calcolato in funzione dell'effetto complessivo dei programmi d'agglomerato (art. 17d LUMin). Nell'allegato 4 OUMin figurano le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi (cfr. art. 19 cpv. 1 OUMin). I Comuni aventi diritto ai contributi sono designati nell'allegato all'OPTA (cfr. art. 1 OPTA). Le convenzioni sulle prestazioni e gli accordi sui finanziamenti sono disciplinati nell'articolo 24 OUMin. I programmi d'agglomerato sono esaminati dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), che a tal fine coinvolge altri uffici federali competenti nei settori trasporti e ambiente (art. 10 OPTA); l'ARE prepara inoltre le convenzioni sulle prestazioni e ne controlla periodicamente il rispetto (cfr. art. 32 cpv. 5 OUMin). Le scadenze per l'avvio dei progetti di costruzione e i dettagli riguardanti le misure che beneficiano di contributi federali forfettari sono stabiliti rispettivamente negli articoli 18 e 17 OPTA.

Le presenti direttive, che poggiano sulle basi legali menzionate sopra, fungono da ausilio tecnico per l'elaborazione, l'esame e l'attuazione dei programmi d'agglomerato dalla 5a generazione e illustrano il metodo d'esame cui deve attenersi la Confederazione. Il loro rispetto garantisce che un programma d'agglomerato soddisfi i requisiti definiti dalla Confederazione, perché solo così la procedura d'esame può essere realizzata in modo proficuo e la Confederazione può garantire che gli enti coinvolti siano trattati su un piede di parità.

---

<sup>4</sup> RS 725.13

<sup>5</sup> RS 725.116.2

<sup>6</sup> RS 725.116.214

## 1.4 Struttura del PTA

Il PTA segue di norma un ciclo quadriennale (cfr. fig. 2). I Cantoni, gli enti regionali e i Comuni che partecipano a un programma d'agglomerato istituiscono un ente unico, che funge da interlocutore nei confronti della Confederazione. Questo ente assicura l'elaborazione o la revisione del programma d'agglomerato. Durante la fase di elaborazione possono essere organizzati colloqui preparatori tra l'ente e la Confederazione, finalizzati a chiarire le domande sollevate dagli agglomerati. La Confederazione stabilisce la data entro cui vanno presentati i programmi d'agglomerato. Se un ente responsabile intende presentarne uno, dovrà annunciarlo almeno un anno prima di tale data. Se non rispetta questo termine, la Confederazione può astenersi dall'esaminare il programma d'agglomerato<sup>7</sup>.

Prima che l'ente responsabile presenti un programma d'agglomerato, l'autorità che detiene la responsabilità politica a livello cantonale (di solito il governo cantonale) deve averne approvate tutte le parti (parte principale assieme al rapporto sull'attuazione, parte con le misure e tabelle di attuazione)<sup>8</sup>.

Nel corso di un **esame preliminare** la Confederazione verifica se sono soddisfatti i requisiti obbligatori che qualificano il programma per l'esame vero e proprio (cap. 2.3). Dopodiché controlla se sono soddisfatti i **requisiti di base** (cap. 2.6).

La prima tappa dell'esame effettivo del programma d'agglomerato consiste nella **valutazione delle misure** (cap. 3.3). L'**efficacia del programma** (valutazione del programma, cap. 3.4), e della sua attuazione (cap. 3.4.4), è poi determinata in base a questa valutazione e all'ulteriore contenuto del programma d'agglomerato (cap. 2.2). L'esito dell'esame condotto dalla Confederazione è riportato in un **rapporto d'esame**.

In base all'esito della valutazione condotta dalla Confederazione viene elaborato il **messaggio** concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato. I mezzi finanziari sono sbloccati per il PTA non appena il Parlamento ha approvato i crediti d'impegno richiesti.

Su questa base la Confederazione stipula una **convenzione sulle prestazioni** con l'ente responsabile (cap. 4.1).

Una volta ottenute le autorizzazioni necessarie e adottati i decreti federali relativi ai crediti, il Cantone interessato stipula un **accordo di finanziamento** con l'ufficio federale competente (cap. 4.2).

**Figura 2:** ciclo quadriennale del PTA



<sup>7</sup> Art. 9 cpv 1 OPTA

<sup>8</sup> Art. 8 OPTA

## 1.5 Perimetro dell'agglomerato e diritto ai contributi

Le città e gli agglomerati aventi diritto a contributi (CDAC) sono elencati nell'articolo 19 e nell'allegato 4 OUMin. Nell'allegato all'OPTA sono elencati i Comuni aventi diritto ai contributi. Nel quadro di ogni nuova generazione i Cantoni o un ente responsabile possono sottoporre al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) una proposta di modifica puntuale dei Comuni aventi diritto ai contributi (aggiunta o stralcio di singoli Comuni). Le proposte sono inoltrate secondo le prescrizioni dell'ARE. La proposta è presa in considerazione a condizione che sia soddisfatto il requisito della coerenza territoriale (art. 19 cpv. 2 OUMin; cfr. art. 1a OPTA). La modifica dell'elenco dei Comuni aventi diritto ai contributi per la 5a generazione è entrata in vigore il 1° gennaio 2023 (cfr. all. OPTA).

Il **perimetro di elaborazione** di un programma d'agglomerato viene definito dal rispettivo ente responsabile. Ai fini di una collaborazione efficiente e mirata, la Confederazione raccomanda tuttavia di incentrare l'elaborazione in linea di principio<sup>9</sup> sul perimetro CDAC conformemente all'allegato all'OPTA.

Gli enti responsabili degli agglomerati hanno la possibilità di scegliere un **perimetro di elaborazione più piccolo di quello dei CDAC** prescritto dalla Confederazione, a condizione che durante l'elaborazione del programma d'agglomerato si tenga conto di quanto segue:

- la scelta del perimetro va motivata;
- nell'analisi devono essere presentate anche importanti relazioni funzionali che vanno oltre i confini del perimetro di elaborazione scelto (sistemi di trasporto, domanda di trasporto / flussi pendolari, strutture insediative).

Se, invece, viene scelto, per esempio per ragioni di ordine funzionale, un **perimetro di elaborazione più grande di quello dei CDAC**, vanno rispettati i seguenti requisiti minimi:

- la scelta del perimetro va motivata;
- i diversi perimetri devono essere ben visibili sulle cartine. Se il perimetro di elaborazione scelto è significativamente più grande di quello dei CDAC, si raccomandano cartine più dettagliate per il perimetro dei CDAC (p. es. focus sullo scenario auspicato e sulle strategie settoriali);
- nelle schede relative alle misure e nelle panoramiche delle cartine deve essere chiaramente visibile quali misure si riferiscono all'interno e quali all'esterno del perimetro dei CDAC;
- le misure che si riferiscono all'esterno del perimetro dei CDAC possono essere cofinanziate se i loro benefici riguardano prevalentemente l'agglomerato o gli agglomerati confinanti (art. 19 cpv. 3 OUMin).

In linea di principio, gli stessi requisiti si applicano ai **programmi d'agglomerato transfrontalieri**. Nella sua valutazione, tuttavia, la Confederazione è attenta alle problematiche specifiche della cooperazione internazionale. Occorre inoltre tenere conto di quanto segue:

- l'ente responsabile garantisce che i partner stranieri siano coinvolti nella preparazione del programma d'agglomerato e che la loro partecipazione finanziaria sia adeguata. Nel quadro delle procedure e degli organi usuali (comitati misti), la Confederazione è a disposizione per sostenere eventuali accordi internazionali;
- in alcuni casi si possono imporre requisiti meno severi sul grado di aggiornamento e sulla qualità dei dati analitici riguardanti i territori svizzeri<sup>10</sup>. Per quanto possibile, tuttavia, i dati forniti (soprattutto sul traffico transfrontaliero) vanno gradualmente migliorati;

---

<sup>9</sup> Cfr. tuttavia art. 19 cpv. 2 OUMin

<sup>10</sup> Le sfide specifiche devono essere presentate in modo dettagliato e comprensibile nei vari elementi, in particolare nell'elemento 2 «Analisi della situazione e delle tendenze», affinché la Confederazione possa tenerne conto nella valutazione del programma.



- le misure relative alle infrastrutture di trasporto nelle regioni estere limitrofe possono essere cofinanziate. Poiché il PTA ha come termine di riferimento la Svizzera, per valutare una misura relativa alle infrastrutture di trasporto realizzata all'estero è necessario sapere se quest'ultima comporta un beneficio determinante in Svizzera<sup>11</sup>. Nel caso invece di misure di minore entità, occorre dimostrare che influiranno in maniera sensibile sulla scelta dei mezzi di trasporto e sui flussi di passeggeri nell'ambito del traffico transfrontaliero. Tale prova deve essere fornita – in termini qualitativi e, ove possibile e opportuno, anche quantitativi – nelle schede relative alle misure. Le misure che beneficiano di contributi federali forfettari rappresentano un caso particolare: le descrizioni qualitative dei vantaggi per la Svizzera vanno fornite per il pacchetto complessivo di misure e non per ogni misura parziale.

---

<sup>11</sup> Art. 4 cpv. 4 OPTA

## 1.6 Monitoraggio e controllo degli effetti

Secondo l'articolo 5 della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (LSu)<sup>12</sup> la Confederazione deve effettuare periodicamente un controllo degli effetti<sup>13</sup> del PTA. Ciò consente al Consiglio federale di verificare se i fondi federali stanziati sono utilizzati in modo economico ed efficace (cfr. art. 1 lett. b LSu) e in conformità con gli obiettivi del PTA (cap. 1.2). I risultati del controllo sono recepiti in primis dalle Camere federali, che nell'ambito del messaggio relativo a ogni generazione di programmi sono informate in merito al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Per il monitoraggio degli sviluppi all'interno del perimetro dei CDAC sono utilizzati cinque indicatori, i cosiddetti indicatori MOCA (**m**onitoraggio e **c**ontrolling del traffico d'**a**gglomerato). Questi indicatori costituiscono una base per il monitoraggio<sup>14</sup> e il controllo degli effetti del PTA. Per ogni indicatore gli enti responsabili definiscono ogni quattro anni un valore di riferimento in base alle prescrizioni dell'ARE e compilano un questionario sul raggiungimento degli obiettivi<sup>15</sup>.

### Definizione dei valori di riferimento per gli indicatori MOCA

Nella 5a generazione sono definiti dal punto di vista quantitativo i valori di riferimento per l'orizzonte temporale 2040<sup>16</sup>. L'ente responsabile definisce e controlla i valori di riferimento per i cinque indicatori MOCA<sup>17</sup>. Questi valori di riferimento e il contributo concreto all'efficacia del programma attuale per il raggiungimento di tali valori devono essere presentati in modo ricostruibile nel rapporto principale. La definizione dei valori di riferimento non ha alcuna incidenza sulla valutazione delle misure e del programma da parte della Confederazione. All'inizio della fase di elaborazione dei programmi d'agglomerato, l'ARE fornisce agli enti responsabili gli ultimi dati relativi agli indicatori MOCA per il perimetro CDAC corrispondente. Qui di seguito sono riportati i **requisiti quantitativi** da osservare per la definizione dei valori di riferimento.

**Tabella 1:** requisiti quantitativi per la determinazione dei valori di riferimento

Indicatore		Requisito
1	Ripartizione modale	Quota di trasporto individuale motorizzato (TIM; in %) misurata in base alla distanza giornaliera (principio del luogo di domicilio) per l'orizzonte temporale dello scenario auspicato
2	Incidenti	Numero di persone coinvolte in incidenti (feriti e morti) nel traffico stradale (al di fuori della rete delle strade nazionali) per ogni 1000 abitanti (+0,5 posti di lavoro) nell'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato

<sup>12</sup> RS 616.1

<sup>13</sup> Il controllo degli effetti serve per la valutazione dell'efficacia del PTA, che si basa da un lato su un'analisi quantitativa degli indicatori MOCA e dei valori di riferimento e, dall'altro lato, sulla stima qualitativa dell'efficacia da parte degli enti responsabili mediante questionari.

<sup>14</sup> Nell'ambito del monitoraggio l'ARE mette a disposizione dati sui cinque indicatori MOCA.

<sup>15</sup> Art. 20 cpv. 2 OPTA

<sup>16</sup> Quale orizzonte temporale è considerato il 2040 per poter garantire un confronto tra i dati.

<sup>17</sup> Art. 20 cpv. 2 OPTA

3	Quota abitanti per livello di accessibilità del trasporto pubblico (TP)	Ripartizione A/B/C/D/nessuno in base al livello di accessibilità del TP per l'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato (secondo il metodo ARE <sup>18</sup> )
4	Quota occupati per livello di accessibilità del TP	Ripartizione A/B/C/D/nessuno in base al livello di accessibilità del TP per l'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato (secondo il metodo ARE)
5	Densità delle zone per l'abitazione, delle zone miste e delle zone centrali edificate	Numero di abitanti e di occupati (ETP) per ogni ettaro di dette superfici per l'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato

Per poter essere confrontati, i valori di riferimento dovrebbero di norma riferirsi al perimetro CDAC corrispondente. Gli enti responsabili sono tuttavia liberi di definire tali valori per il perimetro CDAC o per il perimetro di elaborazione. Se si opta per un perimetro diverso da quello CDAC, oltre ai valori di riferimento occorre fornire i dati disponibili sullo stato attuale e su quanto già effettuato in tale perimetro.

Qui di seguito le possibili alternative:

- 1) agglomerato con Comuni esterni al perimetro CDAC: se nel perimetro di elaborazione si trovano Comuni che non appartengono al perimetro CDAC, dai dati da fornire vanno sottratti quelli relativi a questi Comuni;
- 2) agglomerato con più perimetri CDAC: nel caso di agglomerati il cui perimetro di elaborazione include due o più perimetri CDAC viene definito un solo valore di riferimento per ogni indicatore, ossia per l'intero perimetro di elaborazione (se necessario facendo astrazione dai Comuni CDAC);
- 3) agglomerato transfrontaliero: i valori di riferimento sono definiti per la parte dell'agglomerato situata in territorio elvetico (Comuni CDAC)<sup>19</sup>.

Gli indicatori MOCA servono non solo ai fini del controllo degli effetti, ma anche come riferimenti per l'elaborazione o la rielaborazione dei programmi d'agglomerato in relazione all'efficacia auspicata, in quanto integrano lo scenario di riferimento con dati fondati dal punto di vista quantitativo. Si mira inoltre a mostrare in che misura le strategie settoriali e le misure chiave attuali del programma forniscono un contributo per il raggiungimento dei valori di riferimento.

## Questionario

Di norma ogni quattro anni gli enti responsabili compilano un questionario<sup>20</sup>, inviato dall'ARE a tutti gli agglomerati che hanno stipulato almeno una volta una convenzione sulle prestazioni in relazione a un programma d'agglomerato. Le informazioni fornite nei questionari non hanno alcuna incidenza sui risultati dell'esame condotto dalla Confederazione su un programma d'agglomerato né sull'impostazione delle convenzioni sulle prestazioni. Gli enti responsabili sono tenuti a fornire le informazioni richieste anche se non si presentano una o più generazioni di un PA.

Lo scopo del questionario è quello di raccogliere informazioni sugli effetti non quantificabili del PTA. A tal fine sono richieste conoscenze tecniche che non devono tuttavia essere approvate dalla relativa autorità politica competente. Il questionario compilato è utilizzato esclusivamente ai fini del controllo degli effetti.

<sup>18</sup> I livelli di accessibilità del TP determinate dall'ARE costituiscono attualmente l'unico record di dati sull'urbanizzazione disponibili per tutta la Svizzera.

<sup>19</sup> Poiché i dati relativi alla parte oltreconfine non sono utilizzabili ai fini di un confronto, la Confederazione richiede solo gli indicatori relativi alla parte svizzera.

<sup>20</sup> Generalmente circa uno o due anni prima della presentazione dei programmi d'agglomerato.

## 2 Requisiti di un programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti

### 2.1 Funzioni e obiettivi del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti

Il programma d'agglomerato svolge le funzioni riportate qui di seguito.

- Per gli enti territoriali interessati e per gli enti responsabili funge da strumento di coordinamento e gestione per pianificare e coordinare lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti in un'ottica globale e tenendo conto del paesaggio.
- Definisce gli sviluppi auspicati dall'agglomerato a medio e lungo termine nei settori trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio.
- Assicura il coordinamento con le misure previste nelle pianificazioni nazionali, cantonali e nelle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe<sup>21</sup>.
- È uno strumento per l'attuazione di misure concrete nei settori trasporti e insediamenti.
- È lo strumento attraverso il quale l'ente responsabile fa richiesta di contributi federali per le misure infrastrutturali di trasporto che rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati.
- Funge da base per la valutazione dei programmi e delle misure e per la determinazione dell'aliquota di contribuzione a opera della Confederazione.

Il programma d'agglomerato persegue gli **obiettivi** riportati qui di seguito.

1. **Coordinamento fra trasporti e insediamenti:** il programma d'agglomerato promuove uno sviluppo globale dei trasporti e degli insediamenti (tenendo conto del paesaggio) coordinato a livello comunale, cantonale e transfrontaliero.
2. **Cofinanziamento di soluzioni nel settore dei trasporti:** il programma d'agglomerato consente alla Confederazione di cofinanziare, all'interno degli agglomerati, importanti infrastrutture di trasporto che, da soli, i Cantoni e i Comuni farebbero fatica a sostenere finanziariamente.
3. **Coordinamento delle misure previste dalle pianificazioni nazionali, cantonali e da altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe:** il programma d'agglomerato delinea strategie globali dei trasporti che vengono coordinate con le reti stradali e ferroviarie preposte e con le pianificazioni delle corrispondenti misure nei settori trasporti e insediamenti.
4. **Sviluppo centripeto degli insediamenti:** il programma d'agglomerato favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti qualitativamente elevato e all'insegna del risparmio delle superfici. Incentiva la possibilità di percorrere tragitti brevi e contribuisce alla qualità della vita negli agglomerati, migliorando l'attrattiva dei luoghi pubblici, degli spazi liberi a vocazione residenziale e dei paesaggi periurbani.
5. **Riduzione, trasferimento, gestione sostenibile e interconnessione del traffico:** nel programma d'agglomerato sono proposte soluzioni trasversali ai vari vettori di trasporto (visione globale dei trasporti) per gestire l'aumento del traffico in maniera efficiente e alla luce delle innovazioni tecniche. Attraverso una combinazione ottimale di misure efficienti tanto in termini di costo quanto di superficie occupata – per il TIM, il TP e il trasporto combinato – si garantisce che la rete dei trasporti possa funzionare anche in futuro, causando i minori danni possibili a carico dell'ambiente e puntando alla brevità dei percorsi. Oltre a un coordinamento soddisfacente fra trasporti e insediamenti, ciò presuppone anche misure di gestione e incentivi come pure misure orientate alla domanda e al comportamento degli utenti.
6. **Coordinamento della necessità d'intervento di generazione in generazione:** ogni programma d'agglomerato si fonda sulle generazioni precedenti e sulle misure già concordate, nell'ottica di una pianificazione continua.

---

<sup>21</sup> Art. 6 lett. c OPTA

7. **Attuazione delle misure:** il programma d'agglomerato reputa importante che l'attuazione delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti possa avvenire in modo mirato, coordinato e nel rispetto dei termini previsti. Il cofinanziamento da parte della Confederazione si focalizza su progetti attuabili giunti nella fase finale di pianificazione e con finanziamento garantito.
8. **Collaborazione a livello regionale e migliore coordinamento con la Confederazione:** il programma d'agglomerato costituisce uno strumento importante ai fini di una collaborazione più efficace e vincolante tra Cantoni, Regioni, città e Comuni, nonché con le regioni estere limitrofe. Tale collaborazione, a sua volta, pone le basi per poter coordinare a livello transfrontaliero l'attuazione di soluzioni efficaci in grado di raccogliere consensi maggioritari. Se incidono su quelle nazionali, le pianificazioni regionali devono essere concertate con gli uffici federali competenti prima che venga presentato il programma d'agglomerato.

## **2.2 Struttura ed elementi del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti**

### **2.2.1 Struttura e coerenza**

Un programma d'agglomerato include almeno tre parti: una parte principale, una con le misure e, infine, le tabelle di attuazione; queste ultime obbligatorie se in una delle generazioni precedenti è stata stipulata una convenzione sulle prestazioni<sup>22</sup>.

La parte principale si compone di almeno sei elementi<sup>23</sup> (cap. 2.2.2 e fig. 3): rapporto sull'attuazione, analisi della situazione e delle tendenze, scenario auspicato, necessità d'intervento, strategie settoriali e misure con il rispettivo ordine di priorità. Nell'ottica di una pianificazione continua, non è necessario che tutti gli elementi del programma d'agglomerato siano rielaborati in ciascuna generazione. La frequenza minima dell'aggiornamento dei diversi elementi è descritta nel capitolo 2.2.2. Anche se non si rielaborano tutti gli elementi, il «filo conduttore» va mantenuto e ogni generazione di un programma d'agglomerato dev'essere di per sé leggibile e comprensibile.

La parte con le misure si compone di almeno una scheda per ogni misura A e B e di una tabella con le misure pertinenti delle pianificazioni nazionali, cantonali e delle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe<sup>24</sup>.

Una caratteristica fondamentale dei programmi d'agglomerato è la coerenza. Tra una generazione e l'altra (cap. 2.4), in termini di contenuti (cap. 2.2.2) e con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe<sup>25</sup>.

### **2.2.2 Elementi**

Ciascuno dei sei elementi della parte principale sviluppa e integra in maniera coerente quello precedente, creando un «filo conduttore»<sup>26</sup>. Benché gli agglomerati siano liberi di modificare l'ordine di presentazione degli elementi, per assicurare la riconoscibilità del «filo conduttore» la Confederazione raccomanda di attenersi ai seguenti principi: la necessità d'intervento, le strategie settoriali e le misure vanno desunte e classificate in ordine di priorità confrontando l'analisi della situazione / delle tendenze e lo scenario auspicato; occorre poi tenere conto in maniera sistematica dell'attuazione delle misure già adottate nonché delle misure relative alle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti.

Il PTA prevede un ciclo quadriennale e il programma d'agglomerato si inserisce in questa cadenza. Le generazioni precedenti vengono aggiornate, ulteriormente elaborate e ottimizzate nell'ambito di una procedura periodica. Gli enti responsabili hanno la possibilità di saltare una generazione senza che ciò incida negativamente sull'efficacia del programma della generazione successiva (cap. 3.4.1).

Qui di seguito viene indicata la frequenza minima con cui ciascun elemento deve essere aggiornato. Nel caso in cui singoli elementi non siano stati oggetto di alcuna rielaborazione o lo siano stati sono in misura marginale, occorre segnalarlo per ogni elemento fornendo una breve motivazione. Qualora sia stata saltata una generazione, nel caso di un nuovo inoltro di un programma d'agglomerato vanno aggiornati obbligatoriamente tutti gli elementi, facendo eccezione eventualmente allo scenario auspicato. Per ogni generazione possono essere definiti temi prioritari dal punto di vista contenutistico o territoriale sempre che siano giustificabili e logicamente desumibili dalla necessità d'intervento aggiornata. A tal riguardo occorre tener conto delle indicazioni fornite nel precedente rapporto d'esame della Confederazione. Il grado di priorità non comporta necessariamente un punteggio inferiore in sede di valutazione del

---

<sup>22</sup> Art. 1b OPTA

<sup>23</sup> Art. 2 OPTA

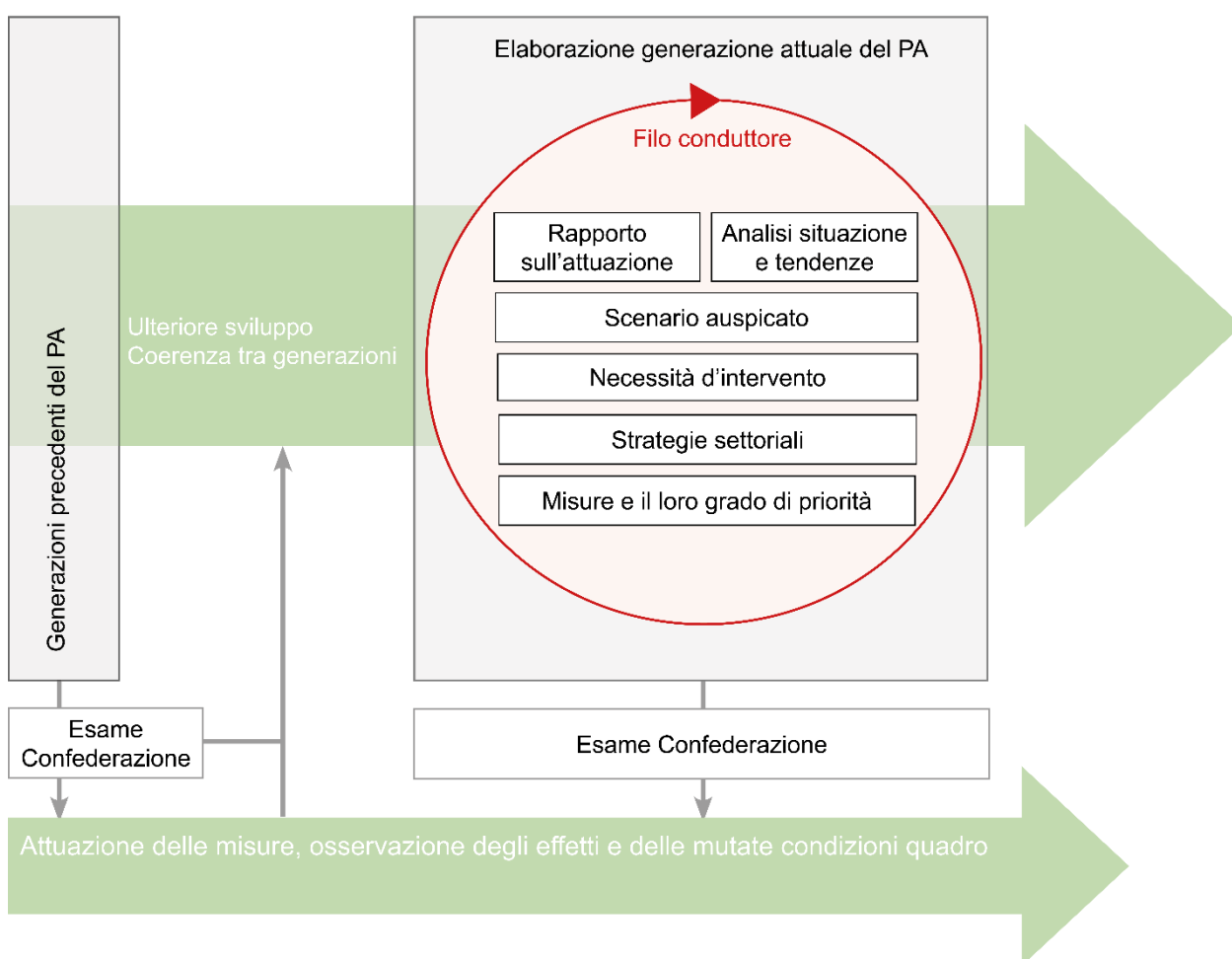
<sup>24</sup> Art. 3 OPTA

<sup>25</sup> Art. 6 OPTA

<sup>26</sup> Art. 6 lett. b OPTA

programma se nella generazione interessata non si riscontra alcuna necessità d'intervento negli elementi non trattati e se il programma d'agglomerato prevede nel complesso una pianificazione globale coerente per coordinare lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti. Per quanto riguarda le rappresentazioni cartografiche, vanno fornite almeno quelle riguardanti gli aspetti principali delineati nell'analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato, le strategie settoriali, le misure A e B dell'attuale generazione e le tabelle di attuazione<sup>27</sup>). Se sono sufficientemente significative, è possibile servirsi di singole cartine per illustrare contemporaneamente più elementi (p. es. lo scenario auspicato e la strategia settoriale Insediamenti). Le cartine non sono invece obbligatorie per l'elemento «necessità d'intervento», sebbene la loro presenza sia auspicabile per agevolare la comprensione del programma d'agglomerato (p. es. cartine che mettono in evidenza i punti critici).

**Figura 3:** elementi e «filo conduttore» per lo sviluppo e l'attuazione di un programma d'agglomerato



Qui di seguito vengono descritte le parti costitutive fondamentali dei sei elementi. Per ulteriori dettagli in merito ai requisiti stabiliti per i singoli elementi, si rimanda ai requisiti di base (cap. 2.6) e all'allegato 1.

### 1. Rapporto di attuazione (aggiornamento: ogni quattro anni)

Domanda di fondo: qual è lo stato di avanzamento raggiunto nell'attuazione del programma d'agglomerato?

<sup>27</sup> Art. 1 lett. c e art. 2 cpv. 2 OPTA

In questo elemento viene illustrato l'attuale stato di attuazione delle generazioni precedenti. Poiché rappresenta una premessa fondamentale per determinare la necessità d'intervento e, di conseguenza, le misure dell'attuale generazione, per questo elemento è richiesto un aggiornamento quadriennale.

Il rapporto di attuazione contenuto nella parte principale contempla quanto segue:

- indica se l'agglomerato è riuscito a rispettare la sua tabella di marcia in relazione allo scenario auspicato, alle strategie settoriali e ai valori di riferimento degli indicatori MOCA;
- fornisce una panoramica sullo stato di attuazione delle misure in ogni generazione, soffermandosi in particolare tra tutte le generazioni sulle misure di maggiore entità e su quelle chiave nei settori trasporti, insediamenti e, se del caso, paesaggio. Le misure chiave sono quelle misure determinanti per l'efficacia del rispettivo programma d'agglomerato. Nel rapporto di attuazione vanno esaminate inoltre le misure che esercitano una certa influenza sull'efficacia del programma d'agglomerato. Devono infine essere indicate le successive tappe di attuazione per le misure non ancora implementate e devono essere definite le nuove misure che si rendono necessarie per la generazione in corso (cfr. elemento «necessità d'intervento»);
- in fase di valutazione del programma lo stato di attuazione delle misure A è valutato conformemente alla convenzione sulle prestazioni della penultima generazione (cfr. cap. 3.4.4); tale stato di attuazione va presentato nel rapporto di attuazione;
- nel rapporto di attuazione vanno segnalati i ritardi nell'attuazione delle misure nei settori trasporti, insediamenti e paesaggio e i motivi determinanti, specificando anche se sono stati profusi sforzi per accelerare l'attuazione delle misure o se sono state esaminate alternative. Nel caso delle misure nel settore dei trasporti cofinanziate dalla Confederazione occorre specificare se il termine per l'avvio dell'esecuzione del progetto di costruzione secondo l'articolo 18 OPTA potrebbe non essere rispettato.

Oltre al rapporto di attuazione, la parte principale prevede anche le tabelle di attuazione<sup>28</sup>:

- nelle tabelle di attuazione viene specificato in maniera sistematica, per tutte le misure conformemente alle convenzioni sulle prestazioni delle precedenti generazioni, come sta procedendo l'attuazione di ogni singola misura e le ragioni di eventuali ritardi. L'ARE definisce la forma delle tabelle e le trasmette agli enti responsabili.

## **2. Analisi della situazione e delle tendenze (aggiornamento: ogni quattro-otto anni)**

Domanda di fondo: che tipo di sviluppo ha registrato fino a questo momento l'agglomerato nei settori trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio? Come si evolverà in assenza di una pianificazione in questi settori?

Questo elemento traccia un quadro dello stato attuale dei sistemi dei trasporti e della struttura degli insediamenti, il tutto tenendo in debita considerazione sia il paesaggio che l'ambiente. L'analisi della situazione in ambito ambientale (p. es. emissioni foniche e atmosferiche) è un requisito essenziale per poter valutare l'impatto del programma d'agglomerato sull'ambiente. Per poter comprendere la necessità d'intervento e le varie interazioni, occorre in linea di principio procedere a un'analisi della situazione e delle tendenze per ogni nuova generazione. Non vi è alcun bisogno, tuttavia, di aggiornarla interamente di generazione in generazione: qualora in una precedente generazione abbia avuto luogo un'analisi esaustiva, nell'ambito della generazione in corso ci si limiterà sostanzialmente ad aggiornare i principali indicatori. Oltre agli sviluppi intervenuti fino al momento in esame, l'analisi della situazione e delle

---

<sup>28</sup> Art. 1 lett. c OPTA



tendenze prende in esame anche le tendenze in atto. Una valutazione degli obiettivi raggiunti, con esplicito riferimento alle misure già adottate, avviene nel capitolo dedicato alla necessità d'intervento.

Nell'analisi della situazione e delle tendenze devono essere trattate almeno le tematiche di seguito elencate, aggiungendo se possibile anche uno scadenziario alla descrizione della situazione attuale.

- Perimetro dell'agglomerato, struttura territoriale e nesso funzionale con gli agglomerati e i comprensori circostanti (p. es. area d'intervento del progetto territoriale).
- Settore insediamenti: evoluzione demografica e occupazionale; sviluppo insediativo; ubicazione di importanti sviluppi insediativi (p. es. poli di sviluppo, comprensori adatti a uno sviluppo centripeto e grandi generatori di traffico conformemente al piano direttore cantonale e/o ad altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio<sup>29</sup>) con relativa qualità dei collegamenti con i mezzi di trasporto.
- Settore paesaggio e ambiente: struttura generale del paesaggio e degli spazi liberi (all'interno e all'esterno degli insediamenti), principali cesure verdi con funzione di ripartizione degli insediamenti e corridoi di collegamento ecologico; zone protette; inquinamento atmosferico (NOx, PM10) e acustico.
- Settore trasporti: analisi territoriale dei flussi di pendolari nonché di altri flussi rilevanti di traffico (p. es. traffico dovuto ad attività economiche, agli acquisti o al turismo), ripartizione modale (volume e prestazione di trasporto); domanda e offerta del sistema di trasporto pubblico (ferrovia, tram, autobus); struttura e carico della rete stradale (gerarchia delle reti, problemi di capacità); ubicazione delle zone a traffico ridotto; misure orientate o dettate dalla domanda e dall'offerta (misure push e pull), compresa la gestione dei parcheggi; struttura e qualità della rete del TPC; offerte multimodali; incidentalità sulle strade; attività nell'ambito della gestione della mobilità.

Nell'ambito di questo elemento è opportuno illustrare anche l'evoluzione degli indicatori MOCA.

Nell'analisi della situazione e delle tendenze vanno poi trattati ulteriori temi in funzione delle sfide specifiche che i singoli Cantoni si trovano ad affrontare e che possono derivare dalle dimensioni dell'agglomerato, dalla sua posizione geografica (p. es. agglomerati delle regioni di montagna), da una situazione transfrontaliera (confini cantonali o nazionali) o da funzioni particolari assolute (p. es. agglomerato a vocazione turistica, comprensori con particolari esigenze sul piano logistico o altre sfide specifiche). Queste particolarità sono prese in esame in fase di valutazione dei programmi, a condizione tuttavia che i nessi tra le sfide specifiche e l'orientamento strategico del programma d'agglomerato vengano illustrati in maniera verificabile.

### **3. Scenario auspicato (aggiornamento: ogni otto-dodici anni)**

Domanda di fondo: qual è la struttura auspicata dall'agglomerato a livello di trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio?

Lo scenario auspicato indica concretamente a livello territoriale, in forma cartografica e testuale, la struttura insediativa e del sistema dei trasporti a cui punta l'agglomerato, in considerazione del paesaggio. I temi legati al paesaggio devono essere trattati nella misura in cui è possibile valutare le ripercussioni sul paesaggio esercitate dalle misure relative ai trasporti e agli insediamenti. In termini quantitativi, si raccomanda di presentare e includere in questo elemento tra gli altri i valori di riferimento per gli indicatori MOCA, analizzando anche le problematiche specifiche all'agglomerato che hanno un'incidenza sugli insediamenti e sui trasporti (anche al di fuori del perimetro CDAC). Per quanto nello

---

<sup>29</sup> Nelle DIPTA il termine «altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio» è utilizzato come concetto generale per le pianificazioni, come ad esempio piani direttori regionali, pianificazioni regionali, piani regionali dei trasporti e degli insediamenti, eccetera.

scenario auspicato si faccia riferimento a una situazione futura, in determinate circostanze può essere opportuno illustrare già in tale sede le principali differenze rispetto allo stato attuale. Le (principali) differenze sono tuttavia in genere affrontate nel contesto delle strategie settoriali. L'orizzonte temporale è di 20 anni circa a partire dalla generazione in corso. Nello scenario auspicato devono essere trattati almeno i seguenti temi:

- definizione delle tipologie di spazio con i rispettivi obiettivi di sviluppo;
- principali elementi del sistema dei trasporti e relativo coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti;
- principali spazi naturali e paesaggistici e il loro reciproco collegamento;
- considerazione degli obiettivi e delle strategie del Progetto territoriale Svizzera, del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, e delle strategie di sviluppo territoriale dei Cantoni.

Poiché lo scenario auspicato resta costante nelle generazioni, è sconsigliabile sottoporlo a un totale aggiornamento a ogni nuova generazione. La necessità di modificarlo si pone invece quando ciò risulta opportuno sulla scorta degli sviluppi osservati o dei valori di riferimento fissati, oppure in presenza di indicazioni in tal senso nel rapporto d'esame concernente la precedente generazione. Occorre in ogni caso precisare se, e in quali punti, uno scenario auspicato sia stato oggetto di modifiche sostanziali rispetto alla generazione precedente.

#### **4. Necessità d'intervento (aggiornamento: ogni quattro anni)**

Domanda di fondo: alla luce dell'analisi della situazione e delle tendenze, dello scenario auspicato, delle strategie settoriali e delle misure già concordate, dove si riscontrano le maggiori lacune? Quali problemi devono essere affrontati in via prioritaria?

Mettendo a confronto l'analisi della situazione e delle tendenze, lo stato di attuazione delle misure, le strategie settoriali e lo scenario auspicato (confronto tra la situazione auspicata e quella reale), viene illustrata la necessità d'intervento rimanente per la generazione in corso. L'obiettivo è quello di spiegare in maniera chiara e comprensibile quali problemi debbano essere affrontati con assoluta priorità nel corso dell'attuale generazione (cosa bisogna fare nella generazione in corso e perché? Quale obiettivo si persegue? Cosa è coerente con le precedenti generazioni? Quali sono le novità / i cambiamenti?) e quali sono le priorità delle strategie settoriali e le misure da essi desunte. In questo elemento si espone in particolare quali lacune sono state risolte grazie alle misure già adottate e in quali ambiti invece è ancora necessario intervenire. Per praticità, e non perché sia obbligatorio, tale rappresentazione avviene sia in forma cartografica (cartine che mettono in evidenza i punti critici) sia tramite una tabella riassuntiva. L'elemento della necessità d'intervento consente di fare riferimento a focalizzazioni tematiche o territoriali nell'attuale programma d'agglomerato. Qualora vi siano difficoltà nell'attuazione di progetti chiave, devono essere indicate le soluzioni di ripiego (p. es. sotto forma di scenari). Bisognerebbe anche assegnare una priorità agli interventi necessari individuati, in modo da motivare il contenuto della generazione in corso. Ciò può essere fatto interamente in questo elemento oppure come parte delle strategie settoriali.

Oltre a fungere da cerniera tra l'analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato, le strategie settoriali e le misure dell'attuale programma, questo elemento opera come anello di congiunzione tra le diverse generazioni. Come tale, svolge un ruolo determinate ai fini della prova della coerenza tra una generazione e l'altra e della valutazione dell'efficacia complessiva di un programma d'agglomerato, ragione per cui deve essere aggiornato ogni quattro anni nei settori trasporti e insediamenti. Se un programma d'agglomerato contiene anche misure relative al paesaggio, nel contesto della necessità d'intervento andrà considerato anche il tema del paesaggio. In caso contrario, il paesaggio può anche non essere incluso in questo elemento.

## 5. Strategie settoriali (aggiornamento: ogni quattro-otto anni)

Domanda di fondo: in che modo si intende concretizzare lo scenario auspicato e reagire mediante le strategie settoriali alle necessità d'intervento individuate nei settori trasporti e insediamenti (tenendo conto del paesaggio) e come sono stati identificati gli interventi da attuare?

Le strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio, fanno riferimento alla necessità d'intervento per indirizzare l'agglomerato verso lo scenario auspicato definito. Scaturiscono dallo scenario auspicato e devono tenere in debita considerazione la necessità d'intervento. Sono richieste strategie concrete sul piano territoriale, riguardanti la situazione specifica dell'agglomerato. Oltre a spiegazioni testuali, contengono obbligatoriamente anche rappresentazioni cartografiche<sup>30</sup> e devono essere sottoposte a verifica a ogni nuova generazione. Nelle strategie settoriali vanno trattati almeno i punti riportati qui di seguito.

- Strategia settoriale Insediamenti (tenendo conto del paesaggio): spiegazioni sul coordinamento con i piani direttori cantonali e con altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio. Indicazioni concrete e differenziate, desunte dallo scenario auspicato, in merito all'evoluzione di importanti sviluppi insediativi rilevanti per l'agglomerato, alle aree adatte a uno sviluppo centripeto e alla relativa utilizzazione nonché al coordinamento con i poli di sviluppo riportati nei piani direttori cantonali e in altre pianificazioni fondamentali. Coordinamento con la rete e l'offerta di trasporto esistente e con le nuove infrastrutture di trasporto. Spazi liberi all'interno del comprensorio insediativo e altri sviluppi importanti, con l'inclusione degli aspetti riguardanti il paesaggio. A tal riguardo, potrebbero essere inserite ad esempio indicazioni strategiche riguardanti gli elementi del paesaggio che rivestono un valore particolare dal punto di vista della biodiversità, dell'immagine paesaggistica, delle aree di svago di prossimità o delle cesure. Non è obbligatorio inserire una strategia settoriale distinta per il paesaggio.
- Strategia settoriale Trasporti: piani relativi allo sviluppo e alle gerarchie delle reti di tutti i vettori di trasporto (eliminazione delle lacune lungo la rete, completamenti della rete, principali piattaforme dei trasporti nonché miglioramenti qualitativi e dell'offerta per il TP, il TIM e il TPC). Le rappresentazioni devono essere scelte in maniera tale da mettere in evidenza sia gli obiettivi di sviluppo dei singoli vettori di trasporto sia il relativo coordinamento in un'ottica globale nel perimetro di elaborazione dell'agglomerato. Vanno inoltre illustrati i programmi d'offerta del TP, le strategie per il coordinamento dei vettori di trasporto e lo sviluppo di offerte multimodali, la gestione del traffico e della mobilità (cfr. cap. 2.7 in relazione alle misure che incentivano la domanda) nonché eventuali strategie volte alla decarbonizzazione dei trasporti (p. es. promozione della mobilità elettrica). Negli agglomerati in cui l'incidenza del traffico dovuto ad attività economiche<sup>31</sup> è significativa e sono presenti sedi logistiche, è raccomandabile integrare nel programma anche questa tipologia di traffico. Il traffico dovuto ad attività economiche è un traffico importante nel sistema globale dei trasporti di un agglomerato, deve essere considerato nella pianificazione globale dei trasporti e può comportare misure concrete. Per il traffico turistico negli agglomerati a vocazione turistica si procede in modo analogo. Le strategie settoriali mostrano inoltre il coordinamento con le misure previste nelle pianificazioni nazionali, cantonali e nelle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

---

<sup>30</sup> Art. 2 cpv. 2 OPTA

<sup>31</sup> Il termine «traffico dovuto ad attività economiche» comprende i segmenti del traffico merci, del traffico di servizi (con e senza merci) e del traffico viaggiatori (a tal fine cfr. lo studio «Traffico urbano dovuto ad attività economiche», ARE, novembre 2021).

## **6. Misure e relativo ordine di priorità (aggiornamento: ogni quattro anni)**

Domanda di fondo: quale portafoglio aggiornato di misure si intende usare per dare attuazione alle strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti? Per quali misure relative ai trasporti si fa richiesta di un cofinanziamento da parte della Confederazione?

Il portafoglio di misure deve essere aggiornato di generazione in generazione. È possibile ogni volta definire specifiche priorità a livello tematico o territoriale, in funzione della necessità d'intervento e delle risorse finanziarie disponibili.

- In questo elemento vengono presentate le misure pianificate per dare attuazione alle strategie settoriali per i trasporti e gli insediamenti.
- Il portafoglio di misure comprende tutte le misure cofinanziabili o meno (sul lato dell'offerta e della domanda) relative ai settori trasporti e insediamenti.
- Se un programma d'agglomerato include anche misure in ambito paesaggistico, anche queste ultime devono essere presentate in questa sede e la loro necessità deve scaturire da quanto illustrato in precedenza (cioè nell'ambito dell'elemento «necessità d'intervento»).
- L'ente responsabile propone una priorità da assegnare a ogni misura (A, B o C). Le misure nei settori trasporti e insediamenti con priorità A e B vanno obbligatoriamente indicate e motivate<sup>32</sup>.
- Va inoltre spiegato in che modo le misure relative ai trasporti e agli insediamenti sono coordinate con le misure relative ai trasporti previste nelle pianificazioni nazionali, cantonali e nelle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

---

<sup>32</sup> Art. 4 cpv. 2 OPTA

### 2.3 Requisiti formali per la preparazione dei rapporti

I programmi d'agglomerato devono soddisfare una serie di requisiti formali per poter essere esaminati dalla Confederazione. Lo scopo di tali requisiti è quello di consentire alla Confederazione di individuare il più rapidamente possibile i contenuti essenziali del programma d'agglomerato e poter così condurre il proprio esame in maniera efficiente ed entro i termini previsti. Durante l'**esame preliminare** la Confederazione verifica, sulla base di una lista di controllo (cfr. all. 1), se un programma d'agglomerato soddisfa i requisiti formali. Ragione per cui tale esame non ha per oggetto la qualità dei contenuti del programma d'agglomerato. In caso di mancato soddisfacimento dei requisiti, all'ente responsabile vengono chieste le informazioni mancanti, per fornire le quali avrà a disposizione 21 giorni. Questo termine non può essere ulteriormente prorogato a causa delle scadenze molto ravvicinate previste nella procedura d'esame. Se non è possibile soddisfare tutti i requisiti entro tale termine, rendendo dunque impossibile un'adeguata valutazione, l'esame del programma d'agglomerato viene interrotto.

Nella fase dell'esame preliminare, la Confederazione verifica gli aspetti riportati qui di seguito (cfr. all. 1)<sup>33</sup>.

- Il programma d'agglomerato è costituito almeno dalle parti seguenti (art. 1 OPTA): una parte principale, una parte con le misure e, se sono già state concordate misure in una delle generazioni precedenti, le tabelle di attuazione.
- La parte principale include almeno sei elementi: un'analisi della situazione e delle tendenze, un rapporto di attuazione, uno scenario auspicato, la necessità d'intervento, le strategie settoriali e le misure. Fatta eccezione per la necessità d'intervento, tutti gli elementi vengono illustrati con l'ausilio di rappresentazioni cartografiche (art. 2 OPTA). Un rapporto di attuazione è obbligatorio se in una delle generazioni precedenti era stata stipulata una convenzione sulle prestazioni<sup>34</sup>.
- La parte con le misure include una scheda per ogni misura A e B. Oltre alla tabella con le misure A e B del programma d'agglomerato, comprende anche una tabella con le misure relative alle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe (art. 3 OPTA).
- Prima di essere presentato alla Confederazione, il programma d'agglomerato è stato approvato dall'autorità cantonale competente, che corrisponde in genere al Consiglio di Stato (art. 8 OPTA).

Per elaborare i rapporti, la Confederazione raccomanda inoltre di tenere conto delle esigenze di seguito riportate.

- La parte con le misure contenente le schede delle singole misure deve essere separata dalla parte principale. Le tabelle di attuazione possono essere inserite alla fine della parte principale oppure presentate come documento separato.
- La parte principale include tutti gli elementi di cui al capitolo 2.2. Il «filo conduttore» descritto in questo capitolo va seguito anche per la struttura del testo. Benché non sia necessario rispettare l'ordine previsto per i singoli elementi, questi devono poter essere identificati facilmente, raggruppandoli ad esempio in capitoli.
- Se l'inserimento di singole cartine nel capitolo dedicato alla parte principale è possibile solo a scapito della loro leggibilità, è possibile allegarle alla parte principale.
- I programmi d'agglomerato relativi alla generazione in corso devono **poter essere letti** come documenti a sé stanti. Vanno pertanto evitati rimandi a documenti precedenti. Se rispetto alle generazioni precedenti singoli elementi non sono stati rielaborati oppure presentano solamente

---

<sup>33</sup> Art. 11 OPTA

<sup>34</sup> Art. 2 cpv. 1 lett. f OPTA

modifiche marginali, occorrerà precisarlo, provvedendo comunque a riprendere questi elementi nella nuova parte principale.

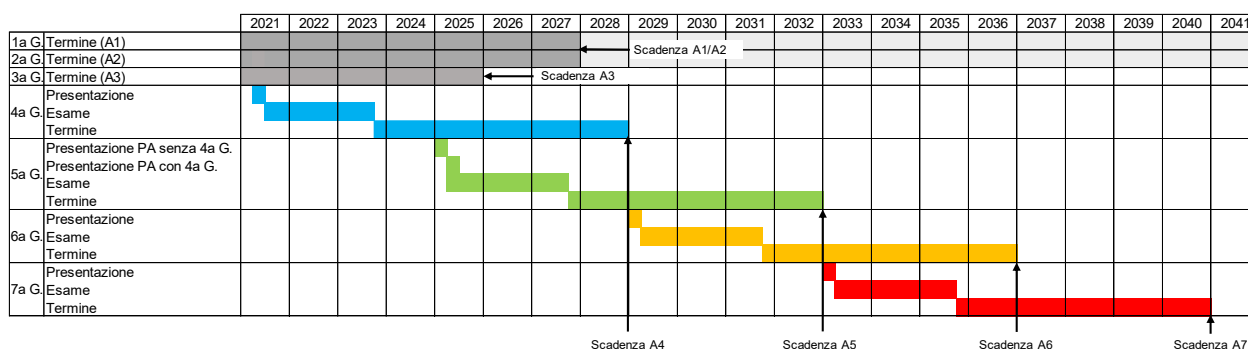
- Nella parte principale della generazione in corso (Gx) vengono messe in evidenza le principali modifiche rispetto alle generazioni passate. Ciò avviene preferibilmente nella forma di una panoramica relativa alle priorità e ai principali cambiamenti.
- La parte principale e le schede delle misure devono essere succinte. Benché non sia stato fissato un numero massimo di pagine, è bene tenere a mente che una serie di cartine e grafici di facile lettura risulta di gran lunga più utile rispetto a una grande quantità di testo scritto. L'importante è che gli elementi testuali possano essere facilmente collegabili alle figure/cartine.
- Si raccomanda di prevedere una sintesi all'inizio della parte principale. Una sintesi di facile lettura consente infatti a tutte le parti coinvolte di acquisire velocemente un quadro dei contenuti essenziali del programma d'agglomerato.
- Oltre a questi sei elementi, che includono anche la prova dell'adempimento dei requisiti di base (RB) 2-4, la parte principale dimostra che è stato soddisfatto il RB 1 «Ente responsabile e partecipazione» (cfr. cap. 2.6).
- Nel programma d'agglomerato vengono illustrate in maniera chiara e verificabile, tramite appositi riferimenti incrociati, le interazioni esistenti tra le misure relative ai trasporti e agli insediamenti stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Lo stesso dicasi per i programmi cantonali finalizzati ad aumentare la sicurezza del traffico.
- Per garantire la comprensione delle strategie e delle principali misure, occorre rimandare alle pertinenti pianificazioni, disponibili in documenti separati. Oltre all'indicazione completa delle fonti pertinenti, è consigliabile fornire alla Confederazione anche i documenti di pianificazione più importanti inserendoli in forma digitale in un allegato tecnico. Questi includono per esempio piani globali dei trasporti, studi della rete del TP, studi o progetti preliminari di misure di grande entità (>50 mio. fr.), progetti territoriali regionali, strategie adottate in materia di paesaggio e spazi liberi.

## 2.4 Coerenza tra una generazione e l'altra

Conformemente all'articolo 6 lettera a OPTA, un programma d'agglomerato deve garantire la coerenza tra le diverse generazioni di programmi d'agglomerato (coerenza tra una generazione e l'altra). Ciò significa che ogni programma fonda le proprie premesse su quelli delle generazioni precedenti nell'ottica di portarne avanti lo sviluppo. Con l'aumento del numero di generazioni, la prova della coerenza tra le strategie e le misure del nuovo programma d'agglomerato e quelle stabilite in passato diventa sempre più importante. Allo stesso tempo, attraverso i termini previsti per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione<sup>35</sup> viene fissata un'ulteriore condizione quadro da considerare per l'elaborazione e l'esame dei programmi d'agglomerato.

L'immagine che segue illustra gli intervalli di tempo previsti per l'inoltro e l'esame dei futuri programmi d'agglomerato nonché le scadenze per l'avvio dell'esecuzione dei rispettivi progetti di costruzione.

**Figura 4:** tempistiche previste per i programmi d'agglomerato e scadenze previste per l'avvio dell'esecuzione



Per garantire la coerenza tra una generazione e l'altra occorre attenersi ai **principi**<sup>36</sup> di seguito riportati.

- Rapporti (cap. 2.2): un programma d'agglomerato della generazione Gx deve essere un documento leggibile autonomamente, ma allo stesso tempo uniformato alle generazioni precedenti. Non vi è alcun bisogno di rielaborare tutti gli elementi a ogni nuova generazione. Tuttavia, questi devono essere presenti nella loro interezza in ogni generazione, escludendo eventuali rimandi alla documentazione delle generazioni precedenti e mettendo in luce i cambiamenti più importanti rispetto al contenuto della precedente generazione.
- Requisiti di base (cap. 2.6): i RB definiscono le esigenze minime in termini di coerenza tra una generazione e l'altra, aspetto che assume una particolare importanza in relazione ai requisiti di base RB 2 («filo conduttore») e RB 3 (Definizione di misure classificate di priorità A e B).
- Valutazione delle misure (cap. 3.3): ai fini della valutazione delle misure viene presa in esame sia la coerenza di contenuti per il coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, sia la coerenza temporale, ovvero il coordinamento con le generazioni precedenti e una definizione rigorosa delle misure sulla base della necessità d'intervento aggiornata. Nell'ambito della valutazione delle misure sono importanti anche una concezione ricostruibile e una definizione coerente (dei pacchetti) delle misure che beneficiano di contributi forfettari.
- Determinazione dell'efficacia del programma (cap. 3.4): nella valutazione dei costi e dei benefici di una generazione confluiscono di volta in volta solo le misure definite per la

<sup>35</sup> Art. 18 OPTA

<sup>36</sup> Questi principi verranno trattati più nel dettaglio nel capitolo successivo.

generazione in corso (Ax e Bx). Non vengono invece considerate le misure delle generazioni precedenti.

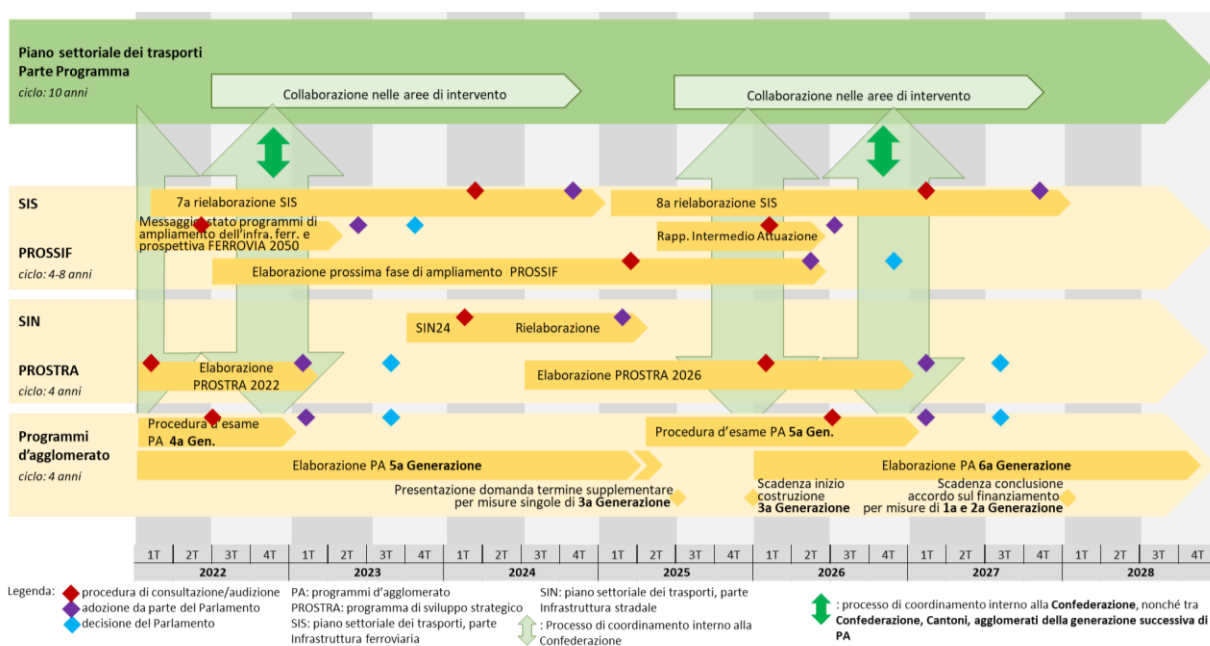
- Valutazione dello stato di attuazione (cap. 3.4.4): l'aliquota di contribuzione, calcolata in base ai punti d'efficacia e ai costi, può essere ridotta di cinque punti percentuali qualora lo stato di attuazione delle misure della penultima generazione (Gx-2) risulti insufficiente.



## 2.5 Coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe

L'articolo 6 lettera c OPTA sancisce l'obbligo di garantire il coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Per quanto riguarda le pianificazioni nazionali, è soprattutto importante assicurare un coordinamento soddisfacente con il Piano settoriale dei trasporti e con i programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria PROSSIF e dell'infrastruttura delle strade nazionali PROSTRA (cap. 2.5.1). Ai sensi del principio di equivalenza «controcorrente», il programma d'agglomerato e le rispettive misure devono essere considerati elementi di base nelle pianificazioni settoriali della Confederazione nel settore dei trasporti (art. 21 OPTA). Nell'ambito delle pianificazioni cantonali è necessario un coordinamento tra i piani direttori cantonali e altre pianificazioni cantonali (cap. 2.5.3). Devono essere tenute in considerazione, inoltre, le pianificazioni regionali vincolanti per le autorità nonché le pianificazioni effettuate nelle regioni estere limitrofe.

**Figura 5:** attività della Confederazione – scadenario relativo al Piano settoriale dei trasporti, alle pianificazioni settoriali della Confederazione, ai programmi di sviluppo PROSTRA e PROSSIF nonché al PTA 2022–2028 (*stato dei lavori 2022*)



La figura 5 mostra le tappe più importanti delle pianificazioni settoriali della Confederazione nel settore dei trasporti per il periodo dal 2022 al 2028. Si tratta in particolare dei programmi d'agglomerato (ufficio responsabile: ARE), nonché del Piano settoriale dei trasporti – Parte infrastruttura stradale (ufficio responsabile: Ufficio federale delle strade, USTRA) e del Piano settoriale dei trasporti – Parte infrastruttura ferroviaria (ufficio responsabile: Ufficio federale dei trasporti, UFT) con le rispettive pianificazioni di programmi di sviluppo strategici. Nel grafico sono riportate le principali attività, i processi di coordinamento tra le varie pianificazioni della Confederazione nel settore dei trasporti relativi ai programmi d'agglomerato di 5a e, in alcuni casi, di 6a generazione<sup>37</sup>. La procedura d'esame dei programmi d'agglomerato è descritta nel capitolo 3.1; in particolare nella fase del processo d'esame del programma d'agglomerato sono previsti scambi frequenti e un coordinamento tra i piani settoriali e i programmi della Confederazione. Un ulteriore scambio può avere luogo nell'ambito della collaborazione

<sup>37</sup> Poiché seguono tabelle di marcia a parte, le pianificazioni relative al piano direttore cantonale non figurano in questa panoramica. Ciò non toglie che il coordinamento con il piano direttore cantonale sia un presupposto essenziale tanto per poter procedere all'esame di un programma d'agglomerato quanto per gli altri programmi infrastrutturali federali sopra menzionati.

in relazione alle aree d'intervento sulla parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, sulle pianificazioni di programmi di sviluppo strategici e sugli studi di corridoi dell'USTRA.

### 2.5.1 Coordinamento con le pianificazioni nazionali

Nell'articolo 17c lettera a LUMin viene posta come condizione per il cofinanziamento di una misura da parte della Confederazione che i progetti si iscrivano in una pianificazione globale dei trasporti e siano coordinati con le reti di trasporto preposte. Le infrastrutture delle strade nazionali sono finanziate interamente dalla Confederazione attraverso il FO STRA, mentre il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie avviene in linea di massima attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Sono ammesse eccezioni per gli impianti ferroviari<sup>38</sup> che servono ai collegamenti capillari (art. 49 cpv. 3 lett. a della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>39</sup> sulle ferrovie [Lferr]) e per gli impianti delle stazioni di grandi dimensioni che consentono un miglioramento globale dei trasporti.

Le pianificazioni nazionali includono in particolare il Piano settoriale dei trasporti e i programmi di sviluppo PROSIF e PROSTRA. La parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti è uno strumento della Confederazione trasversale ai vari vettori di trasporto che serve per lo sviluppo dei trasporti e del territorio in Svizzera, su cui si fonda la pianificazione delle strade nazionali, delle linee ferroviarie nonché delle vie aeree e navigabili in Svizzera. Fornisce il quadro per lo sviluppo a lungo termine del sistema globale dei trasporti svizzero coordinato con il territorio e l'ambiente. In questa parte vengono formulati, tra gli altri, gli obiettivi del sistema globale dei trasporti nonché la qualità dei collegamenti assicurati dai vari mezzi di trasporto e tipi di territorio, che vengono poi trasposti nelle aree d'intervento conformemente al Progetto territoriale Svizzera. Per coordinare meglio le pianificazioni federali relative a un'interconnessione ottimale dei sistemi di trasporto in vista di un passaggio efficiente tra i differenti vettori di trasporto e le gerarchie di reti, si sta attualmente puntando alla promozione di piattaforme dei trasporti, con lo scopo di rafforzarne l'attrattiva. Gli agglomerati sono chiamati a far confluire nelle pianificazioni nazionali le rispettive riflessioni strategiche al riguardo (cfr. in merito anche l'all. 3).

Le misure previste nelle pianificazioni nazionali il cui finanziamento è già stato assicurato devono essere tenute in debita considerazione a livello strategico nel programma d'agglomerato e tra le misure che esso prevede. Conformemente all'articolo 2 capoverso 1 della legge del 22 giugno 1979<sup>40</sup> sulla pianificazione del territorio (LPT), Confederazione, Cantoni e Comuni hanno l'obbligo di coordinare le rispettive pianificazioni. Tale principio vale anche per i programmi d'agglomerato, che comportano una pianificazione integrata degli insediamenti e del sistema globale dei trasporti. È questa la ragione per cui, secondo l'articolo 21 OPTA, i programmi d'agglomerato sono considerati elementi di base nelle pianificazioni settoriali della Confederazione nel settore dei trasporti. Di conseguenza gli enti responsabili hanno anche la possibilità di presentare sotto forma di proposta le proprie riflessioni a livello pianificatorio su misure previste dalle pianificazioni nazionali. Tali riflessioni vanno integrate nelle procedure previste (fasi di ampliamento del programma di sviluppo strategico; cfr. p. es. art. 48a-d Lferr) prima che il programma d'agglomerato venga presentato. Di conseguenza, anche se le misure delle pianificazioni nazionali non vengono considerate nella valutazione dei benefici, la prova dell'avvenuto coordinamento<sup>41</sup> con tali misure costituisce comunque uno dei fattori esaminati per determinare l'efficacia del programma (cap. 3.4). Per garantire tale coordinamento sono importanti gli aspetti riportati qui di seguito.

---

<sup>38</sup> Le infrastrutture tecniche del traffico su rotaia (tram, metropolitane, ferrovie urbane) non hanno alcun rilievo.

<sup>39</sup> RS 742.101

<sup>40</sup> RS 700

<sup>41</sup> In particolare, secondo l'articolo 35a Lferr, per progetti di costruzione concernenti stazioni di interscambio vanno stipulate convenzioni tra gli enti pubblici e le imprese di trasporto coinvolti, convenzioni che disciplinano la ripartizione dei costi di costruzione, esercizio e manutenzione. Nelle schede delle singole misure per le piattaforme dei trasporti è auspicabile fare riferimento alle convenzioni corrispondenti.

- La posizione e la predisposizione delle interfacce esistenti tra la rete di trasporto nazionale, quella cantonale e quella locale come pure le corrispondenti piattaforme dei trasporti devono essere pianificate in maniera tale da assicurare un esercizio efficiente delle reti di trasporto e da integrarsi in maniera coerente con le strutture territoriali. A tal fine, è necessario adottare misure appropriate per rendere più pratico, semplice ed efficiente il passaggio tra i differenti vettori e mezzi di trasporto (cfr. in merito anche l'all. 3).
- Nell'ambito delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti è necessario dimostrare che le misure proposte delle pianificazioni nazionali sono integrate in un sistema globale dei trasporti dell'agglomerato e che sono strettamente coordinate con lo sviluppo degli insediamenti.
- Le misure del programma d'agglomerato pianificate in un'ottica di breve e medio termine (orizzonti temporali A e B secondo il cap. 3.3.1) devono conformarsi ai progetti *approvati* a livello nazionale.
- In riferimento alle misure delle pianificazioni nazionali *non ancora oggetto di una decisione* (p. es. se è in corso una procedura di prioritizzazione nell'ambito del PROSTRA), nel programma d'agglomerato deve risultare evidente che l'efficacia e la fattibilità delle misure proposte non verrebbero compromesse in presenza e in assenza delle misure delle pianificazioni nazionali ancora in discussione (prova della compatibilità futura delle misure).

## 2.5.2 Coordinamento con le pianificazioni cantonali

Secondo l'articolo 17c lettera b LUMin, il cofinanziamento delle misure da parte della Confederazione presuppone la conformità e il coordinamento con i piani direttori cantonali.

- Viene raccomandato di integrare nel piano direttore cantonale tutte le misure relative alle infrastrutture di trasporto rilevanti per il piano direttore presentate nell'orizzonte temporale A e di sottoporle per tempo alla Confederazione per l'esame preliminare del piano. Ciò deve avvenire prima della presentazione del programma d'agglomerato.
- Tutte le misure relative alle infrastrutture di trasporto rilevanti per il piano direttore che sono cofinanziate nell'ambito del PTA e che sono state inserite nella lista A devono essere iscritte nel rispettivo piano direttore con lo stato di coordinamento «dato acquisito» e approvate dalla Confederazione al più tardi quando viene conclusa la convenzione sulle prestazioni.
- Questo vale anche per le misure nel settore degli insediamenti e le eventuali misure in ambito paesaggistico rilevanti per il piano direttore che sono strettamente correlate a una misura infrastrutturale della lista A (p. es. polo di sviluppo da collegare con una nuova linea di tram). Per le altre misure della lista A rilevanti per il piano direttore e riguardanti il paesaggio e il settore degli insediamenti, come pure quelle di tipo non infrastrutturale per i trasporti, si raccomanda l'iscrizione nel piano direttore cantonale come «dato acquisito»; queste misure devono essere approvate dalla Confederazione entro quattro anni dalla stipula della convenzione sulle prestazioni.
- La richiesta di esame e approvazione degli eventuali adeguamenti del piano direttore va inoltrata alla Confederazione in tempo utile, conformemente alle scadenze standard per l'esame dei piani direttori<sup>42</sup> stabilite nell'ordinanza del 28 giugno 2000<sup>43</sup> sulla pianificazione del territorio (OPT).

Le altre pianificazioni cantonali, ad esempio piani settoriali cantonali, programmi d'offerta nell'ambito del TP, programmi di costruzione di strade, piani direttori per biciclette, programmi di monitoraggio e risanamento per i punti ad alta incidentalità, altri programmi di sicurezza stradale degli uffici del genio civile e della polizia, strategie per la gestione dei parcheggi, piani di misure per la protezione dell'aria, catasti delle emissioni atmosferiche e foniche, piani di sviluppo paesaggistico eccetera, devono essere menzionate nel programma d'agglomerato e considerate in funzione del loro carattere vincolante.

---

<sup>42</sup> Art. 10 cpv. 4 OPT

<sup>43</sup> RS 700.1

## 2.6 Requisiti di base (RB)

Per poter essere valutato dalla Confederazione, un programma d'agglomerato deve innanzitutto soddisfare determinati RB<sup>44</sup>. Oltre a fornire alla Confederazione delle basi comparabili su cui fondare il suo esame, nell'ottica di garantire a tutti i programmi d'agglomerato inoltrati un trattamento per quanto possibile equivalente, tali requisiti assicurano che i programmi d'agglomerato vengano elaborati con il coinvolgimento di tutti gli attori rilevanti e godano di un ampio appoggio sul piano politico, il tutto per favorire un'attuazione delle misure nei termini previsti.

Sono stati fissati **quattro requisiti di base**, qui di seguito riportati.

- RB 1: ente responsabile e partecipazione
- RB 2: completezza e «filo conduttore»
- RB 3: definizione di misure classificate a seconda della priorità
- RB 4: attuazione e controlling

La Confederazione procede con l'esame del programma d'agglomerato solo se tutti e quattro i requisiti di base sono soddisfatti. Tuttavia, tali requisiti possono essere adeguati alle problematiche specifiche e alle dimensioni dell'agglomerato e quindi variare nelle modalità di adempimento e nel grado di dettaglio. In ogni caso è tassativo che il programma d'agglomerato sia ampiamente condiviso da tutti gli attori rilevanti, poggi su un consenso politico, risponda al principio della coerenza e che i suoi contenuti siano comprensibili.

I requisiti di base sono oggetto di verifica a ogni nuova generazione. Se un programma d'agglomerato non adempie uno o più requisiti di base, rendendo impossibile un'adeguata valutazione da parte della Confederazione, non viene ulteriormente esaminato anche se la Confederazione aveva accettato una generazione precedente, inoltre l'ente responsabile viene informato dei requisiti non soddisfatti.

---

<sup>44</sup> Art. 7 OPTA

## **Requisito di base 1 (RB 1): ente responsabile e partecipazione**

### **Contenuto**

Tutti gli attori coinvolti nel programma d'agglomerato (Cantoni, Comuni ed eventualmente enti regionali) designano un interlocutore unico che li rappresenta nei confronti della Confederazione (ente responsabile). L'ente responsabile assicura l'elaborazione coordinata del programma d'agglomerato e fornisce alla Confederazione la prova che gli organi competenti lo hanno approvato e si sono impegnati ad attuarlo nell'ambito delle proprie competenze.

Gli enti territoriali interessati (Comuni, enti regionali e Cantoni) devono essere adeguatamente coinvolti nell'elaborazione e attuazione del programma d'agglomerato e delle conseguenti pianificazioni per il tramite delle rispettive autorità politiche e dei servizi specializzati competenti (in particolare i servizi dei trasporti e della pianificazione del territorio). La popolazione interessata deve essere informata adeguatamente in merito al programma d'agglomerato e deve avere la possibilità di esprimersi sullo stesso. Lo scopo è far sì che il programma d'agglomerato goda di un ampio appoggio sul piano politico, in vista di un'attuazione quanto più possibile agevole.

### **Precisazioni**

- Conformemente all'articolo 23 OUMin, l'elaborazione e la realizzazione dei programmi d'agglomerato competono agli enti responsabili, che dispongono delle opportune competenze.
- L'ente responsabile non deve necessariamente essere dotato di personalità giuridica propria. L'obiettivo resta tuttavia quello di creare un ente responsabile istituzionalizzato, con un assetto organizzativo e competenze tali da garantire una gestione per quanto possibile efficiente e condivisa del programma d'agglomerato.
- I servizi specializzati cantonali (compresi i servizi della protezione dell'ambiente) e i servizi equivalenti nel caso degli agglomerati che si estendono oltre i confini nazionali partecipano all'elaborazione e all'attuazione del programma d'agglomerato.
- Le autorità competenti (ovvero, di norma, il Consiglio di Stato) approvano tutte le parti costitutive centrali del programma d'agglomerato (parte principale, parte con le misure e tabelle di attuazione). Tale approvazione va dimostrata nei confronti della Confederazione.
- I Comuni (e, a seconda delle dimensioni dell'agglomerato, anche l'ente regionale) partecipano all'elaborazione e attuazione del programma d'agglomerato.
- Le misure che rientrano nella sfera di competenza del Comune devono essere adottate/approvate dagli organi comunali competenti.
- Nel caso dei programmi d'agglomerato transfrontalieri, anche gli enti territoriali delle regioni estere limitrofe interessate sono coinvolti nell'elaborazione del programma e lo approvano.
- Oltre a ricevere un'adeguata informazione sui contenuti del programma d'agglomerato, la popolazione interessata deve avere avuto formalmente l'opportunità di esprimere il proprio parere sull'integralità del documento nella forma stabilita a sua discrezione dall'ente responsabile (p. es. piattaforma online, evento informativo, procedura di partecipazione scritta). A tal fine, deve essere concesso sufficiente tempo e la documentazione deve essere resa accessibile a tutti gli interessati. Non è obbligatorio svolgere una procedura di consultazione o di partecipazione.
- Se il programma d'agglomerato viene ripreso nel piano direttore cantonale o regionale, la partecipazione della popolazione interessata può svolgersi nell'ambito della procedura relativa al piano direttore.

## **Requisito di base 2 (RB 2): completezza e «filo conduttore»**

### **Contenuto**

Il programma d'agglomerato soddisfa il requisito di una pianificazione globale coerente nei settori trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio e traccia un nesso logico e comprensibile tra i sette seguenti elementi: rapporto di attuazione, analisi della situazione e delle tendenze, scenario auspicato, necessità d'intervento, strategie settoriali, misure e relativo ordine di priorità. Lo stato di attuazione delle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni deve essere considerato come parte integrante.

Dal confronto tra l'analisi della situazione e delle tendenze e lo scenario auspicato viene desunta la necessità d'intervento, nella quale vengono indicate le principali sfide e priorità del programma d'agglomerato. Lo scenario auspicato presenta situazioni territoriali concrete, è impostato in modo propositivo e ambizioso, ma allo stesso tempo anche realistico ed è sostenuto da un vasto consenso.

Le strategie settoriali indicano in che modo si intende raggiungere lo scenario auspicato nei diversi ambiti tematici. La necessità d'intervento e le strategie settoriali fungono da premessa per la definizione delle misure prioritarie nei settori trasporti e insediamenti.

Viene assicurata la coerenza tra una generazione e l'altra (cfr. cap. 2.4).

Il programma d'agglomerato viene coordinato con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

### **Precisazioni**

- Stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti: presentazione esaustiva di tutti gli elementi fondamentali richiesti dalla Confederazione per la valutazione dello stato di attuazione, ossia il rapporto di attuazione nella parte principale e le tabelle di attuazione (cfr. cap. 3.4.4 e all. 1).
- Analisi della situazione e delle tendenze: nell'ambito di tale analisi vengono contemplate, in linea di massima, tutte le basi necessarie per la definizione delle misure prioritarie. Oltre alla descrizione dello stato attuale, devono essere illustrati anche i principali sviluppi in atto (scadenario). Per le tematiche che devono essere obbligatoriamente trattate si rimanda al capitolo 2.2.
- Scenario auspicato: definizione dei tipi di spazi e rispettivi obiettivi di sviluppo con i principali elementi del sistema di trasporto e il relativo coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti, tenendo anche conto degli aspetti riguardanti il paesaggio; considerazione degli obiettivi e delle strategie del Progetto territoriale Svizzera, del Piano settoriale dei trasporti (in particolare delle indicazioni in esso contenute in riferimento alle aree d'intervento) e delle strategie di sviluppo territoriale dei Cantoni.
- Necessità d'intervento: confronto aggiornato tra l'analisi della situazione / delle tendenze e lo scenario auspicato / le strategie settoriali per la generazione in corso (ovvero tenendo conto dello stato di attuazione delle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni); cambiamenti intervenuti rispetto alle generazioni precedenti. I settori trasporti e insediamenti devono essere obbligatoriamente trattati, mentre il paesaggio deve essere incluso solo nel caso in cui il programma d'agglomerato preveda misure in ambito paesaggistico.
- Strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, tenendo conto del paesaggio: strategie desunte dallo scenario auspicato e delineate in relazione alla necessità d'intervento (modalità di raggiungimento degli obiettivi).
- Per quanto riguarda la strategia settoriale Insediamenti: indicazioni concrete e differenziate in merito all'ulteriore evoluzione di importanti sviluppi insediativi rilevanti per l'agglomerato, delle

aree adatte a uno sviluppo centripeto ecc. e relativo coordinamento con le infrastrutture di trasporto, sia nuove che esistenti; considerazione degli aspetti del paesaggio e degli spazi liberi.

- Per quanto riguarda la strategia settoriale Trasporti: piani relativi allo sviluppo delle reti di tutti i vettori di trasporto (TP, TIM, TPC) e gerarchizzazione delle reti da cui sia possibile desumere gli sviluppi in atto (eliminazione delle lacune lungo la rete, completamenti della rete, principali piattaforme dei trasporti, miglioramenti a livello di qualità e offerta); coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti; programmi d'offerta nell'ambito del TP; strategie per il coordinamento dei vettori di trasporto e lo sviluppo di offerte multimodali; gestione del traffico e della mobilità (misure che incentivano la domanda e l'offerta).
- Misure e relativo ordine di priorità: le misure scaturiscono in maniera coerente dalla necessità d'intervento, dallo scenario auspicato e dalle strategie settoriali (cfr. anche RB3). Un programma d'agglomerato relativo alla generazione in corso non deve necessariamente definire nuove misure in ciascun settore. Qualora per determinati settori non sussista alcuna necessità d'intervento (aggiornata), occorre tuttavia fornire una motivazione. Le misure devono essere classificate in base alla relativa priorità.
- Il programma d'agglomerato è coerente con quello delle generazioni precedenti.
- È coordinato con le misure relative alle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

### **Requisito di base 3 (RB 3): definizione di misure classificate a seconda della priorità**

#### **Contenuto**

Il programma d'agglomerato contempla misure, classificate per ordine di priorità temporale, che vengono desunte in maniera coerente e facilmente comprensibile dallo scenario auspicato, dalla necessità d'intervento aggiornata e dalle strategie settoriali.

L'ordine di priorità definito nella generazione in corso tiene conto anche dello stato di attuazione raggiunto dalle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni.

Viene dimostrato che le misure del programma d'agglomerato sono in linea con gli obiettivi di sviluppo e le misure della Confederazione (misure previste dalle pianificazioni nazionali), dei Cantoni coinvolti e dei Paesi limitrofi all'estero.

Il programma dimostra l'efficacia delle misure rispetto allo scenario auspicato e alle strategie settoriali del programma d'agglomerato nonché il livello di pianificazione, il grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento e la sostenibilità finanziaria delle misure.

#### **Precisazioni**

- Descrizione di ogni misura A e B dell'attuale generazione in un'apposita scheda (cfr. all. 2), in cui sono illustrati anche i processi di pianificazione e attuazione.
- Motivazione delle priorità definite per le singole misure (rimando alla necessità d'intervento aggiornata).
- Esposizione dell'importanza assunta dalle singole misure per le strategie settoriali. Per le misure infrastrutturali di trasporto di maggiore entità, ciò include anche una ponderazione trasparente di possibili soluzioni alternative (in primis misure di trasporto tese a rafforzare l'efficienza delle infrastrutture esistenti).
- Presentazione della coerenza temporale tra le misure infrastrutturali di trasporto / le misure di trasporto e lo sviluppo degli insediamenti (priorità, fasi).
- Rappresentazione delle interdipendenze con le misure delle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti nei settori trasporti (in particolare ampliamento di tratte

autostradali e potenziamento di infrastrutture ferroviarie) e insediamenti (tenendo conto degli aspetti del paesaggio).

- Esposizione trasparente dei costi e della sostenibilità finanziaria (misure A e B).
- Prova relativa allo stato della pianificazione e al grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento (cap. 3.3.1, fasi 3 e 5).

#### **Requisito di base 4 (RB 4): attuazione e controllo**

##### **Contenuto**

L'ente responsabile, che ha il compito di garantire la realizzazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni, indica in che modo provvederà a dare esecuzione e attuazione alle misure nel rispetto dei termini stabiliti in collaborazione con le autorità competenti. Assicura l'allestimento di rapporti sull'attuazione delle misure, mettendo a disposizione i dati necessari richiesti dalla Confederazione.

##### **Precisazioni**

- Presentazione chiara, trasparente ed esauriente dello stato dell'attuazione nel rapporto di attuazione.
- Presentazione dell'assetto organizzativo di cui l'ente responsabile si è dotato per assicurare l'attuazione nonché dei processi previsti a tal fine.
- Descrizione della metodologia adottata per il controllo dell'attuazione (frequenza, metodo, procedura).



## 2.7 Misure del programma d'agglomerato Trasporti e insediamenti

Le misure sono un elemento chiave del programma d'agglomerato. Quest'ultimo infatti è uno strumento di attuazione che contempla misure concrete atte a realizzare lo scenario auspicato e le strategie settoriali in base alla necessità d'intervento. Il programma d'agglomerato viene inoltre utilizzato per richiedere contributi federali in favore di misure efficaci che servano a raggiungere gli obiettivi prefissati.

Secondo l'articolo 17c lettera a LUMin e l'articolo 4 capoverso 1 OPTA vanno adottate misure nei settori trasporti e insediamenti. Benché facoltative, sono opportune misure anche nel settore paesaggio, qualora sussista un nesso funzionale con le pianificazioni relative ai trasporti e agli insediamenti.

### Cofinanziabilità delle misure

Conformemente all'articolo 17a LUMin, la Confederazione accorda contributi a **misure infrastrutturali** finalizzate a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati. I contributi sono versati per misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario nonché del traffico lento, se tali misure comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato e se il loro finanziamento mediante altri fondi (svizzeri) della Confederazione è escluso. I costi computabili sono disciplinati nell'articolo 21 OUMin.

### Misure cofinanziabili

Conformemente all'articolo 17a LUMin, i contributi della Confederazione per i programmi d'agglomerato vengono versati unicamente per le **misure infrastrutturali di trasporto**, che annoverano le seguenti **categorie di misure**:

- capacità strada (strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni, potenziamenti di capacità [strade e nodi stradali], strade di collegamento);
- gestione del traffico (sistemi di gestione del traffico, adattamenti infrastrutturali finalizzati a migliorare la gestione del traffico);
- riqualifica urbanistica/sicurezza stradale (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale);
- piattaforme dei trasporti (nodi di interscambio multimodale e intermodale);
- reti di percorsi pedonali e ciclabili e altre infrastrutture del TPC;
- tram/ferrovie urbane (più altre tipologie di ferrovie, tra cui p. es. gli impianti a fune destinati al collegamento capillare, riqualifica di fermate);
- infrastrutture degli autobus / del TP (adattamenti infrastrutturali per ampliamenti delle reti di autobus, riqualifica di fermate, infrastrutture per elettrificazione o passaggio agli autobus elettrici);
- infrastrutture pubbliche per la mobilità elettrica nel TIM;
- traffico dovuto ad attività economiche e logistica<sup>45</sup>;

I requisiti posti dalla Confederazione per le singole categorie di misure sono descritti nell'allegato 3. L'obiettivo è aumentare le probabilità che le misure idonee possano beneficiare del cofinanziamento della Confederazione nell'orizzonte temporale auspicato.

---

<sup>45</sup> La categoria «Traffico dovuto ad attività economiche e logistica» si riferisce ai progetti finalizzati a concentrare e distribuire in maniera più efficiente nelle città il traffico dovuto ad attività economiche. Tali progetti contemplano svariate misure, non solo di tipo infrastrutturale (soprattutto piattaforme logistiche accessibili e utilizzabili dal pubblico), ma anche ad esempio di tipo organizzativo o misure di incentivazione (p. es. incentivi e regolamentazioni per l'accesso a tipologie di offerta speciali come il «cargo-to-bike»). Esattamente come per le altre categorie, solo le misure infrastrutturali di trasporto possono essere cofinanziate attraverso il FOSTRA.

Le misure infrastrutturali di trasporto possono essere destinate a tutti i motivi di spostamento (lavoro/formazione, tempo libero/turismo, acquisti e attività economiche). Possono servire sia per il trasporto di persone che per il traffico dovuto ad attività economiche, tanto più che tali modalità di trasporto non sono in genere separate. Le infrastrutture destinate al traffico merci non possono essere finanziate attraverso il PTA nei casi in cui la legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci (LTM)<sup>46</sup> preveda la possibilità che vengano accordati contributi d'investimento per impianti del traffico combinato e binari di raccordo oppure contributi d'esercizio destinati al trasporto di merci per ferrovia. Gli impianti di carico e scarico vengono finanziati attraverso il FIF. Tuttavia, le infrastrutture destinate al traffico merci e logistica sono cofinanziabili attraverso il PTA nei seguenti casi se, tra le altre cose:

- è presente un piano per il settore traffico dovuto ad attività economiche e logistica, le cui misure contribuiscono in modo comprovato a rafforzare l'efficienza e la sostenibilità del sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
- le infrastrutture sono accessibili senza discriminazioni e
- tali misure non possono beneficiare di finanziamenti provenienti da altri fondi (cfr. all. 3).

A tal fine dovranno essere messe in risalto tutte le interfacce e le interdipendenze esistenti.

Negli agglomerati a carattere turistico il traffico del tempo libero, escursionistico e turistico assume naturalmente un'importanza di proporzioni maggiori. Per quanto le categorie di misure ammesse siano sempre le stesse, è necessario adattare in funzione del contesto specifico. Nei centri turistici, ad esempio, i progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale come pure quelli di parcheggio non avranno solo lo scopo di ottimizzare il flusso del traffico, bensì punteranno in maniera più marcata a migliorare la qualità del soggiorno; negli interventi di sistemazione e ampliamento delle infrastrutture di trasporto, invece, occorrerà tenere debitamente conto dei periodi con maggiore affluenza di turisti. Le misure cofinanziabili nell'ambito del PTA sono, a ogni modo, solo quelle che rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti. Le infrastrutture di una certa entità utilizzate principalmente per scopi turistici (p. es. impianti a fune destinati al collegamento capillare) possono essere cofinanziate attraverso il PTA se costituiscono un elemento di rilievo nella strategia globale dei trasporti e, come tali, contribuiscono in maniera determinante a ottimizzare il sistema dei trasporti e a promuovere uno sviluppo sostenibile degli insediamenti. In genere le misure di modesta entità, come la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, non soddisfano queste condizioni. In determinati casi, tuttavia, è possibile richiedere un cofinanziamento da parte della Confederazione sotto forma di contributi forfettari. La condizione posta è che si tratti di misure la cui concezione favorisca il trasferimento del traffico verso il TP e il TPC, oltre a migliorare l'accessibilità a un'area naturale e ricreativa.

Nel programma d'agglomerato gli enti responsabili fanno una distinzione tra le misure per le quali richiedono il cofinanziamento da parte della Confederazione e le «prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato» (cfr. sotto).

### **Misure non cofinanziabili**

- Infrastrutture di trasporto nazionali (stradali e ferroviarie)
- Ferrovie del traffico regionale
- Misure insediative e paesaggistiche
- Materiale rotabile, ad eccezione del materiale rotabile destinato al collegamento capillare, se permette di realizzare considerevoli risparmi in termini di misure infrastrutturali (art. 17a cpv. 2<sup>bis</sup> LUMin)<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> RS 742.41

<sup>47</sup> Ciò riguarda in particolar modo le attività di elettrificazione degli autobus. Per beneficiare del cofinanziamento per materiale rotabile occorre dimostrare quanto segue: risparmio in termini di costi di investimento grazie alla rinuncia totale o parziale alle infrastrutture filoviarie tradizionali (linee di contatto); sinergie di rete con sistemi di reti filoviarie già esistenti (p. es.

- Costi di esercizio, manutenzione e mantenimento del sostrato qualitativo di infrastrutture di trasporto
- Costi per l'esercizio del TP
- Costi legati all'attuazione della legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (LDis)<sup>48</sup>
- Costi connessi alla gestione della mobilità o ad altre misure orientate ai comportamenti (offerte di consulenza ecc.)
- Infrastrutture per l'alimentazione energetica privata (p. es. impianto tecnico nell'interfaccia diretta con il veicolo, come colonnine elettriche o stazioni di rifornimento di idrogeno)
- Costi di progettazione in relazione all'elaborazione del programma d'agglomerato
- Infrastrutture a carattere prettamente turistico, che non rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti (rete per mountain bike ecc.)

### **Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato**

Nel caso delle misure di trasporto che non possono essere cofinanziate attraverso il PTA, l'ente responsabile è tenuto a indicare se sia necessario tenerne conto per determinare l'efficacia del programma a titolo di prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (cap. 3.4). Lo stesso vale anche per le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziabili per le quali non si fa richiesta di contributi. Se valutate positivamente dalla Confederazione, anche le «prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato» vengono incluse nella convenzione sulle prestazioni. Tra le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato più comuni e importanti per un esito positivo della valutazione del programma d'agglomerato figurano le misure orientate alla domanda nell'ambito della gestione della mobilità e dei parcheggi oppure le misure (non infrastrutturali) per la sicurezza stradale e la promozione dei servizi di mobilità. Simili prestazioni possono anche avere esclusivamente carattere procedurale, come nel caso di piani globali dedicati a una specifica tematica nei settori trasporti e insediamenti o che prevedono l'applicazione di strumenti quali un piano di mobilità, finalizzati ad esempio a coordinare in maniera più efficace i progetti nei settori dei trasporti e degli insediamenti in determinati comprensori. L'attuazione delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato può avvenire a diversi livelli (p. es. a opera dei Cantoni, degli agglomerati o dei Comuni). Il relativo coordinamento, tuttavia, dovrebbe essere di competenza dell'ente responsabile. Ne consegue che queste prestazioni devono essere dichiarate in quanto tali nel programma d'agglomerato e descritte per mezzo di apposite schede di documentazione (all. 2). Le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato non comprendono le misure insediative e paesaggistiche, che costituiscono invece una categoria a sé stante (cfr. cap. 3.3.2 e 3.3.3).

### **Costi delle misure**

I costi computabili per il calcolo dei contributi federali sono elencati all'articolo 21 OUMin. Gli uffici federali competenti per l'accordo sul finanziamento provvedono a pubblicare promemoria con ulteriori direttive. Per il calcolo dell'aliquota di contribuzione massima che la Confederazione versa per singole misure sono determinanti i costi di investimento computabili<sup>49</sup> indicati nel programma d'agglomerato. I contributi federali calcolati su tale base costituiscono un limite massimo e il loro importo non può più essere modificato se non per il computo del rincarato e dell'imposta sul valore aggiunto a livello di singole misure.

---

prolungamento di linee) che presentano una domanda potenziale elevata; costi per il rinnovamento della flotta notevolmente più elevati rispetto a quelli dei tradizionali bus diesel (fermo restando che tali costi supplementari devono essere di gran lunga inferiori ai costi di investimento richiesti per l'elettrificazione classica con filobus). I costi supplementari degli autobus elettrici rispetto agli autobus a diesel vanno documentati, specificando se il materiale rotabile serve esclusivamente per il trasporto urbano (nel caso di linee miste per trasporti regionali e urbani va presentato il rapporto con la prestazione in chilometri).

<sup>48</sup> RS 151.3

<sup>49</sup> I costi di investimento si calcolano partendo dai costi base delle diverse voci computabili e dai supplementi per tutte le posizioni e i rischi non ancora rilevati in base allo stato della pianificazione. Nelle schede relative alle misure va indicato il valore atteso. Non è tuttavia sufficiente indicare la soglia di valore superiore di una stima dei costi.

Ne consegue che l'ente responsabile ha tutto l'interesse a portare la pianificazione delle misure più importanti a uno stato di avanzamento tale da poter indicare nel programma d'agglomerato una stima quanto più precisa possibile dei costi.

La Confederazione copre i costi di pianificazione e progettazione delle singole misure cofinanziate in base all'aliquota di contribuzione e fino al tetto massimo stabilito dall'Assemblea federale, anche se questi importi sono stati spesi prima della decisione di finanziamento. Il versamento dei contributi può avvenire tuttavia solo dopo la stipula dell'accordo di finanziamento sulle misure corrispondenti.

### **Misure chiave difficilmente finanziabili**

Sebbene i mezzi finanziari del FOSTRA siano limitati, il PTA non deve essere utilizzato solo per il cofinanziamento di misure di piccola entità, ma anche e soprattutto per sostenere le misure chiave difficilmente finanziabili da Cantoni e Comuni.

Per poter sostenere tali misure senza penalizzare gli altri agglomerati, la Commissione definisce costi massimi non a livello di misura bensì dell'intero programma (cfr. cap. 3.4.2). Oltre a essere valutate singolarmente, le misure chiave quali strade di circonvallazione o linee tranviarie vengono anche sottoposte a un confronto incrociato, volto a esaminare anche la qualità del coordinamento tra trasporti e insediamenti.

### **Priorizzazione delle misure**

Il compito di proporre un ordine di priorità condivisibile per le misure spetta all'ente responsabile<sup>50</sup>. Per tale priorizzazione, gli enti responsabili sono invitati a prendere come riferimento il metodo adottato dalla Confederazione per la valutazione delle misure (cfr. cap. 3.3), nell'ambito della quale le priorità proposte dall'ente responsabile sono verificate e, se necessario, adattate.

Le misure vengono distribuite all'interno di tre liste (A, B e C). L'esecuzione di una misura A della generazione in corso dovrà avere inizio entro quattro anni dall'approvazione del corrispondente decreto federale (cfr. cap. 3.3.1). Quella di una misura B deve invece essere realizzabile entro quattro anni dall'approvazione del decreto federale relativo alla successiva generazione. La valutazione dei costi e dei benefici si basa sulle misure incluse nelle liste A e B. Sono pertanto tali misure a essere determinanti per il calcolo dell'aliquota di contribuzione. Per quanto riguarda l'orizzonte temporale delle misure C, dovranno passare in genere almeno due generazioni prima che siano pronte per la realizzazione e abbiano il finanziamento assicurato.

### **Misure che beneficiano di contributi federali forfettari**

Lo strumento dei contributi forfettari accordati ai sensi dell'articolo 21a OUMin ha lo scopo di semplificare l'esecuzione delle misure di minore entità, soprattutto per quanto concerne la stipula delle convenzioni sulle prestazioni e degli accordi di finanziamento nonché i pagamenti e le attività di controlling. I contributi federali forfettari sono riservati alle misure riguardanti le seguenti categorie:

- traffico lento;
- gestione del sistema dei trasporti;
- riqualifica e sicurezza dello spazio stradale;
- riqualifica di fermate di tram e autobus.

---

<sup>50</sup> Art. 3 e 7 lett. c OPTA

Possono essere accordati contributi forfettari solo per misure con costi di investimento non superiori a 5 milioni di franchi (IVA esclusa)<sup>51</sup>. Nel caso di misure riunite in pacchetti, il limite di 5 milioni di franchi si applica a ogni misura parziale, pertanto l'ammontare complessivo del pacchetto di misure può essere più elevato.

Per la rielaborazione del programma d'agglomerato è consigliabile riunire in pacchetti tutte le misure delle categorie elencate sopra (misure con costi non superiori a 5 milioni di franchi). Per ulteriori indicazioni sulle misure beneficiarie di contributi forfettari si rimanda al capitolo 3.3.4 e all'allegato.

### **Pacchetti di misure**

Laddove possibile e opportuno anche altre misure possono essere riunite all'interno di appositi pacchetti. L'essenziale è che appartengano tutte allo stesso orizzonte temporale, A o B (cfr. cap. 3.3.1).

Il compito di riunire in pacchetti le misure spetta agli enti responsabili. Tuttavia, la Confederazione si riserva il diritto di scorporarli qualora reputi i raggruppamenti inadeguati. La costituzione di un pacchetto risulta opportuna nei casi di seguito riportati (resta riservata la valutazione effettuata nel caso concreto):

- misure appartenenti alla stessa categoria e che presentano una forte correlazione dal punto di vista funzionale;
- pacchetto coerente di misure di accompagnamento legate a misure di maggiore entità del programma d'agglomerato oppure a pianificazioni nazionali o cantonali.

La creazione di un pacchetto va invece evitata se non sussiste alcun nesso funzionale tra le singole misure. La vicinanza geografica non è di per sé sufficiente a giustificare la creazione di un pacchetto di misure.

### **Promozione delle piattaforme dei trasporti**

Il collegamento tra i diversi mezzi di trasporto e le diverse gerarchie di reti (locale, regionale e nazionale) è un fattore chiave per l'ottimizzazione del sistema globale dei trasporti e la promozione dell'intermodalità. I diversi mezzi di trasporto sono utilizzati e combinati in modo opportuno in funzione dei rispettivi punti di forza nel territorio. I punti di snodo tra i mezzi di trasporto e le gerarchie di reti sono idonei per essere configurati quali piattaforme dei trasporti. A seconda della posizione e della funzione si possono distinguere diversi tipi di piattaforme dei trasporti (cfr. anche Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica), ad esempio:

- **piattaforme TP–TP e TP–TPC:** i viaggiatori possono cambiare vettore in modo semplice ed efficiente, scegliendo tra TP a lunga distanza, regionali e urbani oppure tra TP e TPC. In questo contesto sono efficaci anche altre offerte multimodali, ad esempio il car sharing e il bike sharing. La maggior parte di queste piattaforme consiste in nodi di interscambio quali stazioni di grandi dimensioni dei centri degli agglomerati e di centri limitrofi, oppure in stazioni del sistema ferroviario regionale che vanno ottimizzate a causa del loro utilizzo intensivo e configurate dal punto di vista urbanistico. Grazie ai loro collegamenti con il TP, questi luoghi si prestano quali punti chiave per lo sviluppo degli insediamenti. Secondo i piani direttori cantonali occorre accelerare le utilizzazioni nei settori del lavoro, delle abitazioni, dei negozi e del tempo libero. A tal fine vanno sviluppati piani di mobilità in armonia tra loro. In particolare occorre evitare che lo sviluppo e la densificazione portino a nuove carenze di capacità nelle infrastrutture di trasporto esistenti;
- **piattaforme TIM–TP:** le piattaforme dei trasporti possono anche sostenere il passaggio dal TIM, contraddistinto da un forte consumo di superficie, al TP e al TPC. Il passaggio dovrebbe avvenire in modo tempestivo alla fonte, vale a dire prima delle cinture degli agglomerati o

---

<sup>51</sup> Art. 16 e 17 OPTA

all'interno delle stesse. Si può anche esaminare il potenziale delle piattaforme costituite da raccordi autostradali situati in posizione decentrale o centrale, che possano essere ben collegati con il TP. I potenziali dello sviluppo degli insediamenti devono essere considerati in modo differenziato, in particolare in funzione della qualità dell'offerta di TP esistente o futura nella piattaforma. Anche in questo caso vanno sviluppati piani di mobilità in armonia tra loro, che riducano il traffico a livello globale e provvedano a evitare nuove carenze di capacità nelle infrastrutture di trasporto;

- **piattaforme TIM-TIM:** per le località difficili da collegare sono utili anche le offerte di car pooling, che consentono di ridurre il traffico automobilistico nelle città-nucleo e nelle aree urbane. Anche queste piattaforme vanno integrate in un piano globale coerente, al fine di prevenire sviluppi indesiderati nella ripartizione modale e nuove carenze di capacità a livello stradale.

La Confederazione vuole promuovere in modo specifico la configurazione ottimale e l'integrazione dei punti di snodo tra i mezzi di trasporto<sup>52</sup>. Nell'ambito dei programmi d'agglomerato le piattaforme dei trasporti sono cofinanziate dalla Confederazione fin dalla 1a generazione (cfr. all. 3). In fase di esame sono considerati in particolare gli aspetti seguenti:

1. **l'integrazione delle piattaforme dei trasporti in un piano territoriale globale:** le piattaforme funzionano correttamente soltanto se sono coordinate tra loro e con le diverse offerte e reti di trasporto. Vanno pianificate tra i diversi vettori di trasporto e, in particolare, coordinate con lo sviluppo degli insediamenti. Gli agglomerati sono tenuti a presentare il proprio piano globale di intermodalità e interconnessione delle piattaforme e, qualora possibile, a categorizzare le piattaforme in base alla relativa funzione e posizione;
2. **l'efficacia è garantita da misure di accompagnamento:** affinché le piattaforme dei trasporti possano essere approvate come auspicato, sono necessarie misure di accompagnamento. Queste comprendono in particolare un piano di mobilità coordinato a livello di agglomerato con il sistema di gestione dei parcheggi e del traffico. All'agglomerato è chiesto di illustrare quali misure consentono di incentivare e influenzare in modo positivo l'utilizzo auspicato delle piattaforme ai sensi del coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e quello dei trasporti;
3. **la collaborazione degli attori:** nelle piattaforme sono di norma coinvolti diversi enti pubblici, rappresentanti della pianificazione dei trasporti e del territorio nonché attori pubblici e privati. Promuovendo l'intermodalità, le piattaforme dei trasporti mirano anche a migliorare i collegamenti tra gli attori coinvolti. Un'eventuale configurazione partecipativa dei processi di pianificazione delle piattaforme può essere sottolineata nell'ambito della descrizione delle singole misure;
4. **la configurazione e l'attrattiva degli impianti e la loro integrazione in ambito urbanistico:** la configurazione urbanistica delle piattaforme e le offerte corrispondenti in merito al loro utilizzo influenzano l'intensità dell'utilizzo e l'accettazione dei nodi di interscambio. In futuro si dovrà rivolgere maggiormente l'attenzione alla configurazione attrattiva e all'organizzazione efficiente delle piattaforme (tragitti brevi, praticità dell'utilizzo). In questo contesto vanno sfruttati anche i vantaggi delle nuove tecnologie e dell'interconnessione digitale, che consentono ai passeggeri di prenotare viaggi intermodali, di riservare corse, veicoli o parcheggi e di procurarsi tutte le informazioni utili (mobility as a service).

---

<sup>52</sup> A tal fine, nel 2021 la Confederazione ha lanciato il programma per le piattaforme dei trasporti insieme ai rappresentanti di Cantoni, Città e Comuni. Il programma porterà avanti fino al 2024, in base a diversi studi e attività, la pianificazione e l'attuazione di piattaforme dei trasporti attrattive e trasversali agli enti pubblici.

## **Mobilità elettrica e utilizzo delle nuove tecnologie e offerte di mobilità**

Dal punto di vista della Confederazione, le evoluzioni in atto nella società e in campo tecnologico offrono un'opportunità da sfruttare per gestire in maniera più sostenibile i trasporti e il territorio, facendo leva a tal riguardo anche e soprattutto sulle nuove offerte disponibili nell'ambito della mobilità combinata. Le nuove tecnologie possono essere di aiuto per ridurre il numero di viaggi e raggrupparli, come pure per decarbonizzare i trasporti. Ciò porta ad avere nell'agglomerato un sistema globale dei trasporti più efficiente e sostenibile<sup>53</sup>. Gli agglomerati sono tenuti a confrontarsi attivamente con questi nuovi sviluppi e a tenerne debitamente conto nelle proprie pianificazioni. Ciò può incidere positivamente sulla valutazione del programma.

Qualora non siano possibili un finanziamento e un cofinanziamento tramite altri strumenti della Confederazione, per la Confederazione sono prioritarie e cofinanziabili nell'ambito del PTA le misure infrastrutturali di promozione della mobilità elettrica<sup>54</sup> e altre tecnologie alternative (che non richiedono combustibili fossili). Il prerequisito per il cofinanziamento di misure infrastrutturali in questo contesto è la presenza di un piano globale a livello dell'intero agglomerato, che indichi con chiarezza in particolare la rete di mobilità accessibile al pubblico e le singole misure. Per quanto riguarda il traffico privato, si menzionano a titolo esemplificativo le integrazioni della rete di distribuzione dell'energia che possono rendersi necessarie e i provvedimenti edilizi per la realizzazione di stazioni di ricarica o di rifornimento, di aree di parcheggio conformi ai requisiti specifici della mobilità elettrica (cosiddette «zone verdi») e di infrastrutture destinate ai servizi di sharing/pooling della mobilità elettrica. Gli impianti tecnici collegati direttamente con i veicoli (p. es. colonnine elettriche o stazioni di rifornimento per altre tecnologie alternative [che non richiedono combustibili fossili]) per il traffico privato non sono cofinanziabili nell'ambito del PTA.

Nel settore TP che non è già cofinanziato tramite altri strumenti della Confederazione (trasporti urbani<sup>55</sup>) sono cofinanziabili gli interventi di elettrificazione della rete di autobus (p. es. linee di contatto dei filobus e stazioni di ricarica per bus a batteria). A questo proposito va tenuto presente l'articolo 17a capoverso 2<sup>bis</sup> LUMin, ai sensi del quale possono essere versati contributi per coprire i corrispondenti costi supplementari del materiale rotabile se vengono realizzati considerevoli risparmi in termini di costi infrastrutturali. A essere cofinanziabili sono in sostanza soprattutto i costi supplementari connessi con gli autobus elettrici di nuova generazione in grado di circolare senza linee di contatto. Occorre documentare i costi di investimento risparmiati rispetto ai costi infrastrutturali dei sistemi di filobus di tipo tradizionale (in particolare linee di contatto), come pure i costi supplementari del materiale rotabile (di norma rispetto agli autobus a diesel).

Sulla scia della digitalizzazione e della creazione delle «smart cities» emergeranno nuove offerte di mobilità e nuove possibilità di gestione del traffico. Nell'ambito della gestione del traffico, già oggi il PTA non esclude la possibilità del cofinanziamento a opera della Confederazione per soluzioni infrastrutturali innovative. Queste soluzioni devono essere pronte per l'utilizzo da parte di tutti gli utenti ai sensi di un sistema statale. Pur non potendo beneficiare di contributi attraverso il PTA (art. 17a cpv. 4 LUMin), le strategie o soluzioni a carattere di informatica aziendale possono essere incluse in qualità di «prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato» e confluire nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato.

Gli sviluppi futuri nell'ambito delle nuove tecnologie saranno oggetto di un monitoraggio attivo congiuntamente agli enti responsabili. Ciò potrebbe portare a modifiche o integrazioni del PTA, in particolare anche a un aggiornamento dei costi computabili conformemente all'articolo 21 OUMin. Ad

---

<sup>53</sup> Cfr. art. 17a cpv. 1 LUMin

<sup>54</sup> Cfr. anche Roadmap mobilità elettrica, misura 19 «E-Mob in den Agglomerationen»

<sup>55</sup> Le infrastrutture del traffico regionale sono sostenute con altre modalità di finanziamento della Confederazione.

esempio, esistono offerte relative ai servizi di car sharing o ride sharing (car pooling), che si avvalgono di nuovi sistemi basati su app legati alle aree di sosta (ovvero alle infrastrutture). Tali aree di sosta sono cofinanziabili nel PTA, mentre non è previsto un cofinanziamento di sistemi di app come misure a sé stanti tramite il PTA. Nel settore della guida autonoma la Confederazione ha condotto lavori di ricerca e progetti pilota. Qualora i veicoli con guida automatizzata si diffondano, potrebbe essere necessario intervenire anche su tutta una serie di infrastrutture nel contesto urbano (p. es. zone riservate al carico-scarico anziché posteggi permanenti). Le attuali basi legali non escludono in linea di massima il cofinanziamento per simili investimenti. Come nel caso delle altre misure è tuttavia necessario dimostrare la necessità d'intervento nonché il relativo valore aggiunto e il grado di maturità del progetto in questione.

### **Misure che orientano la domanda (misure push e pull)**

Numerosi agglomerati si sono posti degli obiettivi per il trasferimento modale. Di conseguenza, occorre prevenire ulteriore traffico o trasferire il traffico su mezzi di trasporto efficienti in rapporto alla superficie servita. Dal punto di vista della Confederazione sarebbe inoltre auspicabile applicare maggiormente nei futuri programmi d'agglomerato anche misure per orientare la mobilità (misure push) oltre alle misure già implementate basate su incentivi (misure pull). A tal fine si prestano misure nell'ambito della gestione della mobilità, che sono variate e possono essere applicate in funzione delle esigenze specifiche di un agglomerato. Un piano di mobilità per lo sviluppo di comparti urbani consente inoltre di garantire che le capacità dell'infrastruttura stradale non si sovraccarichino nonostante lo sviluppo degli insediamenti auspicato. Infine, la gestione dei parcheggi favorisce la gestione del traffico.



## 3 Procedura d'esame

### 3.1 Panoramica e principi generali

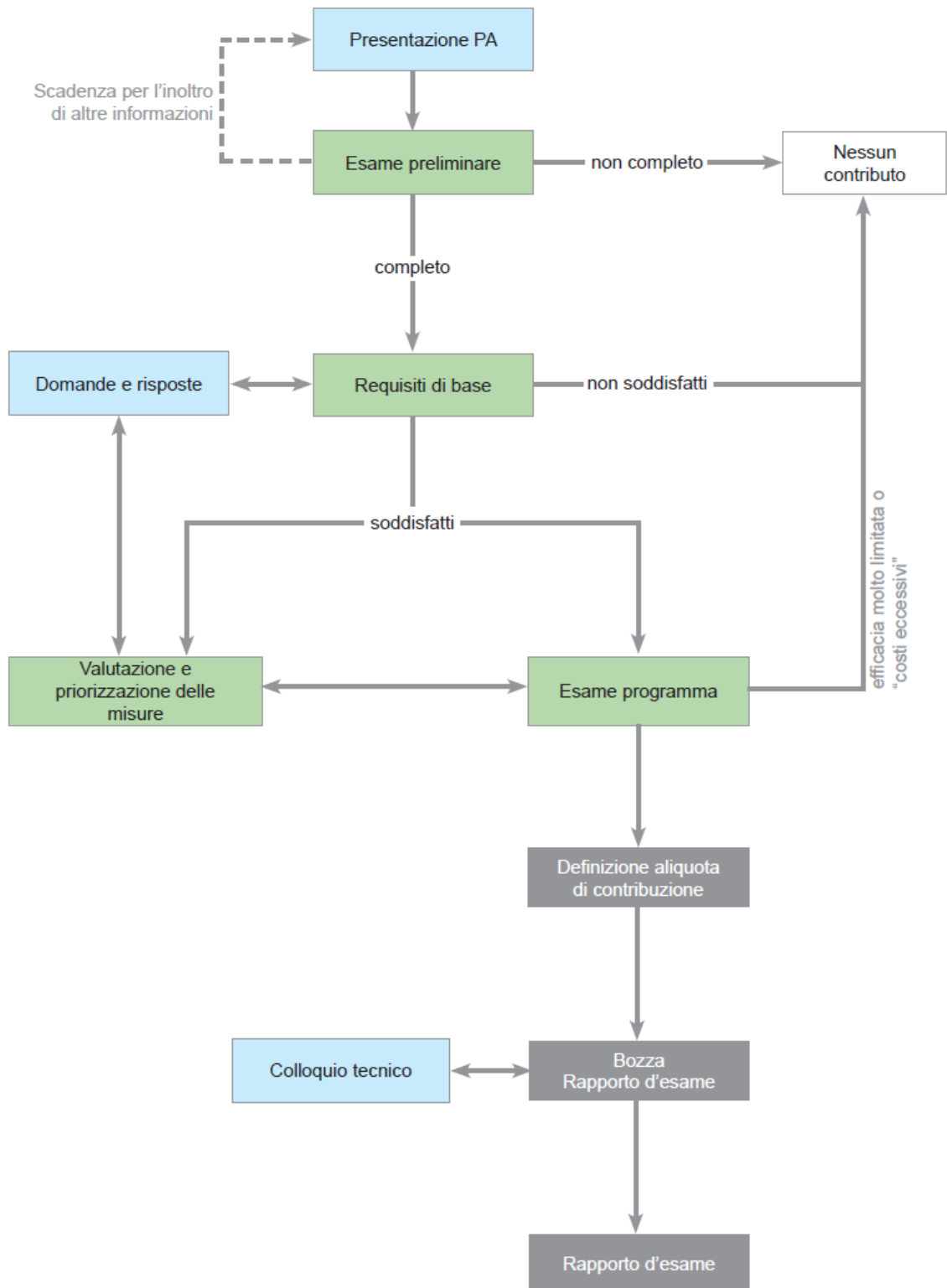
L'esame dei programmi d'agglomerato condotto dalla Confederazione si basa sui **principi** elencati qui di seguito:

- procedura d'esame condotta in modo indipendente dalla Confederazione con il coinvolgimento degli enti responsabili in occasione delle domande e dei colloqui tecnici;
- procedura d'esame obiettiva e fattuale;
- procedura d'esame iterativa con confronti incrociati e un consolidamento graduale dei risultati dell'esame;
- presentazione dei risultati dell'esame in un rapporto specifico per ogni agglomerato (motivazione delle priorità attribuite alle misure dalla Confederazione, spiegazione della valutazione delle misure e del programma);
- considerazione dello stato di attuazione delle misure concordate (due generazioni precedenti la generazione attuale, Gx-2);
- considerazione delle problematiche specifiche degli agglomerati di piccole, medie e grandi dimensioni;
- attenzione a eventuali ulteriori problematiche specifiche di singoli agglomerati (in particolare in caso di collaborazione estesa oltre i confini cantonali e nazionali, per agglomerati a vocazione turistica, difficoltà dovute a particolari situazioni topografiche oppure agglomerati che presentano una necessità d'intervento motivata in modo plausibile nel settore del traffico dovuto ad attività economiche).

La **procedura d'esame** si articola nelle seguenti fasi (cfr. fig. 6):

1. esame preliminare (art. 11 OPTA in combinato disposto con gli art. 1–3 e 8 OPTA): in una prima fase si esamina se il programma d'agglomerato presentato soddisfa i requisiti formali (cap. 2.3 e all. 1). Qualora i requisiti formali non siano soddisfatti, all'ente responsabile viene concesso un termine improrogabile di 21 giorni per fornire le informazioni mancanti;
2. requisiti di base (art. 12 OPTA in combinato disposto con l'art. 7 OPTA): se i requisiti formali sono soddisfatti, la Confederazione procede a esaminare i requisiti di base (cap. 2.6). In caso contrario e qualora non fosse possibile una valutazione adeguata, la procedura d'esame viene dichiarata conclusa e non viene concesso alcun termine per porre rimedio alle lacune;
3. valutazione delle misure (art. 13 OPTA): nella terza fase vengono valutate le misure nonché la relativa prioritizzazione proposta dagli enti responsabili (cap. 3.3);
4. valutazione del programma (art. 14 OPTA): l'ultima fase prevede la valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato, per cui sono previste quattro fasi parziali.
  - 4a. Sulla base delle misure A e B classificate dalla Confederazione si procede al calcolo dei costi (cap. 3.4.2).
  - 4b. Contemporaneamente viene effettuata la valutazione dei benefici (cap. 3.4.1). Per la valutazione dei benefici a livello di programma si tiene conto della valutazione delle misure e della coerenza (tra una generazione e l'altra, in termini di contenuti e di coordinamento con le altre pianificazioni rilevanti).
  - 4c. Successivamente, i punti di efficacia ottenuti dal programma vengono messi a confronto con i costi che esso comporta in un'apposita matrice costi-benefici, ricavando così l'aliquota di contribuzione provvisoria per la partecipazione della Confederazione (cap. 3.4.3). Sono esclusi dal cofinanziamento i programmi che presentano benefici troppo poco significativi (<4 punti) o costi eccessivamente elevati (programmi sovradimensionati; cap. 3.4.2).
  - 4d. Infine viene valutato lo stato di attuazione delle misure della penultima generazione Gx-2 (cap. 3.4.4). Se il livello di attuazione raggiunto non è soddisfacente, l'aliquota di contribuzione prevista per le misure dell'attuale programma d'agglomerato viene ridotta di 5 punti percentuali, a condizione che il programma d'agglomerato non si sia già visto assegnare senza riduzione l'aliquota di contribuzione minima del 30 per cento (art. 22 OUMin).

**Figura 6:** panoramica della procedura d'esame



### **Iter della procedura d'esame**

L'ARE è l'ufficio responsabile per l'esame dei programmi d'agglomerato ed è affiancato, per gli aspetti tecnici, dall'USTRA, dall'UFT e dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)<sup>56</sup>. Un gruppo di lavoro esterno segue il processo in modo critico e fornisce un secondo parere specialistico indipendente. Gli uffici federali rappresentati nel gruppo d'esame e gli esperti esterni valutano ogni programma d'agglomerato indipendentemente gli uni dagli altri. Tutte le parti interessate si riuniscono poi per discutere le valutazioni effettuate, eliminare le divergenze e far confluire i risultati ottenuti in una valutazione consensuale per ciascun programma d'agglomerato, basata su criteri qualitativi e fattuali. Queste valutazioni sono sottoposte a controlli incrociati nei cosiddetti studi di bilancio. I risultati finali fungono da riferimento per i rapporti d'esame e per il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato.

### **Partecipazione degli enti responsabili alla procedura d'esame**

Per consentire al gruppo d'esame di acquisire una migliore comprensione dei singoli programmi d'agglomerato ed evitare fraintendimenti, all'inizio della procedura condotta internamente dalla Confederazione può avere luogo un primo scambio tra l'ARE e gli enti responsabili per chiarire le questioni aperte. Questa fase di chiarimento può svolgersi per iscritto o verbalmente (incontro).

Viene poi organizzato un cosiddetto colloquio tecnico per discutere i risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione sulla base di una bozza del rapporto d'esame. Il colloquio serve in particolare a garantire che tutti gli argomenti rilevanti siano presi in considerazione nell'esame e che la coerenza globale del programma d'agglomerato venga rispettata nonostante le eventuali modifiche apportate dalla Confederazione all'ordine di priorità delle misure. Quanto addotto dagli enti responsabili viene esaminato e, in casi motivati, i risultati dell'esame adeguati di conseguenza.

---

<sup>56</sup> Art. 10 OPTA

### 3.2 Criteri d'efficacia (CE)

Se un programma d'agglomerato soddisfa i requisiti formali dell'esame preliminare e i requisiti di base, ne viene esaminata l'efficacia complessiva sulla base degli obiettivi di cui all'articolo 17d capoverso 2 LUMin:

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

Gli obiettivi d'efficacia vengono valutati attraverso i quattro criteri da essi desunti. Per una valutazione condivisibile, ciascun criterio è precisato da una serie di sottocriteri suddivisi per ambito tematico. La valutazione basata sui criteri d'efficacia è di tipo qualitativo. Per ogni criterio viene attribuito un punteggio compreso tra 0 e 3, che deve essere di volta in volta giustificato (in merito all'attribuzione dei punti, cfr. cap. 3.4.1).

**Tabella 2:** panoramica dei criteri d'efficacia, suddivisi in criteri principali e sottocriteri

<b>CE 1 Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</b>	
1.1	Miglioramento del sistema globale dei trasporti
1.2	Miglioramento dell'intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità
1.3	Miglioramento del sistema di trasporto pubblico
1.4	Miglioramento della rete stradale e gestione del traffico
1.5	Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico
<b>CE 2 Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</b>	
2.1	Concentrazione degli insediamenti e densificazione
2.2	Valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo
<b>CE 3 Aumento della sicurezza del traffico</b>	
3.1	Aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva
<b>CE 4 Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</b>	
4.1	Riduzione delle emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra nonché delle emissioni foniche
4.2	Riduzione al minimo del consumo di risorse e valorizzazione degli spazi naturali e delle aree verdi

I quattro criteri di cui sopra servono a valutare l'efficacia sia di un programma d'agglomerato nella sua globalità (in vista della determinazione dell'aliquota di contribuzione della Confederazione), sia delle misure infrastrutturali di trasporto (per la relativa prioritizzazione). Le domande riportate nei capitoli che seguono si prestano soprattutto per la valutazione dell'efficacia del programma (cap. 3.4). Per la valutazione delle singole misure (cap. 3.3) le domande vengono utilizzate per analogia e adeguate in base alla situazione.

L'efficacia di un programma d'agglomerato o di una misura risulta dal confronto di due stati futuri: lo scenario di riferimento (senza il programma d'agglomerato) e la situazione futura con il programma d'agglomerato.

### **3.2.1 CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto**

#### **CE 1.1 Miglioramento del sistema globale dei trasporti**

##### Domande di fondo

- È presente una strategia globale dei trasporti?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure contribuiscono a migliorare il sistema globale dei trasporti, a garantirne la piena efficienza e a ridurre gli impatti negativi («non rafforzare sempre e comunque ogni singolo vettore di trasporto»)?
- Le reti di trasporto sono reciprocamente coordinate e i vari vettori interconnessi?
- È garantito il coordinamento tra i sistemi di trasporto e lo sviluppo degli insediamenti? È possibile, laddove risulti sensato, migliorare i livelli di raggiungibilità?
- Vengono promosse anche offerte di mobilità innovative?

##### Precisazioni

- Coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento) con le generazioni precedenti e con le misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali in relazione al sistema globale dei trasporti
- Miglioramento della qualità dei collegamenti a tutti i sistemi di trasporto e della raggiungibilità dove si presentano le maggiori necessità d'intervento (p. es. importanti sviluppi insediativi)
- Creazione di gerarchie utili tra le reti di tutti i vettori di trasporto e definizione di misure relative al funzionamento delle interfacce tra le reti e le varie gerarchie
- Strategie e/o misure per una migliore gestione del traffico su larga scala, oltre i confini dell'agglomerato, con contemporaneo decongestionamento delle zone di nucleo e di altri spazi sensibili, sia insediativi che ricreativi
- Sistemi di incentivazione e progetti pilota per nuove soluzioni più sostenibili e più efficienti nel settore dei trasporti
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico dovuto ad attività economiche: presenza di una strategia settoriale corrispondente in questo ambito o almeno integrazione della stessa in modo idoneo nella strategia globale dei trasporti, migliore accessibilità nell'ambito del traffico dovuto ad attività economiche (p. es. coordinando le opere di urbanizzazione con gli impianti di trasbordo o le stazioni merci esistenti) e riduzione degli effetti negativi provocati dal traffico dovuto ad attività economiche
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico turistico (p. es. per la presenza di importanti località sciistiche; oppure Comuni turistici): analisi degli effetti del traffico turistico, escursionistico e del tempo libero; strategie e misure per dirottare in maniera più sostenibile il traffico turistico dal TIM al TP o al TPC e riduzione degli effetti negativi provocati dal traffico turistico

#### **CE 1.2 Miglioramento dell'intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità**

##### Domande di fondo

- In che misura viene migliorata l'intermodalità (mobilità combinata TIM/TP/TPC/offerte di sharing)? Sono previste misure finalizzate specificatamente a migliorare il collegamento funzionale tra i mezzi di trasporto in ubicazioni adatte?
- In che misura le strategie settoriali e le relative misure concorrono a ridurre il traffico totale e a trasferirlo su mezzi di trasporto a minore impatto ambientale (in particolare TP e TPC)?

- Oltre a misure di gestione del traffico e a misure sul lato dell'offerta sono previste anche misure efficaci di mobilità che orientano la domanda, soprattutto per quanto concerne la gestione dei parcheggi?

#### Precisazioni

- Coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento), con le generazioni precedenti e con le misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali in relazione all'intermodalità
- Analisi e progettazione con obiettivi e principi territoriali in merito alla predisposizione della mobilità combinata (impianto Park and Ride [P+R] / piattaforma dei trasporti) per l'intero agglomerato; definizione delle conseguenti misure (p. es. riqualifica o creazione di piattaforme dei trasporti dotate di una certa attrattiva; incoraggiamento di un rapido passaggio al TP/TPC mediante impianti P+R, miglioramento dell'accesso al TPC)
- Misure push e pull: analisi e progettazione con obiettivi e principi territoriali in relazione a misure di mobilità orientate alla domanda, alla gestione della mobilità, a piani di mobilità per lo sviluppo di aree e alla gestione dei parcheggi; limitazione, gestione e regolamentazione dell'offerta di parcheggi di tutte le tipologie (in luoghi pubblici, all'interno di parcheggi coperti e, se consentito dalle basi legali e di pianificazione, anche presso immobili privati); definizione delle conseguenti misure
- Attuazione di piani per la mobilità nei progetti che hanno ripercussioni di vasta portata sul settore dei trasporti (p. es. riguardanti grandi sviluppi insediativi e uso intensivo dei trasporti)
- Misure d'informazione e sensibilizzazione

### **CE 1.3 Miglioramento del sistema di trasporto pubblico**

#### Domande di fondo

- È presente una strategia settoriale completa per il TP, comprensiva di obiettivi d'offerta e coordinamento tra le offerte di ferrovia, tram e autobus?
- In che misura la strategia settoriale e le relative misure concorrono a indirizzare in maniera ottimale lo sviluppo insediativo nelle zone ben servite dai TP?
- I sistemi di TP vengono migliorati in termini di offerta e comfort?

#### Precisazioni

- Coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento), con le generazioni precedenti e con le misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali e di altre pianificazioni in relazione al sistema di trasporto pubblico
- Coordinamento delle capacità del traffico locale con i programmi d'offerta del traffico regionale e a lunga percorrenza definiti da Confederazione e Cantoni
- Miglioramento della struttura dei nodi e della leggibilità della rete del TP (p. es. collegamento tempestivo della ferrovia con la rete capillare nelle periferie, in corrispondenza dei raccordi alle strade nazionali; coordinamento della rete di tram/autobus con i poli di sviluppo)
- Miglioramento e ampliamento dell'infrastruttura di TP: potenziamento mirato delle capacità (ovvero in base alle priorità risultanti dalla necessità d'intervento); miglioramento della stabilità dell'orario; riduzione dei tempi di viaggio medi nel TP (p. es. corridoi preferenziali, priorità, coordinamento con la rete capillare), riduzione dei tempi d'attesa/coincidenza
- Miglioramento della facilità d'uso e dell'immagine del sistema del TP (riqualifica delle fermate di autobus e tram, informazioni all'utenza, estensione dei sistemi di comunità tariffale, in particolare negli agglomerati transfrontalieri)
- Miglior collegamento al TP per le infrastrutture che sono grandi generatrici di traffico e le importanti località turistiche

## **CE 1.4 Miglioramento della rete stradale e gestione del traffico**

### Domande di fondo

- È presente una strategia settoriale completa per la circolazione stradale?
- In che misura la strategia settoriale e le relative misure contenute nel programma d'agglomerato concorrono a garantire uno sfruttamento ottimale delle capacità stradali, al miglioramento della fluidità del traffico e alla predisposizione delle capacità eventualmente necessarie?
- Le misure concernenti la circolazione stradale nei tratti della rete a vocazione residenziale sono coordinate con le esigenze del TP/TPC?

### Precisazioni

- Coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento), con le generazioni precedenti e con le misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali in relazione alla rete stradale e alla gestione del traffico
- Per quanto riguarda il coordinamento con le pianificazioni nazionali vanno considerati in particolare gli aspetti seguenti: identificazione degli effetti causati dagli interventi di sistemazione della rete delle strade nazionali (eliminazione dei problemi di capacità) e dei raccordi autostradali sulla rete stradale; interazione tra la rete delle strade nazionali (raccordi compresi) e la rete stradale dell'agglomerato. Ciò comprende non soltanto una strategia volta esclusivamente a incentivare il trasferimento del traffico sulla rete delle strade nazionali, bensì anche una strategia che provveda attivamente a ridurre e trasferire il volume di traffico sulle strade in modo da decongestionare le reti di trasporto
- Completezza della strategia settoriale Trasporti: funzioni e gerarchia delle reti, misure di gestione e incentivi, strategie per ridurre il volume di traffico o trasferirlo verso il TP/TPC, di volta in volta coordinate con le misure delle pianificazioni nazionali (raccordi ecc.)
- Misure di gestione del traffico (misure di gestione e per l'orientamento) a livello regionale e locale, coordinate con misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale nonché con le interfacce della rete delle strade nazionali
- Le misure di gestione del traffico e quelle di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale riunite in pacchetti per usufruire di contributi federali forfettari sono desunte in maniera coerente dalla strategia settoriale TIM (e/o da altre strategie settoriali) e dimostrano un profilo qualitativo elevato sul piano concettuale
- Costruzione di tratti complementari o estensione della rete stradale con misure di accompagnamento coordinate sul piano contenutistico e temporale (visione globale dei trasporti)
- Miglioramento del traffico dovuto ad attività economiche e riduzione degli effetti negativi che questo provoca, in particolare negli spazi a carattere residenziale
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico turistico (p. es. per la presenza di importanti località sciistiche oppure Comuni turistici): miglioramento del traffico turistico e riduzione degli effetti negativi che questo provoca. Strategie e misure di moderazione e riduzione del traffico nei comprensori sensibili (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale o altre misure in zone di nucleo turistiche e fortemente frequentate, aree ricreative e verdi sensibili, progetti di parcheggio ecc.)

## **CE 1.5 Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico**

### Domande di fondo

- È presente una strategia settoriale completa per il TPC? La strategia settoriale tratta questo tema separatamente?
- In che misura la strategia settoriale e le relative misure concorrono a migliorare la qualità del TPC e al trasferimento dal TIM o al decongestionamento del TP?

### Precisazioni

- Coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento), con le generazioni precedenti e con le misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali in relazione al TPC.
- La strategia settoriale è conciliabile con i principi della legge del 18 marzo 2022 sulle vie ciclabili<sup>57</sup>?
- Le misure relative al TPC contenute nel programma d'agglomerato e riunite in pacchetti per usufruire di contributi federali forfettari sono desunte in maniera coerente dalla strategia settoriale per il TPC e dimostrano un profilo qualitativo elevato sul piano concettuale (ricostruibile e su vasta scala)
- Promozione di una rete di percorsi pedonali e ciclistici continua, densa e dotata di una certa attrattiva (p. es. percorsi diretti, piste ciclabili veloci, riduzione del tempo di percorrenza, riduzione dei tempi d'attesa ai semafori, tracciati e segnaletica dei percorsi comprensibili) ai sensi di un buon collegamento con il TPC
- Creazione di strutture insediative che incentivano il TPC (p. es. insediamenti senza auto, gestione degli spazi liberi a misura di pedoni e posteggi per cicli)
- Inclusione delle esigenze specifiche del TPC nei progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
- Misure d'informazione e sensibilizzazione

## **3.2.2 CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti**

### **CE 2.1 Concentrazione degli insediamenti e densificazione**

#### Domande di fondo

- In che modo il programma d'agglomerato, insieme ad altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio (p. es. piani direttori cantonali o regionali nell'ambito degli insediamenti), contribuiscono a promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti? Il programma d'agglomerato presenta come i diversi strumenti di pianificazione del territorio contribuiscono a questo obiettivo, quali margini di manovra sussistono per il programma d'agglomerato e quale può essere l'efficacia del programma d'agglomerato?
- È presente una strategia settoriale Insediamenti che promuova uno sviluppo centripeto degli insediamenti, preveda una concentrazione degli insediamenti in zone ben servite dal TP e, in tal modo, concretizzi e completi il piano direttore cantonale insieme ad altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio?
- Dove si situano nell'agglomerato i principali sviluppi insediativi esistenti e pianificati? Quando sono previsti i principali sviluppi insediativi pianificati (ripartiti negli orizzonti A, B e C secondo il cap. 3.3.1 del programma d'agglomerato)? Si trovano in zone ben servite dal TP?

---

<sup>57</sup> RS 705



- Il programma d'agglomerato presenta come, dove e quando rilevare il potenziale di sviluppo per ulteriori abitanti e occupati? I principali sviluppi insediativi pianificati nell'agglomerato consentono di sfruttare una parte fondamentale del potenziale di sviluppo complessivo?

#### Precisazioni

- Presentazione della coerenza tra gli elementi (in particolare presentazione chiara della necessità d'intervento), con le generazioni precedenti e con considerazione del coordinamento tra trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio
- Definizione e presentazione di sviluppi insediativi che sono importanti per l'agglomerato in funzione del potenziale in termini di abitanti e occupati. Ciò deriva dalla necessità d'intervento e sono coordinati con il piano direttore cantonale o con altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio
- La strategia settoriale contempla anche lo sviluppo nel tessuto urbano già costruito/comprensori densificati (aumenti della densità edificatoria, comprensori con potenziale di densificazione) e di cosa si tiene conto nelle misure? Dove sono situati i grandi generatori di traffico esistenti e pianificati (acquisti/tempo libero)? Quando è prevista la realizzazione dei generatori di traffico pianificati?
- Nei gli sviluppi degli insediamenti (più importanti) è considerata la capacità esistente delle reti dei trasporti e sono previste eventuali misure nell'ambito dei trasporti ai sensi di un buon coordinamento tra trasporti e insediamenti?
- Analisi delle misure necessarie nella gestione della mobilità e presentazione della capacità di trasporto necessaria (TP e rete TIM) per i principali sviluppi insediativi
- Presentazione chiara della pianificazione dello sviluppo degli insediamenti e dell'attuazione a lungo termine delle fasi di sviluppo importanti (competenze, procedure, scadenze, sviluppo, prioritizzazione temporale negli orizzonti A, B e, se necessario, C)
- Impiego di sistemi d'incentivazione o progetti pilota volti a favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti (scambio di esperienze, offerte di consulenza, progetti pilota per le pianificazioni di superfici ecc.)

### **CE 2.2 Valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo**

#### Domande di fondo

- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono alla creazione e/o valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo e ai suoi margini?
- Dove si schiudono nuove possibilità per la realizzazione di spazi liberi all'interno del comprensorio insediativo e ai suoi margini?
- Sono previste misure per ridurre l'effetto di cesura indotto dalle infrastrutture di traffico?

#### Precisazioni

- Progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (o misure di efficacia analoga) destinate alle strade principali e di quartiere, tenendo conto con un approccio integrato dello spazio stradale (considerazione delle esigenze di tutti gli utenti, ampliamento delle zone a traffico ridotto o delle zone d'incontro)
- Creazione e/o valorizzazione di spazi liberi (p. es. piazze, parchi). Pianificazione di progetti, anche di vasta portata, volti a migliorare la qualità degli spazi liberi esistenti nell'agglomerato
- Ubicazione dei nuovi spazi liberi e assicurazione di un'accessibilità ottimale
- Misure efficaci per ridurre l'effetto di cesura all'interno del comprensorio insediativo

### **3.2.3 CE 3: aumento della sicurezza del traffico**

#### **CE 3.1: aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva**

Domande di fondo

- Come viene trattata concretamente la sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico nella strategia globale dei trasporti? È presente una strategia settoriale per la sicurezza del traffico che non si limiti all'eliminazione dei punti ad alta incidentalità?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono ad aumentare il livello di sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico? Oltre ai punti ad alta incidentalità sono eliminati anche punti di accumulo di incidentalità?
- In che misura le strategie settoriali e le relative misure concorrono alla considerazione delle esigenze specifiche delle fasce più vulnerabili della popolazione e alla riduzione dei conflitti tra pedoni e ciclisti (in particolare nelle zone a traffico ridotto/moderato)?

Precisazioni

- Quanto è ampia la portata dei programmi di risanamento già in corso nelle città, nei Comuni e nei Cantoni? In che modo le ulteriori misure del programma d'agglomerato sono coordinate in relazione alla sicurezza del traffico?
- Presenza di analisi dei punti critici (punti ad alta incidentalità e punti di accumulo di incidentalità) su tutte le categorie di reti (in particolare anche per il TPC)
- Definizione di strategie e misure tese al risanamento sistematico dei punti ad alta incidentalità e degli altri tratti pericolosi, coordinate e complementari con i programmi di risanamento delle strade
- Definizione di misure tenendo conto delle differenti funzioni delle categorie di reti stradali e delle utilizzazioni interessate (p. es. regolazione del traffico, in particolare per TIM e TPC, traffico misto e separato)
- Miglioramento della sicurezza in corrispondenza delle fermate e delle piattaforme dei trasporti
- Considerazione concreta e ben presentata della sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico nell'ambito delle strategie di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
- Particolare attenzione riservata ai gruppi sensibili (p. es. scolari) negli spazi pubblici, in particolare nel settore TPC (p. es. comprensori con esigenze elevate dovute alle utilizzazioni)
- Creazione di zone a traffico ridotto/moderato

### **3.2.4 CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse**

#### **CE 4.1 Riduzione delle emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra nonché delle emissioni foniche**

Domande di fondo

- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono a ridurre l'inquinamento causato dagli inquinanti atmosferici e dalle emissioni di gas a effetto serra, come pure le emissioni foniche?
- Sono previste misure complementari rispetto a quelle delle pianificazioni nazionali e cantonali in materia di qualità dell'aria e di protezione fonica? In che misura sono promosse forme di mobilità che contribuiscono a ridurre le emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra?

Precisazioni

- Aumento della ripartizione modale a favore del TP e del TPC
- Riduzione del traffico negli insediamenti e/o della velocità nonché migliore fluidità del TIM (p. es. riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del traffico)
- Aumento della quota di mezzi pubblici e mezzi motorizzati privati con tecniche di propulsione alternative ai carburanti fossili, funzionanti grazie a sistemi di incentivazione o a progetti pilota per forme di mobilità rispettose dell'ambiente (specialmente a trazione elettrica)
- Misure per aumentare il grado di occupazione e di utilizzazione dei veicoli (p. es. concetti di sharing)
- Misure orientate alla domanda per ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra e le emissioni foniche

#### **CE 4.2 Riduzione al minimo del consumo di risorse e valorizzazione degli spazi naturali e delle aree verdi**

##### Domande di fondo

- In che misura le strategie settoriali e le relative misure concorrono a ridurre il consumo di risorse (consumo energetico e di superficie) per nuovi insediamenti e infrastrutture, nonché a preservare o valorizzare gli spazi naturali e paesaggistici importanti (p. es. zone ricreative di prossimità)?
- Dove si presenta eventualmente una nuova capacità per la creazione di spazi naturali e zone ricreative di prossimità?
- Sono previste misure per ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture di traffico negli spazi naturali e nelle zone ricreative di prossimità?

##### Precisazioni

- Esposizione degli aspetti riguardanti il paesaggio e gli spazi naturali nell'agglomerato
- Creazione e/o valorizzazione degli spazi naturali e paesaggistici (in particolare zone ricreative di prossimità). Pianificazione di progetti, anche di vasta portata, volti a migliorare la qualità degli spazi naturali e paesaggistici esistenti nell'agglomerato (p. es. parchi)
- Riduzione al minimo della quota di superficie impermeabilizzata e del consumo energetico in nuovi insediamenti e infrastrutture di traffico
- Riduzione al minimo degli interventi negli spazi naturali e paesaggistici esistenti
- Strategie e misure volte a tutelare gli spazi naturali intensamente sfruttati (aspetti rilevanti in particolare negli agglomerati a carattere turistico)

### 3.3 Valutazione delle misure

Prima di valutare l'efficacia dei programmi d'agglomerato, la Confederazione deve chiarire se le misure proposte sono cofinanziabili e se le priorità fissate dall'ente responsabile sono plausibili<sup>58</sup>.

In sede di valutazione delle misure si fa una distinzione tra misure nei settori trasporti (cap. 3.3.1), insediamenti (cap. 3.3.2) e paesaggio (cap. 3.3.3) e misure che beneficiano di contributi forfettari (cap. 3.3.4).

#### 3.3.1 Misure infrastrutturali di trasporto

Lo scopo della valutazione delle misure infrastrutturali di trasporto è quello di verificare e all'occorrenza modificare l'ordine di priorità proposto dall'ente responsabile (orizzonte temporale A e B). Tale valutazione è basata su cinque criteri<sup>59</sup>:

1. cofinanziabilità;
2. coerenza della misura;
3. stato della pianificazione;
4. rapporto costi-benefici;
5. misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato.

A essere valutate, applicando i metodi di seguito illustrati, sono esclusivamente le misure del programma d'agglomerato che risultano cofinanziabili (misure infrastrutturali di trasporto) e coerenti. In seguito alla valutazione, a ogni misura viene attribuito il grado di priorità A, B o C.

- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista A devono ricevere una valutazione positiva rispetto a tutti e cinque i criteri (cfr. fig. 7).
- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista B sono coerenti e cofinanziabili e hanno raggiunto un sufficiente stato di avanzamento della pianificazione, ma presentano un rapporto costi-benefici (solo) sufficiente oppure non hanno ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento.
- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista C sono fundamentalmente coerenti e cofinanziabili, ma il loro livello di pianificazione non soddisfa ancora i requisiti previsti per l'inserimento nelle liste A e B oppure è il rapporto costi-benefici a non essere ancora sufficiente<sup>60</sup>.

Le misure di trasporto incluse nel campo di applicazione delle convenzioni sulle prestazioni vengono anch'esse prese in considerazione nella valutazione del programma, pur non essendo cofinanziabili (cap. 3.4).

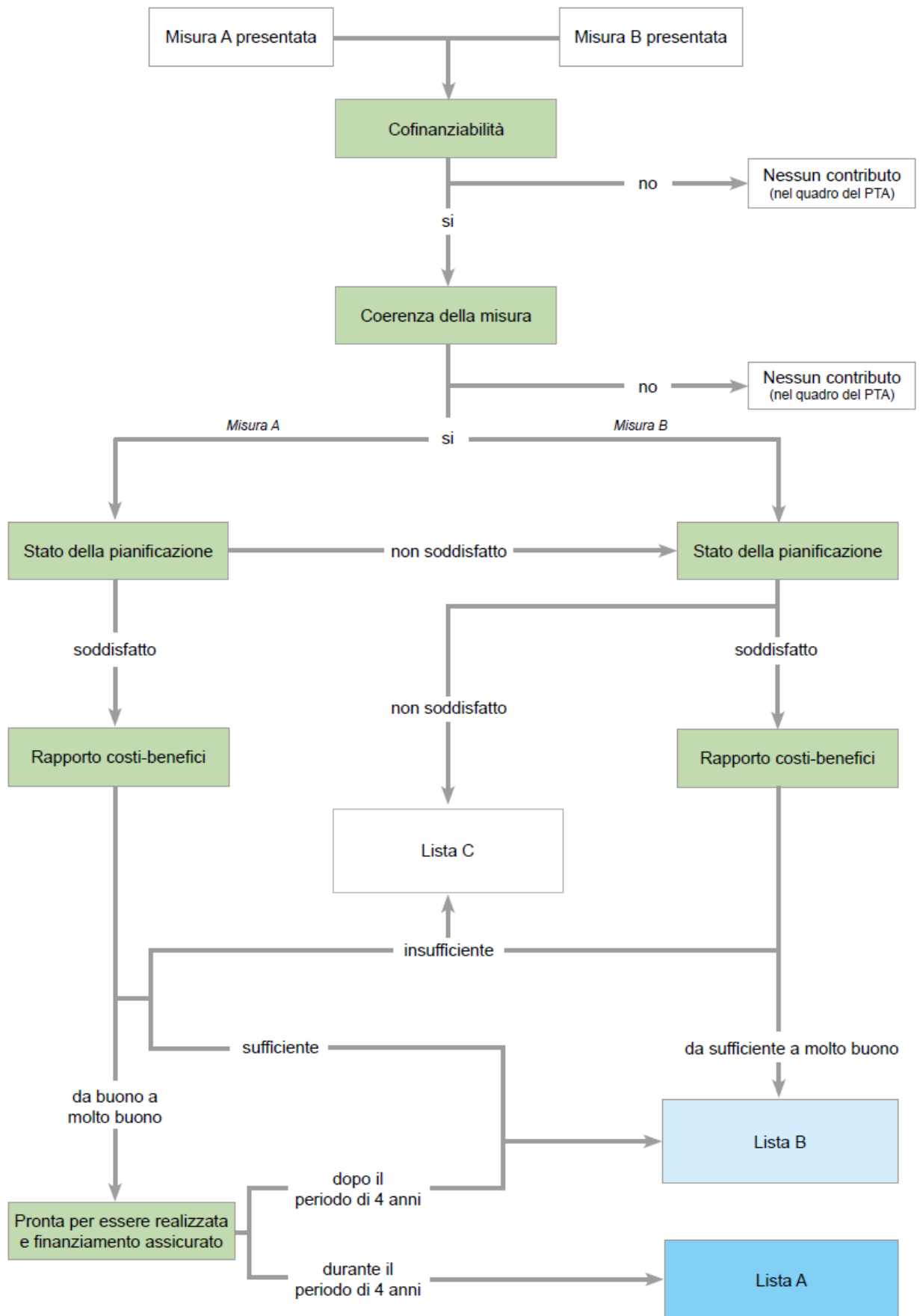
---

<sup>58</sup> Art. 13 OPTA

<sup>59</sup> Art. 4 cpv. 3 e art. 13 cpv. 3 OPTA

<sup>60</sup> Conformemente a questa logica, le misure C riclassificate come tali dalla Confederazione sono sostanzialmente coerenti con il programma d'agglomerato e presentano di conseguenza una determinata necessità d'intervento. Le misure del programma d'agglomerato che risultano incongrue o non sufficientemente coerenti (p. es. perché non ne viene riconosciuta la necessità d'intervento) non ricevono alcuna priorità dalla Confederazione.

**Figura 7:** procedura e criteri della valutazione delle misure



▪ **Fase 1: cofinanziabilità**

Il primo aspetto verificato in sede di esame è la fattibilità di cofinanziamento della misura corrispondente ai sensi delle disposizioni di legge (LUMin, OUMin).

▪ **Fase 2: coerenza della misura**

La Confederazione sostiene solo le misure giudicate coerenti sia sul piano dei contenuti che a livello temporale (cfr. in merito anche i cap. 2.2 e 2.4).

La coerenza *di contenuti* sussiste se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- la misura è conforme agli obiettivi generali del PTA, ossia agevola il coordinamento fra trasporti e insediamenti e rende possibile uno sviluppo efficiente e sostenibile del sistema globale dei trasporti;
- la misura è coerente con lo scenario auspicato;
- la misura scaturisce dalla necessità d'intervento aggiornata ed è debitamente motivata;
- la misura contribuisce all'attuazione di una delle strategie settoriali (Trasporti o Insediamenti, tenendo conto del paesaggio) o ne costituisce un elemento essenziale (rilevanza);
- la misura non è palesemente in contrasto con un'altra strategia settoriale.

La coerenza *temporale* sussiste se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- la misura si integra con coerenza nelle generazioni precedenti (cap. 2.4) e tiene conto anche delle eventuali osservazioni fatte dalla Confederazione nel precedente rapporto d'esame;
- il grado di priorità della misura corrisponde allo stato attuale della necessità d'intervento e considera lo stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti;
- il grado di priorità della misura tiene conto dello scadenziario delle misure relative agli insediamenti connesse (p. es. collegamento dei poli di sviluppo tempestivo, ma anche in linea con la dinamica degli investimenti);
- il grado di priorità della misura è coerente con le pianificazioni federali, cantonali e le altre pianificazioni rilevanti nonché con le altre misure del programma d'agglomerato.

▪ **Fase 3: stato della pianificazione**

Questo criterio serve a valutare lo stato di avanzamento del processo di pianificazione. Al momento della presentazione del programma d'agglomerato, tutte le misure che si vorrebbe iscrivere nella lista A o B devono aver raggiunto lo stato di pianificazione 1 per le misure A o B (cfr. tab. seguente). Per le misure della lista A che beneficiano di contributi federali forfettari devono essere unicamente indicate le unità di prestazione delle singole misure parziali (con l'aggiunta di altri elementi descrittivi come da all. 2). Tale requisito deve essere obbligatoriamente soddisfatto affinché si possa procedere nella valutazione.

Le misure con costi di investimento di importo superiore a 10 milioni di franchi devono soddisfare inoltre i requisiti previsti per lo stato della pianificazione 2 per le misure A o B.

Le misure di priorità A di maggiore entità con costi di investimento superiori a 50 milioni di franchi devono anche essere provviste di un progetto preliminare conforme alla norma SIA 103 per gli ingegneri civili.

**Tabella 3:** stato della pianificazione – descrizione delle categorie

<b>Stato della pianificazione 1 (fino a 10 mio. fr., escl. IVA)</b>	
<b>Requisiti per misure A</b>	<b>Requisiti per misure B</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La misura è desunta dalla necessità d'intervento identificata.</li> <li>▪ Dalla descrizione della misura si evince qual è il contenuto concreto della misura.</li> <li>▪ Sono state prese le decisioni sulle varianti da realizzare.</li> <li>▪ Sono disponibili studi preliminari / analisi di opportunità e prove sommarie di fattibilità. Gli studi preliminari devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-50 %).</li> <li>▪ La misura è contestualizzata in un estratto cartografico e gli elementi sostanziali della misura (p. es. sezione trasversale, forma a nodi, ecc.) sono definiti e presentati.</li> <li>▪ Lo stato attuale della pianificazione e le fasi successive necessarie sono presentati.</li> <li>▪ Gli effetti prodotti sul settore dei trasporti vengono esplicitati.</li> </ul> <p><b>Per le misure A con contributi federali forfettari</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Indicazione delle unità di prestazione delle singole misure parziali.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La misura è desunta dalla necessità d'intervento identificata.</li> <li>▪ Dalla descrizione della misura si evince con chiarezza quali sono l'orientamento e il contenuto già definito del progetto, qual è lo stato attuale della pianificazione e quali fasi successive si rendono necessarie.</li> <li>▪ La misura è contestualizzata in un estratto cartografico.</li> <li>▪ I primi effetti prodotti sul settore dei trasporti vengono esplicitati.</li> <li>▪ Le ripercussioni finanziarie della misura sono state stimate in modo sommario sulla base di valori empirici.</li> </ul>
<b>Stato della pianificazione 2 (&gt;10 mio. fr., escl. IVA)</b>	
<b>Requisiti per misure A</b>	<b>Requisiti per misure B</b>
<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 1 delle misure A sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le ottimizzazioni di progetto della variante migliore sono state eseguite tenendo conto di diverse varianti (ove opportuno anche intermodali).</li> <li>▪ Gli studi preliminari devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-30 %) e, se possibile, dei costi di esercizio e di manutenzione, un'analisi dell'efficienza economica e delle ripercussioni sull'ambiente.</li> <li>▪ Le misure di accompagnamento (in particolare per i potenziamenti di capacità) presentano uno stato della pianificazione simile e sono parte integrante della misura o del pacchetto di misure. Le misure in materia di insediamenti connesse alla misura infrastrutturale di trasporto presentano un grado di concretizzazione sufficiente.</li> </ul>	<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 1 delle misure B sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sono disponibili studi preliminari / analisi di opportunità e prove sommarie di fattibilità. Gli studi devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-50 %), e se possibile dei costi di esercizio e di manutenzione, un'analisi dell'efficienza economica e delle ripercussioni sull'ambiente.</li> <li>▪ Sono stati eseguiti confronti fra varianti tenendo conto di diverse varianti (ove opportuno anche intermodali). Sono state prese le decisioni sulle varianti da realizzare.</li> <li>▪ Le misure di accompagnamento (in particolare per i potenziamenti di capacità) presentano uno stato della pianificazione simile e sono parte integrante della misura o del pacchetto di misure. Le misure in materia di insediamenti connesse alla misura infrastrutturale di trasporto presentano un grado di concretizzazione sufficiente.</li> </ul>

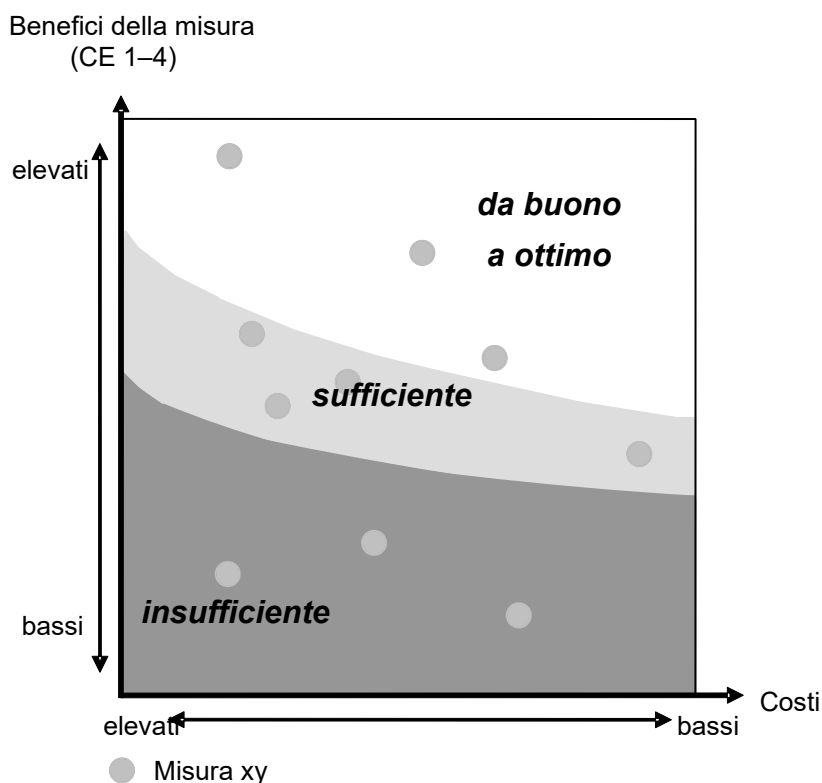
Stato della pianificazione 3 (> 50 mio. fr., escl. IVA) <sup>61</sup>	
Requisiti per misure A	Requisiti per misure B
<p>In aggiunta allo stato della pianificazione 2 delle misure A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>È disponibile un progetto preliminare conforme alla norma SIA 103 per gli ingegneri civili oppure tale progetto potrà essere consegnato alla Confederazione entro e non oltre nove mesi dalla scadenza per la presentazione del programma d'agglomerato.</li> <li>I costi di investimento, di esercizio e di manutenzione sono stimati al +/-20 %.</li> </ul>	<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 2 delle misure B sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>È disponibile uno studio preliminare con una stima dei costi (+/-30 %).</li> </ul>

▪ **Fase 4: rapporto costi-benefici**

Il rapporto costi-benefici di una misura è determinato mettendone a confronto i benefici (quantificati in punti d'efficacia) con i costi che essa comporta (quantificati in base a categorie di costi).

Il grafico seguente mostra come il rapporto costi-benefici di una misura dipenda dai suoi effetti e dai suoi costi.

**Figura 8:** valutazione del rapporto costi-benefici



<sup>61</sup> Art. 5 OPTA



I **benefici** di una misura sono valutati qualitativamente in base ai quattro criteri d'efficacia summenzionati (cap. 3.2).

A ogni criterio d'efficacia (CE) vengono attribuiti al massimo tre punti d'efficacia nel caso di un effetto molto positivo. La valutazione di una misura si fonda di volta in volta sui sottocriteri d'efficacia rilevanti. L'entità dell'efficacia è valutata in funzione delle dimensioni dell'agglomerato.

Anche se servono soprattutto per determinare l'efficacia del programma, le domande riportate nel capitolo 3.2 possono essere utilizzate per analogia in sede di valutazione delle misure. Nel caso del criterio d'efficacia 1 (CE 1), ad esempio, la domanda relativa alla qualità del TP va adeguata come segue: «Quanto contribuisce la misura a migliorare la qualità del sistema del trasporto pubblico?».

La valutazione dei benefici di una misura si basa sul confronto con lo stato di riferimento, ovvero lo stato delle cose senza l'attuazione della misura oggetto della valutazione. Per determinate categorie di misure sono necessarie anche informazioni specifiche (cfr. all. 4).

L'attribuzione delle misure alle varie **categorie di costi** dipende in particolare dalla dimensione dell'agglomerato. Per ogni dimensione, le categorie di costi sono determinate in base all'insieme delle misure proposte nei rispettivi programmi d'agglomerato della generazione in corso dagli agglomerati della stessa dimensione (agglomerati piccoli, medi e grandi). Pertanto, le singole categorie di costi possono essere definite solo nell'ambito della procedura d'esame<sup>62</sup>.

### Confronti incrociati

Nel caso di alcune categorie di misure, i quattro criteri d'efficacia su cui si basa la valutazione non bastano per determinare con sufficiente chiarezza il grado di priorità. Per ottenere risultati più attendibili, sono perciò impiegati criteri supplementari per due categorie di misure, mentre per la categoria «Tram/ferrovie urbane» e per le strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni nella categoria «Capacità strada» viene condotto un confronto incrociato con tutti i programmi d'agglomerato presentati. I confronti effettuati e i criteri supplementari applicati sono illustrati nel rapporto esplicativo concernente la procedura d'esame della generazione interessata.

#### ▪ **Fase 5: misura realizzabile e con finanziamento assicurato**

Oltre che in riferimento allo stato della pianificazione (fase 3), la misura deve essere valutata anche in termini di realizzazione e garanzia di finanziamento. Si verifica cioè se sarà possibile attuare e finanziare una misura nell'ambito dell'orizzonte temporale A o B. L'esecuzione dei progetti di costruzione delle misure inserite nella lista A deve avere inizio entro il termine stabilito nell'articolo 18 OPTA, altrimenti l'ente responsabile perde il diritto ai contributi federali.

Per le misure **della lista A** che beneficiano di contributi federali forfettari **devono essere indicate unicamente le unità di prestazione delle singole misure parziali** (cfr. tab. 3). Per le misure della lista B che beneficiano di contributi federali forfettari le unità di prestazione non devono invece essere indicate.

Un progetto è pronto per essere realizzato se la relativa procedura di pianificazione, progettazione e autorizzazione è conclusa o sarà possibile portarla a termine nel corso dell'orizzonte temporale A. Il finanziamento, dal canto suo, è garantito se vi è garanzia del finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti, se è presente un piano di finanziamento e se è comprovata la sostenibilità finanziaria nel lungo termine. La

---

<sup>62</sup> Le categorie di costi secondo la dimensione degli agglomerati utilizzate per i programmi d'agglomerato sono riportate nel rapporto esplicativo della corrispondente generazione.

Confederazione inserisce nella lista B le misure che, a suo avviso, non hanno ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento.

**Tabella 4:** misura realizzabile e con finanziamento assicurato – Descrizione dei requisiti per le categorie 1 e 2

<b>Misura realizzabile e con finanziamento assicurato</b>	<b>Requisiti</b>
1 (fino a 10 mio. fr., escl. IVA, senza le misure con contributi federali forfettari)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vengono descritte le successive tappe di realizzazione (progettazione, autorizzazione edilizia, finanziamento).</li> <li>▪ Per le misure che competono a un Comune, è presente una dichiarazione con la quale tale Comune accetta il programma d'agglomerato in questione e si impegna a dare attuazione alle misure che ricadono nella sua sfera di competenza.</li> <li>▪ Viene indicata la chiave di finanziamento stimata tra gli enti territoriali coinvolti ed eventuali terzi.</li> </ul>
2 (>10 mio. fr., escl. IVA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La misura soddisfa i requisiti del livello di realizzazione e garanzia del finanziamento 1; a ciò si aggiunge quanto segue.</li> <li>▪ Viene fornita una prova soddisfacente che sarà possibile portare a termine la procedura di progettazione e autorizzazione edilizia entro la fine dell'orizzonte temporale A.</li> <li>▪ È sostanzialmente garantito il finanziamento residuo degli investimenti e, nella misura del possibile, è comprovata la sostenibilità degli oneri risultanti dall'esercizio e dalla manutenzione. Le misure devono essere approvate di volta in volta dagli organi competenti (p. es. esecutivo comunale). Non è ancora richiesta, tuttavia, l'autorizzazione dell'organo cui compete il credito di costruzione (p. es. assemblea comunale).</li> </ul>

### 3.3.2 Misure relative agli insediamenti

Le misure relative agli insediamenti non beneficiano di contributi federali nell'ambito del PTA e la Confederazione le valuta applicando criteri differenti rispetto a quelli previsti per le misure infrastrutturali di trasporto. Tali misure sono oggetto di una valutazione sommaria, che punta a determinare l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato e a verificare il coordinamento fra trasporti e insediamenti (cfr. cap. 3.4). Pertanto gli enti responsabili sono chiamati a stabilire la priorità delle misure relative agli insediamenti conciliandole con le misure infrastrutturali di trasporto e le misure di trasporto. Generalmente la Confederazione non interviene sull'ordine di priorità proposto. Può tuttavia capitare che modifichi la priorità di singole misure se non soddisfano il requisito del coordinamento, ovvero nel caso in cui delle misure nel settore degli insediamenti non siano in linea con le misure infrastrutturali di trasporto e le misure di trasporto o non siano assicurate le necessarie capacità di trasporto.

L'obiettivo è che l'interazione tra gli strumenti di pianificazione del territorio esistenti e l'attuale programma d'agglomerato servano per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo centripeto degli insediamenti.

In sede di valutazione delle misure relative ai trasporti vengono considerati gli aspetti elencati qui di seguito.

- Queste misure sono in linea con gli obiettivi della LPT e con gli obiettivi generali della politica degli agglomerati perseguita dalla Confederazione, in particolare la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti?

- Le misure relative agli insediamenti presentano lo sviluppo e l'interazione con gli attuali strumenti della pianificazione del territorio? Le misure della generazione attuale aiutano a concretizzare sul piano territoriale, temporale e/o contenutistico e ad attuare con coerenza le disposizioni dello sviluppo centripeto degli insediamenti conformemente al piano direttore cantonale e ad altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio?
- Le misure relative agli insediamenti sono state desunte dalla strategia settoriale Insediamenti tenendo conto del paesaggio e dalla necessità d'intervento aggiornata e sono coerenti con lo scenario auspicato?
- Le misure relative agli insediamenti sono coordinate con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe, come pure con le (principali) infrastrutture di trasporto?
- Il traffico supplementare causato dalle misure proposte nel settore degli insediamenti può essere gestito in maniera sostenibile, ciò è garantito da strumenti (p. es. piani per la mobilità) e sono possibili e previste misure infrastrutturali di trasporto?

Se è prevedibile che le misure relative agli insediamenti (in particolare anche le misure pianificatorie o concettuali) coprano chiaramente due orizzonti, ciò può essere definito come compito permanente. In questo caso devono essere illustrate fasi di attuazione concrete (assegnazione di fasi di pianificazione per l'orizzonte temporale A e/o B con competenze e tabella di marcia ecc.). Per misura del programma d'agglomerato non si intende un semplice riferimento ai processi di attuazione che hanno luogo nell'ambito degli ordinari strumenti di pianificazione del territorio (piani di utilizzazione ecc.). La definizione di compito permanente può essere utilizzata anche se viene scelto un concetto generale per diverse misure simili relative agli insediamenti (p. es. zone di ampliamento insediativo, aree chiave). Nella convenzione sulle prestazioni sono elencate soltanto le fasi di attuazione di un compito permanente assegnate a un orizzonte temporale.

### 3.3.3 Misure relative al paesaggio

Benché siano escluse dal cofinanziamento nell'ambito del PTA<sup>63</sup> e non siano obbligatorie, le misure relative al paesaggio sono fortemente caldegiate. Se un programma d'agglomerato include misure relative al paesaggio, è necessario che gli aspetti del paesaggio siano trattati ed esposti con chiarezza in tutti gli elementi, per lo meno nella parte dedicata al tema degli insediamenti, questo al fine di renderne evidente il nesso logico («filo conduttore») e consentirne l'esame da parte della Confederazione. L'agglomerato ha anche la possibilità di presentare per il paesaggio una strategia a sé stante coordinata con gli insediamenti e i trasporti. Misure relative al paesaggio concrete da cui traggano beneficio la qualità del paesaggio possono influenzare positivamente la valutazione del programma basata sul CE 4.

Proprio come avviene per le misure relative agli insediamenti, anche le misure relative al paesaggio vengono valutate sommariamente. Gli aspetti presi in esame sono i seguenti:

- Gli aspetti del paesaggio vengono trattati e illustrati con chiarezza in tutti gli elementi? Il «filo conduttore» che lega tra loro tutti gli elementi risulta facilmente comprensibile?
- Oltre che dalla necessità d'intervento, le misure in ambito paesaggistico sono desunte dalla strategia settoriale Insediamenti (nella quale si tiene anche conto del paesaggio) oppure da una strategia definita appositamente per il paesaggio? Sono in linea con la strategia globale perseguita dal programma d'agglomerato? Sono coerenti con lo scenario auspicato?

---

<sup>63</sup> Oltre che nell'ambito del FOSTRA, i progetti paesaggistici possono beneficiare di contributi federali ad esempio nell'ambito del programma di promozione della biodiversità e della qualità del paesaggio negli agglomerati dell'UFAM.

- Il livello di concretezza e/o sistematicità delle misure proposte in questo ambito è sufficiente per esplicitare degli effetti a livello dell'agglomerato?

### 3.3.4 Misure che beneficiano di contributi federali forfettari

La valutazione delle misure beneficiarie di contributi federali forfettari<sup>64</sup> (cfr. cap. 2.7) segue una logica diversa da quella delle misure prese in esame individualmente. Lo scopo della valutazione<sup>65</sup> è verificare l'ammissibilità del cofinanziamento di natura forfettaria e fissare il limite massimo dei costi cofinanziabili nell'ambito del PTA. Conformemente all'articolo 21a capoverso 3 OUMin, la **valutazione** si articola in **due fasi**<sup>66</sup>.

- **Fase 1 – Definizione dei limiti di costo:** sulla base delle unità di prestazione, in ogni generazione la Confederazione definisce i costi massimi ammissibili per le varie categorie di misure. Le unità di prestazione includono in particolare metri lineari, metri quadrati, numero di unità o nodi. Le informazioni in materia vengono fornite nel rapporto esplicativo della generazione corrispondente.
- **Fase 2 – Qualità concettuale:** le misure beneficiarie di contributi federali forfettari devono essere conformi alla pianificazione globale dei trasporti illustrata nel programma d'agglomerato. Ciò significa una strategia globale coerente sul piano territoriale e dei contenuti, valutata poi, in base ai criteri presentati nella tabella 5. Lo scopo è evitare la richiesta di contributi da parte della Confederazione per misure isolate con un effetto di conseguenza limitato.

La qualità concettuale è uno degli aspetti di cui si tiene conto nell'ambito della valutazione dell'intero programma (cap. 3.4). I progetti vengono valutati per categoria di misure e in base alla loro qualità la Confederazione si riserva di ridurre l'importo dei costi standardizzati in scatti del cinque per cento (fino ad al massimo il 15 %). La valutazione è effettuata sulla base dei corrispondenti sottocriteri d'efficacia (cap. 3.2). Per la valutazione sono determinanti gli aspetti di seguito illustrati.

**Tabella 5:** criteri per valutare la qualità concettuale

Categoria di misure	Criteri per valutare la qualità concettuale
Traffico pedonale e ciclistico (in particolare CE 1.5)	Strategia capillare del TPC con cartina e descrizione (integrata o separata per TPC). Pacchetti di misure relative al TPC, classificate per ordine di priorità in base alla necessità d'intervento e tenendo conto delle generazioni precedenti. Promozione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili continua, densa e dotata di una certa attrattiva. Inclusione delle esigenze del TPC nei progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale. Considerazione delle esigenze diversificate degli utenti (in termini di velocità e comodità). Considerazione dell'uso per le attività quotidiane e del tempo libero.

<sup>64</sup> Art. 21a OUMin

<sup>65</sup> Art. 16 e 17 OPTA

<sup>66</sup> Per dettagli più approfonditi sulla valutazione delle misure che beneficiano di contributi forfettari, in particolare in merito alle unità di prestazione, si rimanda al rapporto esplicativo della generazione corrispondente.

<p>Gestione del traffico (in particolare CE 1.4)</p>	<p>Illustrazione di un approccio sistematico in materia di gestione del traffico come parte integrante della strategia settoriale per la strada e tenendo conto della gerarchia delle reti.</p> <p>Il progetto tiene conto delle funzioni assolte dalle differenti categorie di reti stradali ed è coordinata con le strade nazionali, cantonali e comunali.</p> <p>Pacchetti di misure relative alla gestione del traffico classificate per ordine di priorità in base alla necessità d'intervento e tenendo conto delle generazioni precedenti.</p> <p>Nel progetto è precisato in quali aree si intende calibrare l'impatto negativo del TIM, in quali nodi devono essere indirizzati o quali altre misure di gestione debbano essere intraprese.</p> <p>Integrazione delle priorità fissate per il TP conformemente alla necessità d'intervento aggiornata.</p> <p>Rappresentazione trasparente dell'assetto organizzativo della gestione del traffico e del coordinamento tra Confederazione, Cantoni e Comuni.</p>
<p>Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (in particolare CE 1.4, CE 2.2 e CE 3.1)</p>	<p>Analisi sistematica dei punti critici presenti in tutte le parti dell'agglomerato.</p> <p>Pacchetti di misure classificate per ordine di priorità in base alla necessità d'intervento e tenendo conto delle generazioni precedenti.</p> <p>Creazione di zone a traffico ridotto/moderato e relativa inclusione nell'ambito di progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale.</p> <p>Considerazione delle diverse esigenze dei vettori di trasporto nei sistemi di trasporto con traffico misto e nella gerarchia delle reti (in particolare ponderazione giustificabile tra le misure atte a incrementare la fluidità del traffico e la qualità del soggiorno / sicurezza del TPC).</p> <p>Creazione di luoghi di incontro pubblici, integrazione urbana.</p> <p>Riduzione degli effetti negativi del TIM e del traffico dovuto ad attività economiche nelle zone densamente popolate.</p>
<p>Riqualifica di fermate di autobus e tram (in particolare CE 1.3, CE 3.2)</p>	<p>Coordinamento della strategia settoriale TP con la strategia settoriale Insediamenti e la strategia settoriale TPC.</p> <p>Pacchetti di misure classificate per ordine di priorità in base alla necessità d'intervento e tenendo conto delle generazioni precedenti.</p> <p>Identificazione sistematica delle carenze dal punto di vista qualitativo riscontrate in corrispondenza degli accessi alle fermate, in luoghi poco idonei e altre lacune qualitative.</p> <p>Miglioramento della facilità d'uso delle fermate.</p> <p>Miglioramento delle offerte e dei servizi multimodali alle fermate.</p> <p>Indiscutibile valore aggiunto delle misure per la riqualifica del sistema globale dei trasporti rispetto alle opere ordinarie di manutenzione e di rinnovo presso le fermate del TP (dimostrazione del salto di qualità nelle dotazioni delle fermate, che non sarebbe stato possibile ottenere tramite i lavori di rinnovo ordinari).</p>

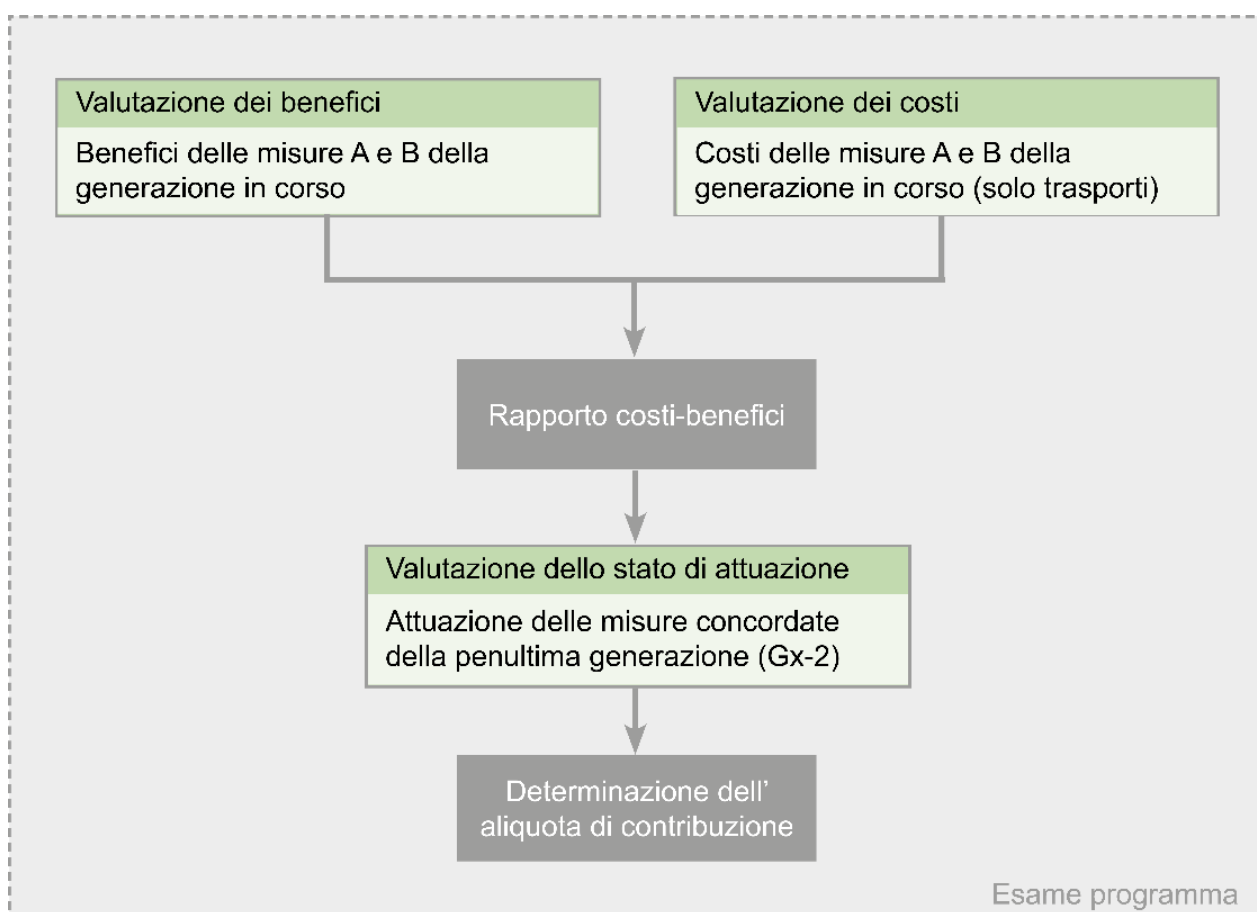
### 3.4 Valutazione del programma

Durante la valutazione del programma d'agglomerato<sup>67</sup> sono messi a confronto i suoi costi (calcolati in relazione alle dimensioni dell'agglomerato) e benefici. Il rapporto costi-benefici serve a fissare l'aliquota di contribuzione e, di conseguenza, l'entità dei contributi federali di cui beneficeranno le misure cofinanziate nell'ambito del relativo programma d'agglomerato (art. 17d cpv. 1 LUMin). L'aliquota di contribuzione della Confederazione è compresa tra il 30 e il 50 per cento ed è calcolata tenendo conto del grado di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti di programmi.

La valutazione del programma si articola in quattro fasi:

1. valutazione dei benefici (cap. 3.4.1);
2. valutazione dei costi (cap. 3.4.2);
3. rapporto costi-benefici e calcolo dell'aliquota di contribuzione (cap. 3.4.3);
4. valutazione dello stato di attuazione ed eventuale adeguamento dell'aliquota di contribuzione (cap. 3.4.4).

**Figura 9:** fasi della valutazione del programma



<sup>67</sup> Art. 14 OPTA

### 3.4.1 Valutazione dei benefici

Nell'ambito della valutazione dei benefici di un programma d'agglomerato vengono prese in considerazione:

- le misure infrastrutturali di trasporto delle liste A e B (secondo l'ordine di priorità della Confederazione) della generazione in corso (Gx);
- le misure di trasporto non cofinanziabili dalla Confederazione, ovvero le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato nell'orizzonte temporale A e B;
- le misure insediative e paesaggistiche della generazione in corso con priorità A o B.

La valutazione dei benefici si fonda pertanto sulle misure della generazione in corso (Gx). In questo modo si garantisce il pari trattamento di tutti gli agglomerati, vale a dire, indipendentemente dal fatto se si è saltata una generazione o se il programma d'agglomerato è stato inoltrato per la prima volta.

Gli effetti delle misure delle pianificazioni nazionali (nello specifico le misure decise conformemente ai programmi di sviluppo PROSTRA e PROSIF) e delle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe non confluiscono invece nella valutazione dei benefici, ma le misure del programma d'agglomerato devono comunque essere debitamente concordate con queste misure sovraordinate. La prova dell'avvenuto coordinamento, di cui si tiene conto in sede di valutazione della coerenza di un programma d'agglomerato (cap. 2.5), fa anch'essa parte della valutazione dei benefici.

I benefici di un programma d'agglomerato vengono determinati in base ai CE definiti nel capitolo 3.2. Fondamentali in tal senso sono le misure, sia cofinanziate che non, iscritte dalla Confederazione nelle liste A e B. Per poter esplicitare i loro effetti positivi, tuttavia, è necessario che tali misure siano state integrate in strategie efficaci e siano state definite in modo coerente in funzione dell'analisi della situazione e delle tendenze, dello scenario auspicato, delle strategie settoriali e della necessità d'intervento aggiornata. Inoltre è necessario che il programma d'agglomerato si fondi sulle strategie settoriali e sulle misure delle generazioni precedenti. Oltre agli effetti delle misure, per valutare i benefici si considerano dunque anche il contenuto degli elementi e la relativa coerenza («filo conduttore» e coerenza tra una generazione e l'altra).

Ogni agglomerato è confrontato con problematiche differenti, a seconda delle proprie dimensioni, della posizione geografica, dell'eventuale situazione transfrontaliera o di particolari funzioni assolute (come nel caso delle regioni turistiche, dei territori con particolari esigenze sul piano logistico ecc.). Se esplicitate in maniera chiara e comprensibile dall'agglomerato, la Confederazione tiene debitamente conto di tali specificità (cfr. cap. 2.2).

Come illustrato nel capitolo 2.2, non vi è alcun bisogno di rielaborare integralmente i singoli elementi in ogni generazione. Nell'ambito di una generazione è inoltre possibile definire dei temi prioritari, a condizione che si fornisca una motivazione chiara e comprensibile delle priorità scelte.

La valutazione si basa sul confronto tra lo stato di riferimento senza programma d'agglomerato e lo scenario auspicato in seguito alla realizzazione delle misure previste. Poggia pertanto su indicazioni qualitative, se possibile completate con informazioni specifiche (cfr. all. 4).

I quattro settori relativi agli obiettivi d'efficacia (trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente) vengono valutati tenendo conto dei sottocriteri d'efficacia descritti al capitolo 3.2 e delle domande di fondo. La valutazione viene effettuata volta per volta per il singolo CE nel suo insieme (cioè i sottocriteri d'efficacia non sono valutati singolarmente) e tiene conto delle differenti dimensioni degli agglomerati.

Per i CE 1–4 viene attribuito il punteggio seguente:

0 punti:	nessuna efficacia
1 punto:	efficacia limitata
2 punti:	efficacia media
3 punti:	efficacia elevata

### 3.4.2 Valutazione dei costi

I costi del programma d'agglomerato della generazione in corso sono calcolati in base alla somma dei costi di investimento di tutte le misure classificate di priorità A e B dalla Confederazione (Ax, Bx). Questi costi vengono attribuiti a una determinata categoria (costi bassi, medi, elevati) tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato.

L'attribuzione dei costi del programma a una data categoria è effettuata sulla base di valori indicativi risultanti dalla ripartizione dei mezzi stanziati dalla Confederazione in funzione del peso relativo dei singoli agglomerati per i quali è stato inoltrato un programma d'agglomerato. Il peso di un agglomerato è calcolato sommando il numero di abitanti e il numero di posti di lavoro ponderati a 0,5<sup>68</sup>. Se i costi di un programma d'agglomerato si situano al di sopra della categoria di costi «elevati», il programma è classificato come «sovradimensionato» e non è cofinanziato. Le categorie di costi concrete di una generazione sono riportate di volta in volta nel rapporto esplicativo concernente la procedura d'esame.

---

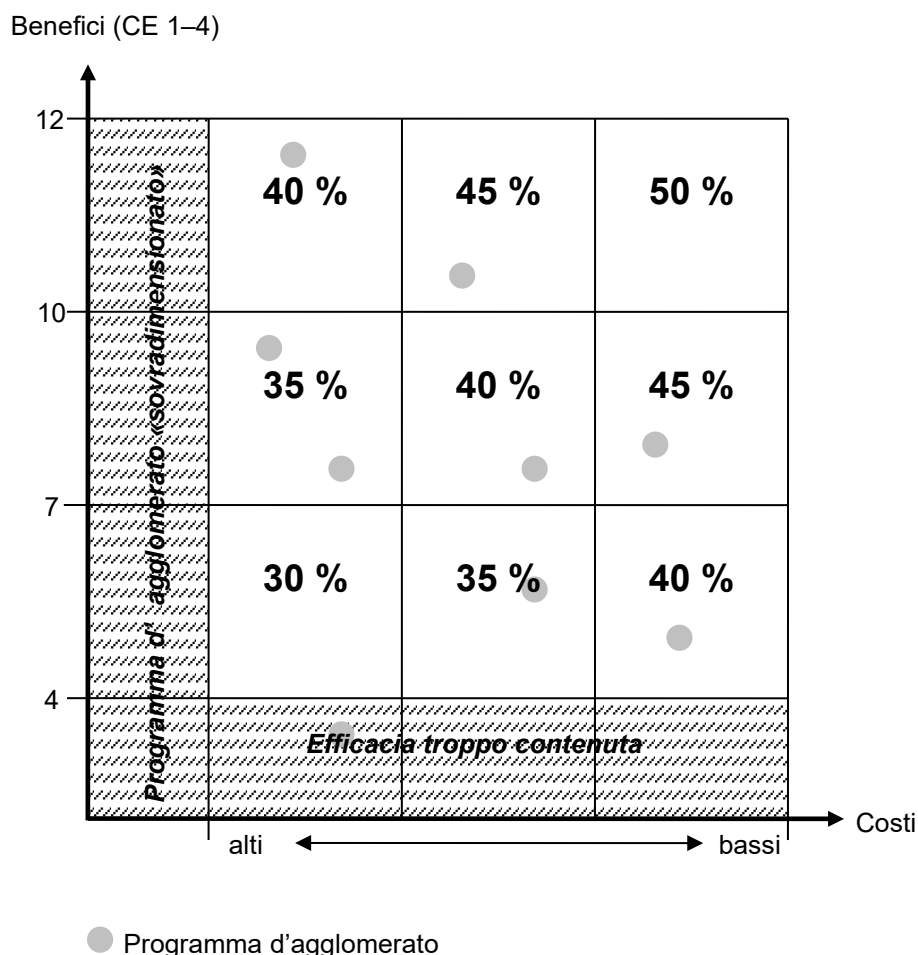
<sup>68</sup> In questo modo non ci si focalizza solo sul numero di abitanti, ma si tiene conto anche degli agglomerati che offrono molti posti di lavoro e attirano pendolari dagli agglomerati confinanti. Nel caso di agglomerati che sconfinano in territorio straniero si considera unicamente la parte in territorio svizzero, poiché il cofinanziamento è previsto solo per le misure che offrono un beneficio determinante nella parte svizzera dell'agglomerato.



### 3.4.3 Definizione dell'aliquota di contribuzione

L'aliquota di contribuzione della Confederazione è calcolata in base al rapporto costi-benefici del programma d'agglomerato.

**Figura 10:** determinazione dell'aliquota di contribuzione



L'aliquota di contribuzione viene determinata sulla base delle seguenti categorie:

- 0-3 punti: efficacia insufficiente. A prescindere dai costi, la Confederazione non sostiene finanziariamente l'attuazione delle misure del programma d'agglomerato;
- 4-6 punti: aliquota del 30, 35 o 40 per cento a seconda dei costi;
- 7-9 punti: aliquota del 35, 40 o 45 per cento a seconda dei costi;
- 10-12 punti: aliquota del 40, 45 o 50 per cento a seconda dei costi.

Nel caso di misure molto costose, ma che la Confederazione ha classificato come molto efficaci in particolare in relazione al coordinamento tra insediamenti e trasporti (misure chiave), questo schema di valutazione può essere sostituito da una valutazione supplementare realizzata in maniera trasparente. Tali misure, ritenute appunto efficaci e congrue, possono quindi essere cofinanziate.

Va inoltre ricordato che, durante la sua valutazione, la Confederazione discute con gli enti responsabili e, successivamente, può mettere in atto le seguenti opzioni per ottimizzare i costi e i benefici delle misure:

- scaglionamento delle misure infrastrutturali molto costose in modo che i costi possano essere ripartiti tra più generazioni di programmi;
- modifica dell'ordine di priorità di altre misure allo scopo di ridurre i costi del programma;
- esame delle opzioni disponibili per abbassare i costi.

#### **3.4.4 Valutazione dello stato di attuazione**

L'efficacia di un programma d'agglomerato non dipende solamente dalle misure previste ma anche da quelle che sono state effettivamente realizzate, ragione per cui la Confederazione prende in esame anche lo stato di avanzamento dell'attuazione.

Per valutare il grado di attuazione delle misure sulla base del rapporto e delle tabelle di attuazione sono determinanti gli orizzonti temporali definiti nella convenzione sulle prestazioni, ovvero le scadenze fissate nella logica quadriennale del corrispondente orizzonte A del programma d'agglomerato e non quelle di cui all'articolo 18 OPTA. Le misure che risalgono a più di due generazioni nel passato dovrebbero essere già state attuate oppure dovrebbero almeno essere stati avviati i lavori per la loro esecuzione. Nella valutazione dello stato di attuazione confluiscono dunque tutte le misure concordate nella convenzione sulle prestazioni della penultima generazione<sup>69</sup> (Gx-2)<sup>70</sup>.

Se le misure della Gx-2 non presentano un grado di attuazione sufficiente, la Confederazione può ridurre di 5 punti percentuali la propria aliquota di contribuzione. Poiché il programma d'agglomerato può beneficiare di un cofinanziamento il cui importo è compreso tra il 30 e il 50 per cento dei costi (art. 22 OUMin), la Confederazione rinuncia a tale detrazione nel caso in cui l'aliquota di contribuzione calcolata già a seguito della valutazione dei costi e dei benefici ammonti al 30 per cento (cap. 3.4.3).

Se si prevede che non sarà più possibile realizzare una misura concordata, l'ente responsabile può richiedere una «rinuncia definitiva» (cap. 4.1.1) per stralciare le misure interessate dalla convenzione sulle prestazioni ed escluderle dalla valutazione quantitativa dello stato di attuazione (RSA 1, cfr. elenco sotto). Nell'ambito della valutazione qualitativa (RSA 3, cfr. elenco sotto) si considera tuttavia se nel programma d'agglomerato vengono proposte alternative appropriate.

Nei capitoli 2.2 e 2.3 figurano i requisiti e le prescrizioni sulla preparazione dei rapporti concernenti lo stato di attuazione delle misure concordate.

Quando valuta lo stato di attuazione, la Confederazione tiene conto anche dei motivi che hanno causato il ritardo e valuta sommariamente la plausibilità delle informazioni fornite dagli enti responsabili. L'importante in tale contesto è che i ritardi siano segnalati con la massima trasparenza nel programma d'agglomerato e che le nuove misure siano state definite alla luce delle mutate condizioni quadro.

Lo stato di attuazione è oggetto di una valutazione sia qualitativa che quantitativa, basata sui tre criteri spiegati qui di seguito<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> Art. 14 cpv 3 OPTA

<sup>70</sup> Sono comprese tutte le misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni della penultima generazione, fatta eccezione per le prestazioni proprie conformemente al capitolo 3.2 della convenzione sulle prestazioni di 2a generazione.

<sup>71</sup> Per una descrizione dettagliata della procedura si rimanda al rapporto esplicativo concernente la procedura d'esame della generazione in questione.

- **RSA 1 Misure infrastrutturali di trasporto e misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione (valutazione quantitativa):** la valutazione quantitativa dello stato di attuazione di queste misure si fonda sulle tabelle di attuazione inoltrate dagli enti responsabili. Le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziate definite nella convenzione sulle prestazioni e le misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione vengono attribuite a una categoria in funzione dello stato di attuazione raggiunto (conforme all'obiettivo, breve ritardo, ritardo prolungato). Lo stato di attuazione viene confrontato con diverse motivazioni addotte per giustificare il ritardo registrato. La Confederazione può ponderare in maniera diversificata le lacune nell'attuazione in base ai costi delle misure e alla durata del ritardo. Qualora il suo giudizio sulla situazione diverga da quello dell'ente responsabile, può modificare le valutazioni dello stato di attuazione di una misura. Per quanto riguarda le misure che beneficiano di contributi federali forfettari, la Confederazione valuta la percentuale delle unità di prestazione di un pacchetto che sono state attuate.
- **RSA 2 Misure insediative e paesaggistiche (valutazione quantitativa e qualitativa):** anche la valutazione quantitativa dello stato di attuazione delle misure insediative e paesaggistiche concordate è basata sulle tabelle di attuazione. Le misure insediative e paesaggistiche definite nella convenzione sulle prestazioni sono valutate in base allo stato di attuazione (conforme all'obiettivo, breve ritardo, ritardo prolungato). La Confederazione può ponderare in maniera diversificata le lacune nell'attuazione in base alla durata del ritardo. In caso di lacune nell'attuazione, il risultato della valutazione quantitativa viene valutato anche sul piano qualitativo rispondendo alle domande seguenti.
  - Sono stati compiuti progressi riconoscibili nelle misure insediative? Gli sviluppi intervenuti sono in linea con gli obiettivi del programma d'agglomerato (in quale entità e per quali utilizzazioni)?
  - Sono stati compiuti progressi riconoscibili in quanto intrapreso per rafforzare lo sviluppo centripeto degli insediamenti?
  - Sono stati compiuti progressi riconoscibili in relazione alle ulteriori misure insediative previste dal programma d'agglomerato?
- **RSA 3 Valutazione qualitativa:** oltre a valutare in primo luogo lo stato di attuazione in termini quantitativi negli RSA 1 e 2, la Confederazione lo valuta anche in termini qualitativi in base al rapporto di attuazione dell'agglomerato. La valutazione si basa sulle domande seguenti.
  - Qualora delle misure chiave siano oggetto di rinuncia definitiva o di ritardi, si propongono alternative efficaci nel programma d'agglomerato? È giustificata in maniera plausibile l'eventuale impossibilità di proporre alternative e viene spiegato in che modo si intende far fronte ai ritardi accumulati nell'attuazione?
  - Vengono indicati approcci alternativi nel programma d'agglomerato per le misure non realizzate della penultima generazione?

Ciascuno dei criteri relativi allo stato di attuazione è classificato come «sufficiente» o «insufficiente». L'aliquota di contribuzione viene modificata come segue:

Nessuna detrazione:	al massimo 1 criterio «insufficiente»
-5 punti percentuali	2 o 3 criteri «insufficienti»

## 4 Attuazione dei programmi d'agglomerato Trasporti e insediamenti

### 4.1 Convenzioni sulle prestazioni

Con ogni Cantone che partecipa a un programma d'agglomerato il DATEC stipula una convenzione sulle prestazioni che si basa sul rispettivo programma e sul corrispondente decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato (art. 17b cpv. 1 1° periodo LUMin; art. 24 cpv. 1 OUMin). Anche gli enti regionali possono sottoscrivere queste convenzioni.

Nelle convenzioni figurano le misure e i pacchetti di misure da realizzare, l'aliquota di contribuzione, i contributi federali, 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 e la durata di validità (cfr. art. 24 cpv. 2 OUMin).

Nella convenzione sulle prestazioni le misure sono riportate come segue:

- Misure infrastrutturali di trasporto incluse nelle liste A e B. Alla base vi è il decreto federale che si riferisce all'allegato al messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato della rispettiva generazione<sup>72</sup>. La convenzione sulle prestazioni può prevedere riserve se per determinate misure sono stati individuati punti deboli<sup>73</sup>. La lista B serve da base indicativa per gli ulteriori lavori e la coerenza tra una generazione e l'altra. Le misure interessate non implicano tuttavia alcun obbligo di finanziamento da parte della Confederazione né alcun onere a carico del Cantone. Nel caso in cui le misure della lista B vengano inserite nella lista A in occasione della generazione successiva, la Confederazione deve rivalutarne il rapporto costi-benefici.
- Liste delle misure insediative e paesaggistiche non cofinanziabili e delle misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione. Queste liste sono elaborate in base al programma d'agglomerato e al corrispondente rapporto d'esame della Confederazione. Anche se si tratta di misure non sostenute finanziariamente dalla Confederazione, l'ente responsabile è comunque tenuto ad attuarle in quanto sono determinanti per la valutazione dell'efficacia complessiva del programma d'agglomerato.
- Misure infrastrutturali di trasporto delle liste A che, conformemente al rapporto d'esame, sono rilevanti per il piano direttore e le misure nel settore degli insediamenti che sono strettamente correlate a tali misure: nella convenzione sulle prestazioni i Cantoni coinvolti ne confermano l'iscrizione come «dato acquisito» nel piano direttore cantonale approvato dal Consiglio federale.
- Le misure della lista C non sono parte integrante della convenzione sulle prestazioni e sono elencate unicamente nei rispettivi rapporti d'esame.

#### 4.1.1 Rinuncia definitiva

Se si ha la certezza che una misura non sarà più attuata<sup>74</sup>, gli enti responsabili che hanno sottoscritto la convenzione sulle prestazioni in cui è inclusa possono rinunciarvi in modo definitivo. Le misure interessate sono stralciate dalla convenzione sulle prestazioni ed escluse dalla valutazione quantitativa

---

<sup>72</sup> Il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato contiene generalmente due liste A: nella prima sono inserite le misure di cui all'articolo 21 OUMin, indicate al netto del rincarato e dell'IVA, mentre la seconda è composta dalle misure di cui all'articolo 21a OUMin (provvedimenti che beneficiano di contributi federali forfetari), già comprensive di IVA e rincarato.

<sup>73</sup> Ad esempio un avvio dei lavori fuori termine, ovvero 5 anni e 3 mesi dopo il decreto federale concernente la rispettiva generazione oppure la modifica di una misura con un effetto notevolmente più esiguo rispetto a quello originariamente previsto.

<sup>74</sup> Può trattarsi sostanzialmente di una qualsiasi delle misure concordate, comprese dunque le misure nel settore degli insediamenti o le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato.

dello stato di attuazione. Nell'ambito della valutazione qualitativa si considera tuttavia se nel programma d'agglomerato vengono proposte alternative appropriate.

La rinuncia definitiva a una misura – debitamente motivata – può essere fatta in sede di presentazione del programma d'agglomerato e/o al momento della firma della convenzione sulle prestazioni, ma non durante la procedura d'esame della Confederazione<sup>75</sup>. Le motivazioni devono essere riportate nelle tabelle di attuazione. Per le misure più importanti devono essere fornite informazioni dettagliate nel rapporto di attuazione.

Se il DATEC acconsente alla suddetta rinuncia, le misure interessate vengono elencate in un documento separato accluso all'attuale convenzione sulle prestazioni. Così facendo, i mezzi stanziati per queste misure vengono sbloccati e possono essere destinati al finanziamento di altre misure attraverso il FOSTRA.

## 4.2 Accordi sul finanziamento

Sulla base della convenzione sulle prestazioni, l'USTRA stipula degli accordi di finanziamento con i Cantoni o con l'ente responsabile per le misure infrastrutturali di trasporto incluse nelle liste A<sup>76</sup>.

L'accordo sul finanziamento deve essere firmato prima dell'avvio del progetto di costruzione. Questo implica che la misura deve essere pronta per la realizzazione e con il finanziamento assicurato. In altre parole, i piani sono stati approvati con decisione passata in giudicato, le autorizzazioni cantonali richieste per il progetto di costruzione sono state rilasciate e il finanziamento da parte degli enti territoriali coinvolti è garantito perché poggia su decisioni definitive sui crediti adottate a livello cantonale e/o comunale<sup>77</sup>. Per le misure che beneficiano di un contributo forfettario l'accordo sul finanziamento deve sussistere prima di un primo pagamento. Come precisato all'articolo 24 capoverso 4 3° periodo OUMin, al momento della conclusione dell'accordo sul finanziamento non è necessario che queste misure siano già pronte per essere realizzate.

L'ente responsabile provvede a evitare sforamenti dei costi e si fa carico degli eventuali costi supplementari. La Confederazione versa il contributo stabilito nella convenzione sulle prestazioni unicamente per le prestazioni effettivamente fornite.

La Confederazione gestisce un sistema di controlling finanziario e dei costi. I contributi versati dalla Confederazione vengono rilevati nell'ambito del controlling finanziario.

## 4.3 Termini di esecuzione

In virtù dell'articolo 17e capoverso 2 LUMin, il DATEC stabilisce i termini per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione correlati alle singole misure infrastrutturali di trasporto nell'articolo 18 capoverso 1 OPTA. A partire dalla 3a generazione, l'esecuzione dei progetti di costruzione inizia con l'avvio dei lavori. In caso di acquisti notevoli (p. es. di autobus elettrici secondo l'art. 17a cpv. 2<sup>bis</sup> LUMin) si considera quale inizio dell'esecuzione il momento della conclusione del contratto di compravendita.

A titolo di disposizione transitoria, il termine di esecuzione è di sei anni per i programmi d'agglomerato di 3a generazione (art. 18 cpv. 1 lett. a OPTA) e di quattro anni per i programmi a partire dalla 4a generazione (art. 18 cpv. 1 lett. b OPTA). I termini cominciano a decorrere tre mesi dopo l'approvazione del decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato.

---

<sup>75</sup> È possibile rinunciare a una misura nel periodo che intercorre tra la presentazione del programma d'agglomerato e la decisione del Parlamento sui crediti d'impegno della generazione corrispondente.

<sup>76</sup> Art. 24 cpv. 4 OUMin

<sup>77</sup> Il decreto federale è noto al momento della conclusione dell'accordo sul finanziamento. Le decisioni finanziarie possono riferirsi al credito lordo o netto (importo complessivo al netto del contributo federale).

L'esecuzione del progetto di costruzione deve essere iniziata o i lavori devono essere avviati prima della scadenza del termine, cosa che dovrà appurare l'ente responsabile.

Se l'esecuzione di un progetto di costruzione non ha inizio entro il termine stabilito, il diritto ai contributi destinati alle misure interessate si estingue (cfr. art. 17e cpv. 2 2° periodo LUMin). Per garantire un'applicazione uniforme, i termini di cui all'articolo 18 capoverso 1 OPTA sono validi per tutte le categorie di misure (ovvero anche per le misure parziali di una misura o di un pacchetto di misure nonché per i provvedimenti beneficiari di contributi federali forfettari ai sensi dell'art. 21a OUMin<sup>78</sup>).

Conformemente al capoverso 2 dell'articolo 18 OPTA, in casi eccezionali motivati l'ARE può concedere una tantum un termine supplementare unico di tre anni. Ciò può essere concesso ad esempio nel caso il ritardo non possa essere imputato né all'ente responsabile né all'ente territoriale interessato (p. es. ritardi dovuti al coordinamento del progetto di costruzione in questione con le pianificazioni della Confederazione o di Paesi esteri oppure provocati da eventi naturali straordinari). Tale possibilità è esclusa per i provvedimenti che beneficiano di contributi federali forfettari ai sensi dell'articolo 21a° OuMin.

Si può inoltre concedere una tantum un termine supplementare unico di tre anni per le misure chiave (ossia con funzione centrale per il sistema dei trasporti dell'agglomerato) di un programma d'agglomerato. Tali misure devono riguardare un progetto di costruzione complesso, la cui esecuzione può iniziare per motivi giustificati soltanto dopo il termine di cui all'articolo 18 OPTA. Una misura centrale assume una funzione chiave per il sistema dei trasporti dell'agglomerato. Sono considerati complessi per esempio i progetti per i quali è obbligatoria una votazione popolare o che comprendono ingenti progetti che oltrepassano i confini cantonali o nazionali.

La modifica o il raggruppamento di misure in linea di principio non giustifica la concessione di un termine supplementare. Nel caso in cui si modifichino o si raggruppino misure, queste possono essere presentate nuovamente in una generazione successiva, purché non sia possibile avviare entro il termine di cui all'articolo 18 OPTA l'esecuzione dei rispettivi progetti di costruzione o se si è dovuto prendere le distanze dalle misure anche per altri motivi (cfr. cap. 4.1.1).

La domanda di concedere una tantum un termine supplementare unico deve essere presentata all'ARE al più tardi sei mesi prima della scadenza del termine di esecuzione. L'ARE comunica per iscritto all'ente responsabile interessato la decisione in merito alla concessione del termine supplementare richiesto.

La decorrenza dei termini è sospesa durante una procedura di ricorso (p. es. opposizione con funzione di rimedio giuridico, ricorso ecc.) per le misure interessate da tale procedura. Lo stesso vale in caso di riuscita formale di un referendum facoltativo contro una misura (art. 18 cpv. 3 OPTA). Il termine continua a decorrere fino al passaggio in giudicato di una decisione. La sospensione del termine non è applicabile alle misure che beneficiano di contributi federali forfettari (art. 18 cpv. 4 OPTA).

Su domanda dell'ente responsabile, la sospensione della decorrenza dei termini può essere estesa anche alle misure che dipendono direttamente da quella interessata in prima battuta dalla sospensione. Vi è una dipendenza di questo tipo se l'attuazione della misura in questione risponde a una certa logica solo se si può attuare anche la misura interessata dalla procedura di ricorso o dal referendum facoltativo. Questa dipendenza deve essere motivata.

---

<sup>78</sup> Per le misure secondo l'articolo 21a OUMin viene concordato nella convenzione sulle prestazioni un ultimo termine per una richiesta di versamento.

#### **4.4 Termini di attuazione per le misure di 1a e 2a generazione**

Per le misure di 1a e 2a generazione è stata convenuta per contratto un'attuazione entro la fine del 2027. La Confederazione richiede che, entro tale data, sia stato stipulato un accordo sul finanziamento di tali misure, pena l'estinzione del diritto ai contributi federali stanziati per le stesse.

## Abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CDAC	Città e agglomerati aventi diritti ai contributi nell'ambito del PTA
CE	Criterio d'efficacia
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DIPTA	Direttive sul programma Traffico d'agglomerato
ETP	Equivalente a tempo pieno
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
GT	Gestione del traffico
LDIs	Legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (RS 151.3)
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.101)
LFIT	Legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS 725.13)
LPT	Legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (RS 700)
LSu	Legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (RS 616.6)
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (RS 725.116.2)
LTM	Legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci (RS 742.41)
MOCA	Monitoraggio e controlling del traffico d'agglomerato
OPT	Ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (RS 700.1)
OPTA	Ordinanza del DATEC del 1° febbraio 2020 concernente il 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 e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (RS 725.116.21)
P+R	Park and Ride (impianto)
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
PROSTRA	Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
RB	Requisito di base
RSS	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
SIN	Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura stradale
SIS	Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria



Direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA)

TGM	Traffico giornaliero medio
TIM	Trasporto individuale motorizzato
TP	Trasporto pubblico
TPC	Traffico pedonale e ciclistico
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

# Allegati

## Allegato 1 Esame preliminare

I requisiti di legge minimi posti a un programma d'agglomerato sono valutati nell'ambito di un esame preliminare<sup>79</sup>. Un programma d'agglomerato deve assolutamente includere tre parti (cfr. cap. 2.3): una parte principale, una parte con le misure e le tabelle di attuazione, se sono già state concordate misure in una delle generazioni precedenti. Inoltre, devono essere contenuti anche gli elementi seguenti, anche se non sono stati rielaborati (cfr. cap. 2.2).

Parte 1 – Parte principale		
6 elementi con testo e cartine/ grafici	Rapporto di attuazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sintesi sotto forma di testo e/o tabella dello stato di attuazione delle misure (preferibilmente suddivise per ambiti tematici e con l'indicazione dei motivi all'origine dei principali ritardi; focus sulla Gx-2)</li> <li>Rappresentazione cartografica delle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni e relativo stato di attuazione</li> </ul>
	Analisi della situazione e delle tendenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Testo, cartine, grafici e scadenario</li> </ul>
	Scenario auspicato	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rappresentazione cartografica delle tematiche inerenti al sistema globale dei trasporti (TIM/TP/TPC) e agli insediamenti (sviluppi degli insediamenti importanti)</li> <li>Testo con la descrizione degli elementi cartografici</li> </ul>
	Necessità d'intervento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Confronto tra l'analisi della situazione / delle tendenze (situazione effettiva) e lo scenario auspicato (situazione prevista) in forma sinottica</li> </ul>
	Strategie settoriali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Testo e rappresentazione cartografica per ambiti tematici (trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio<sup>80</sup>)</li> </ul>
	Misure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cfr. Parte 2 – Parte con le misure (pagina successiva)</li> </ul>
Valori di riferimento MOCA		<ul style="list-style-type: none"> <li>Valori di riferimento e spiegazione di ognuno dei 5 indicatori MOCA</li> </ul>
<p>Si <b>raccomanda</b> la presentazione degli elementi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>cartine sulla necessità d'intervento nei settori trasporti e insediamenti. Necessità d'intervento: preferibilmente presentazione dei cambiamenti principali rispetto alle generazioni precedenti;</li> <li>valori di riferimento (indicatori MOCA): si raccomanda di spiegarli nell'elemento relativo allo scenario auspicato.</li> </ul>		

<sup>79</sup> Art. 11 OPTA

<sup>80</sup> È essenziale che i principali aspetti del paesaggio rilevanti per gli insediamenti siano integrati nella strategia relativa agli insediamenti. Può anche essere prevista una strategia settoriale distinta per il paesaggio, sebbene ciò non sia obbligatorio.

### Parte 2 – Parte con le misure

- Tabella informativa debitamente compilata in base al modello dell'ARE
- Localizzazione cartografica delle misure concordate e di quelle attuali, come pure delle misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali e di altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Nel caso dei pacchetti di misure che beneficiano di contributi federali forfettari occorre utilizzare una rappresentazione appropriata (p. es. rappresentazione cartografica separata).
- Schede per le misure<sup>81</sup> della generazione in corso (Ax e Bx) nei settori dei trasporti (inclusi i pacchetti di misure per i quali si chiedono contributi forfettari), degli insediamenti e, se del caso, con indicazione di eventuali interdipendenze con misure nell'ambito delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

Si **raccomanda** la presentazione degli elementi seguenti:

- schede di documentazione per le pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe;
- schede di documentazione per le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato.

### Parte 3 – Tabelle di attuazione

- Tabelle di attuazione compilate secondo le indicazioni dell'ARE<sup>82</sup>; per ogni misura concordata nell'ambito della generazione o delle generazioni precedenti<sup>83</sup> (in base allo stato di attuazione e con breve descrizione)

### Esempio di tabella di attuazione per gli elementi (obbligatorie) di un programma d'agglomerato

Al fine di trovare rapidamente gli elementi nell'ambito dell'esame preliminare, si **raccomanda** di fornire una tabella sintetica (cfr. es. sottostante) in cui sia sempre indicato il relativo capitolo e numero di pagina.

Contenuto	Capitolo	Da pagina
Parte 1 – Rapporto principale		
Rapporto di attuazione	Cap. X / All. Y	Pag. xy / Pag. xyz
Analisi della situazione e delle tendenze	Cap. X	Pag. xy
Parte 2 – Parte con le misure		
Carta con misure della generazione in corso	Cap. X	Pag. xy
Schede per le misure	Cap. X	Pag. xy

<sup>81</sup> La struttura e i contenuti delle schede per le misure e dei geodati al livello delle misure sono spiegati nell'allegato 4.

<sup>82</sup> Le tabelle vengono predisposte dall'ARE, che le fa pervenire agli enti responsabili il prima possibile e comunque non più tardi di un anno prima della presentazione dei programmi d'agglomerato.

<sup>83</sup> Fintanto che i termini previsti per le misure infrastrutturali di trasporto della 1a e 2a generazione non saranno scaduti (2027), sarà necessario illustrare lo stato di attuazione raggiunto da tali misure.

## **Allegato 2 Struttura delle schede delle misure e delle schede di documentazione**

Per i seguenti tipi di misure della generazione deve essere elaborata una scheda per ogni misura:

- misure A e B nel settore dei trasporti;
- pacchetti di misure nel settore dei trasporti con contributi federali forfettari;
- misure A e B nel settore degli insediamenti;
- misure A e B nel settore del paesaggio (se previste).

Si raccomanda di elaborare una scheda di documentazione con informazioni meno dettagliate per i seguenti tipi di misure:

- misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti;
- prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato;
- misure C nel settore dei trasporti.

Non è richiesta una scheda completa per:

- misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni;
- pianificazioni cantonali (p. es. piani direttori, piani contro l'inquinamento atmosferico, programmi di miglioramento della sicurezza stradale).

## Schede di documentazione per misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti

Le misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti non sono oggetto di valutazione nell'ambito dell'esame dei programmi d'agglomerato. Nella scheda basta quindi fornire una breve descrizione della misura interessata. L'importante è che la misura sia ben inglobata nell'elaborazione del programma d'agglomerato.

Anche per le misure infrastrutturali importanti realizzate nelle regioni estere limitrofe e rilevanti per il programma d'agglomerato è sufficiente una scheda di documentazione. Le misure delle pianificazioni nazionali che non sono ancora state oggetto di una decisione possono figurare nelle strategie settoriali come opzioni praticabili nel lungo termine, ma non devono necessariamente fungere da presupposto per le misure A e B della generazione in corso.

Le schede di documentazione delle misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti possono essere più concise rispetto alle schede complete, ma devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero della misura	Si raccomanda di assegnare a ogni misura delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti un numero che si iscriva nella logica di numerazione adottata per le misure del programma d'agglomerato. Occorre menzionare anche gli altri numeri di riferimento eventualmente presenti (SIN, SIS, PROSTRA).
Denominazione	Titolo descrittivo e significativo della misura (se non è identico alla denominazione ufficiale utilizzata dalla Confederazione, ciò va specificato).
Descrizione	Descrizione di ogni misura, con relativa visualizzazione su una cartina. Descrizione degli effetti esercitati sui trasporti e sugli insediamenti all'interno dell'agglomerato. La descrizione e la localizzazione sono di estrema importanza nel caso delle misure realizzate nelle regioni estere limitrofe.
Interfaccia con le reti di trasporto dell'agglomerato	La posizione e la predisposizione delle interfacce esistenti tra le reti nazionali e quelle d'importanza locale devono essere pianificate o migliorate in maniera tale da assicurare un esercizio efficiente delle reti di trasporto e un'integrazione coerente di tali reti con le strutture territoriali. Bisogna indicare quale sarà l'interazione tra i vari vettori di trasporto e le varie gerarchie di reti (locale-regionale-nazionale-transfrontaliero) e come avverrà il reciproco coordinamento in corrispondenza delle interfacce. Devono essere fornite informazioni in particolare in risposta alle seguenti domande. - L'infrastruttura stradale nazionale della Confederazione che deve essere realizzata o modificata (nuova strada nazionale, nuovo raccordo alla strada nazionale) genererà più traffico sulla rete locale e, se sì, fino a che punto? - Quali misure di accompagnamento sono previste per evitare un'intensificazione del traffico sulla rete d'importanza locale (misure del programma d'agglomerato o altre)? - L'infrastruttura ferroviaria della Confederazione che deve essere realizzata o modificata presuppone un adeguamento della rete di TP dell'agglomerato (adattamento delle linee, modifica della disposizione delle fermate ecc.)? - L'adeguamento dell'infrastruttura del TP nazionale implica la necessità di migliorare l'accesso alla ferrovia (infrastruttura per il TPC, possibilità di parcheggio per biciclette/TIM/offerte di sharing ecc.)?

## Schede per le misure nel settore dei trasporti

Deve essere redatta una scheda completa per ogni misura A e B nel settore dei trasporti. In linea di massima la struttura e il layout possono essere scelti liberamente, ma le schede devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero della misura	Ogni misura è numerata. Le misure che figurano già in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente devono essere chiaramente contrassegnate come tali indicando anche il codice ARE finora utilizzato. Se tra le misure di programmi d'agglomerato di generazioni diverse esistono interdipendenze, queste vanno evidenziate indicando i rispettivi codici ARE.
Denominazione	Titolo descrittivo e significativo della misura, che ne specifica il contenuto e l'ubicazione (p. es. «Località: Sottopassaggio pedonale tra x e y»).
Categoria	Ogni misura deve essere attribuita a una categoria e, se del caso, a una sottocategoria di misure. Le categorie sono definite nell'allegato 3.
Priorità definita dall'ente responsabile	Priorità A, B o C (della generazione in corso) e indicazione del grado di priorità attribuito nelle eventuali generazioni precedenti.
Descrizione e fattibilità	Descrizione precisa del contenuto della misura a partire dalla definizione di obiettivi. Per tutte le misure A e B con costi >10 milioni di franchi deve essere fornita la prova della loro fattibilità (cfr. requisiti posti nel cap. 3.3.1). Selezione di informazioni descrittive tratte dai documenti di pianificazione (p. es. dal progetto preliminare, dallo studio di fattibilità, dal tracciato concreto, dai disegni in sezione o simili).
Rappresentazione cartografica	Rappresentazione della misura su una carta in scala appropriata. Dalla rappresentazione deve risultare con chiarezza in che modo la misura si inserisce nella strategia settoriale. Cfr. anche allegato 4.
Utilità e benefici	Motivazione di tipo qualitativo dell'utilità della misura, esplicitando in particolare il nesso della misura con lo scenario auspicato e con le strategie settoriali nonché con la necessità d'intervento aggiornata. Motivazione di tipo qualitativo dei <i>benefici principali</i> della misura in relazione ai quattro settori relativi agli obiettivi di efficacia (trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente); spiegare brevemente in quali luoghi e con quali modalità si esplicano principalmente gli effetti della misura. Non è necessario fare un elenco sistematico dei benefici tenendo conto dei CE 1–4 e del relativo punteggio.
Costi	I costi «computabili» (costi di investimento e pianificazione) vanno sempre indicati con IVA esclusa. All'occorrenza ripartizione delle quote dei costi all'interno e all'esterno del perimetro CDAC. I contributi di costi di terzi (privati, aziende, imprese ferroviarie ecc.) vanno documentati e non rientrano nei costi computabili. Per le fasi successive (decreto federale concernente il PTA e convenzioni sulle prestazioni) valgono i costi indicati in base al prezzo applicabile al momento della presentazione del programma d'agglomerato (ovvero della presentazione della domanda di sussidio).
Stato della pianificazione	Stato di pianificazione 1, 2 o 3 (cfr. cap. 3.3.1) con motivazione, elenco delle fasi di pianificazione concluse e riferimenti ai documenti centrali. Descrizione delle ulteriori fasi di pianificazione in programma con relativa tabella di marcia (studi preliminari, progetti preliminari ecc.).

Realizzazione e garanzia del finanziamento	<p>Descrizione delle successive tappe di realizzazione, suddivise per (cfr. cap. 3.3.1):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- progettazione;</li> <li>- approvazione dei piani / autorizzazione edilizia;</li> <li>- finanziamento.</li> </ul> <p>Inizio previsto dei lavori di costruzione e data prevista dell'entrata in servizio.</p>
Relazione con / Delimitazione rispetto ad altre misure	<p>Descrizione delle principali interdipendenze (a livello tecnico e temporale) con altre misure del programma d'agglomerato, come pure con le misure delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti.</p>
Responsabilità e soggetti coinvolti	<p>Definizione chiara dell'organo responsabile e degli altri servizi interessati.</p>
Chiave di finanziamento	<p>Precisa descrizione della chiave di ripartizione in base a cui la quota dell'agglomerato è finanziata dagli enti territoriali coinvolti. Tale chiave si applica indipendentemente dal grado di cofinanziamento della Confederazione o allora vanno indicate quote fisse. I contributi di terzi vanno documentati.</p>
Rilevanza per il piano direttore	<p>Valutazione dell'ente responsabile.</p> <p>Qualora una misura sia rilevante per il piano direttore, occorre indicarne come segue lo stato di coordinamento nel piano direttore cantonale approvato (stato al 01.01.2025): «Nessuna informazione», «Informazione preliminare», «Risultato intermedio», «Dato acquisito».</p> <p>Stima/indicazione quantitativa del consumo di superficie nel caso in cui siano interessate superfici per l'avvicendamento delle colture o comprensori protetti d'importanza nazionale.</p>
Impatto ambientale	<p>Indicazione e illustrazione dei possibili conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente (federale o dei Cantoni) e/o esistenti tra la misura e le zone protette o importanti per la protezione della natura / del paesaggio (inventari federali o cantonali, zone di un agglomerato identificate come importanti per la protezione della natura ecc.). Vanno presentate le soluzioni possibili. Per misure previste a meno di 50 metri da una zona protetta si raccomandano indicazioni in merito.</p>
Dati qualitativi (solo per la categoria di misure Tram/ferrovie urbane)	<p>Breve descrizione del futuro collegamento con la ferrovia e la rete capillare mediante la misura prevista. Un beneficio considerevole di una linea di tram nuova o più lunga può derivare da collegamenti ottimizzati dei vettori del trasporto pubblico e in particolare dal collegamento con la ferrovia regionale celere, ma anche dal collegamento con la rete capillare (tram e bus). Per poter valutare il collegamento vengono richiesti i seguenti dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- numero delle fermate del TP esistenti, incluse le fermate ferroviarie entro un raggio di 500 metri;</li> <li>- numero di linee del TP esistenti, incluse le linee ferroviarie entro un raggio di 500 metri (con identificazione delle linee principali);</li> <li>- frequenza del TP nel corso dell'intera giornata, incluse le linee ferroviarie entro un raggio di 500 metri.</li> </ul>
Dati quantitativi (documenti separati)	<p>Vanno elencati i geodati e le informazioni specifiche sulle misure, nonché le tabelle Excel come da allegato 4. Per le misure appartenenti alla categoria Capacità strada è auspicata un'illustrazione dei flussi di traffico sul tratto della rete interessato nello scenario auspicato (tra 15 anni), con/senza la realizzazione della misura.</p>
Documentazione messa a disposizione	<p>Elenco dei documenti forniti in formato elettronico (progetto preliminare, studio preliminare, studio di fattibilità, rapporto concernente l'impatto sull'ambiente ecc.).</p>

## Schede per le misure nel settore degli insediamenti

Numero della misura	Ogni misura deve essere numerata. Le misure che figurano già in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente devono essere chiaramente contrassegnate come tali indicando anche il codice ARE finora utilizzato. Se tra le misure di generazioni diverse esistono interdipendenze, queste vanno evidenziate indicando i rispettivi codici ARE.
Priorizzazione secondo l'ente responsabile	Priorità A o B della generazione in corso e indicazione del grado di priorità attribuito nelle eventuali generazioni precedenti.
Descrizione	Indicazione precisa degli obiettivi e del contenuto della misura nonché dei soggetti coinvolti; in particolare, chiara identificazione della misura avviata nell'orizzonte temporale A o B.  Per i compiti permanenti va indicato in quale orizzonte sono previste quali fasi di pianificazione (almeno per l'orizzonte temporale A e B, p. es. tabella di marcia con indicazione delle competenze e delle scadenze e con definizione chiara dei compiti).
Sviluppo dalla generazione precedente	Se la misura era già contenuta in una o più generazioni precedenti, occorre fornire una breve spiegazione sullo sviluppo della misura o sul motivo per cui non è stato registrato uno sviluppo, oppure ne è stato registrato uno minimo, dalla generazione precedente.
Rappresentazione cartografica	Rappresentazione cartografica delle misure su una carta in scala appropriata, ad esempio a livello di quartiere (zoom).  Dalla rappresentazione cartografica deve risultare con chiarezza in che modo la misura si inserisce nella strategia settoriale Insediamenti, come pure il coordinamento con le reti di trasporto.
Livello di accessibilità del TP	Livello di accessibilità del TP attuale e futuro (2040) secondo il metodo ARE.
Tipi di utilizzo	Indicazione dei tipi di utilizzo pianificati (artigianato, ufficio, abitazione, utilizzo pubblico, tempo libero o utilizzo misto).
Numero di abitanti e occupati	Numero degli abitanti e degli occupati attuali e futuri. In base allo stato di pianificazione è sufficiente una stima.
Coordinamento tra trasporti e insediamenti	Prova delle capacità di trasporto: <ul style="list-style-type: none"> <li>- prova qualitativa delle capacità di trasporto (TIM e TP) generalmente in caso di misure significative relative agli insediamenti (in base alla dimensione dell'agglomerato);</li> <li>- prova quantitativa delle capacità di trasporto a partire da 500 abitanti e occupati supplementari o se la misura relativa agli insediamenti presuppone nuove infrastrutture di trasporto o ampliamenti.</li> </ul> <p>In caso di misure relative agli insediamenti si auspicano indicazioni in merito all'applicazione di piani per la mobilità.</p>
Utilità e benefici	Presentazione del legame con la necessità d'intervento aggiornata e, all'occorrenza, con le misure interessate delle generazioni precedenti.
Fasi di attuazione	Descrizione delle ulteriori fasi concrete di pianificazione con relativa tabella di marcia (inizio della preparazione / inizio dell'attuazione / realizzazione).  Contributo specifico dell'ente responsabile e descrizione della ripartizione dei ruoli tra Cantone, Regione e Comuni nonché proprietari fondiari privati.
Rilevanza per il piano direttore, consumo di superficie e legislazione	Valutazione dell'ente responsabile.  Qualora una misura sia rilevante per il piano direttore, occorre indicarne come segue lo stato di coordinamento nel piano direttore cantonale approvato: «Nessuna



sulla protezione  
dell'ambiente

informazione», «Informazione preliminare», «Risultato intermedio», «Dato  
acquisito».

Stima/indicazione quantitativa del consumo di superficie se nell'ambito  
dell'attuazione della misura sono necessari nuovi azzonamenti. Lo stesso vale se  
sono interessate superfici per l'avvicendamento delle colture o compresori protetti  
d'importanza nazionale.

Indicazioni relative a possibili conflitti con la legislazione sulla protezione  
dell'ambiente (federale o cantonale) e presentazione della gestione di conflitti  
corrispondenti.

### Schede per le misure nel settore del paesaggio<sup>84</sup>

Numero della misura	Ogni misura deve essere numerata. Le misure che figurano già in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente devono essere chiaramente contrassegnate come tali indicando anche il codice ARE finora utilizzato. Se tra le misure di generazioni diverse esistono interdipendenze, queste vanno evidenziate indicando i rispettivi codici ARE.
Priorizzazione secondo l'ente responsabile	Priorità A o B della generazione in corso e indicazione del grado di priorità attribuito nelle eventuali generazioni precedenti.
Descrizione	Indicazione precisa degli obiettivi e del contenuto della misura nonché dei soggetti coinvolti. Se vanno presentate nuovamente misure paesaggistiche di una delle generazioni precedenti, occorre specificare quali fasi sono state elaborate in quale generazione.
Rappresentazione cartografica	Rappresentazione cartografica delle misure su una carta in scala appropriata. Dalla rappresentazione cartografica deve risultare con chiarezza in che modo la misura si inserisce nella strategia settoriale Insediamenti tenendo conto del paesaggio o della strategia settoriale Paesaggio.
Utilità e benefici	Presentazione del legame con la necessità d'intervento aggiornata e, all'occorrenza, con le misure interessate delle generazioni precedenti.
Fasi di attuazione	Descrizione delle ulteriori fasi concrete di pianificazione con relativa tabella di marcia (inizio della preparazione / inizio dell'attuazione / realizzazione). Contributo specifico dell'ente responsabile e descrizione della ripartizione dei ruoli tra Cantone, Regione e Comuni.
Rilevanza per il piano direttore, consumo di superficie e legislazione sulla protezione dell'ambiente	Valutazione dell'ente responsabile. Qualora una misura sia rilevante per il piano direttore, occorre indicarne come segue lo stato di coordinamento nel piano direttore cantonale approvato: «Nessuna informazione», «Informazione preliminare», «Risultato intermedio», «Dato acquisito». Stima/indicazione quantitativa dell'avvicendamento delle colture o dei comprensori protetti d'importanza nazionale. Indicazioni relative a possibili conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente (federale o cantonale).

<sup>84</sup> Pur non essendo obbligatorie, le misure in ambito paesaggistico sono del tutto auspiccate. Possono influenzare in modo positivo la valutazione del CE4.

### Schede per i pacchetti di misure per i quali si fa richiesta di contributi federali forfettari

Per ogni pacchetto di misure per i quali si fa richiesta di contributi federali forfettari va prevista una scheda (per categoria e orizzonte temporale, per un massimo di otto schede). Le schede devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero del pacchetto di misure	A ogni pacchetto di misure viene assegnato un numero che si inserisce nella logica di numerazione adottata per le misure del programma d'agglomerato. Nel limite del possibile, occorre riprendere la numerazione già utilizzata nelle generazioni precedenti.
Denominazione e prioritizzazione del pacchetto di misure	La denominazione ricalca la terminologia illustrata al capitolo 3.3.4 (p. es. «Pacchetto di misure che beneficiano di contributi federali forfettari, categoria Riquifica e sicurezza dello spazio stradale (pacchetto RSS), orizzonte A»).
Costi	Costi computabili del pacchetto di misure (IVA esclusa), calcolati come somma dei costi delle misure parziali nel perimetro CDAC. I contributi di costi di terzi (privati, aziende, imprese ferroviarie ecc.) vanno documentati e non rientrano nei costi computabili.
Descrizione	Descrizione del progetto da cui sono desunte le misure parziali contenute nel pacchetto di misure (con riferimenti ai pertinenti elementi del programma d'agglomerato). La descrizione non dovrebbe ripetere principi e argomentazioni già enunciati, bensì esplicitare con chiarezza la coerenza di contenuti della misura. La Confederazione si baserà su questa descrizione per la sua valutazione.
Rappresentazione cartografica	Rappresentazione delle misure parziali su una carta in scala appropriata, con indicazione della numerazione delle misure. Per gli agglomerati di dimensioni maggiori si consiglia di suddividere la rappresentazione delle misure in più settori parziali (cfr. anche all. 4).
Misure parziali e relativi costi	Elenco delle misure parziali contenuti nel pacchetto con le seguenti informazioni: - denominazione chiara delle misure parziali, specificando contenuto e ubicazione (p. es. «Nome Comune: Collegamento ciclabile tra x e y»); - numero della misura parziale, definito preferibilmente in integrazione al numero assegnato al pacchetto di misure. Le misure parziali che figurano già in una generazione precedente (p. es. nell'orizzonte B) o che sostituiscono una misura di una generazione precedente devono essere chiaramente contrassegnati come tali, indicandone anche il codice ARE; - costi della misura parziale; - breve descrizione della misura parziale (max. 5 righe), con integrazione nella strategia settoriale.
Dati quantitativi (documenti separati)	Elenco delle informazioni specifiche secondo l'allegato 4.

### Schede di documentazione per i pacchetti di misure per le quali non si fa richiesta di contributi federali forfettari

Laddove possibile e opportuno, le misure di trasporto possono essere riunite all'interno di appositi pacchetti (cfr. cap. 2.7). Nella scheda di documentazione si illustra il nesso funzionale esistente tra le singole misure di un pacchetto. Se non vengono richiesti contributi forfettari, ogni misura individuale contenuta nel pacchetto deve essere accompagnata da una scheda. In questo senso, la scheda di documentazione può anche essere interpretata come il frontespizio delle singole misure di un pacchetto.

Numero del pacchetto di misure	Si raccomanda di assegnare a ogni pacchetto di misure un numero che si iscriva nella logica di numerazione adottata per le misure del programma d'agglomerato. A loro volta, anche le singole misure del pacchetto sono provviste di un proprio numero.
Denominazione	Titolo descrittivo e significativo del pacchetto.
Singole misure e relativi costi	Elenco delle singole misure contenute nel pacchetto con le seguenti informazioni: - breve denominazione delle singole misure specificando contenuto e ubicazione (p. es. «Località: Collegamento ciclabile tra x e y»); - numero della singola misura, definito preferibilmente in integrazione al numero assegnato al pacchetto di misure. Le singole misure che figurano già in una generazione precedente (p. es. nell'orizzonte B) o che sostituiscono una misura di una generazione precedente devono essere chiaramente contrassegnate come tali, indicandone anche il codice ARE; - costi della singola misura e somma dei costi di tutte le misure del pacchetto.
Descrizione	Descrizione del progetto da cui sono desunte le singole misure contenute nel pacchetto (con riferimenti ai pertinenti elementi del programma d'agglomerato). Spiegazione del nesso funzionale che lega le singole misure.
Rappresentazione cartografica delle misure parziali	Rappresentazione delle singole misure su una carta in scala appropriata, con indicazione della numerazione delle misure, con indicazione del numero della misura; per gli agglomerati di dimensioni maggiori si consiglia di suddividere la rappresentazione delle misure in più settori parziali.

### Schede di documentazione per le prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato

Ognuna delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e realizzate nel settore dei trasporti dev'essere accompagnata da una scheda di documentazione (per la definizione di tali prestazioni si rimanda al cap. 2.7). Spetta all'agglomerato selezionare le informazioni rilevanti per assicurare una buona comprensione delle misure e illustrare come queste si inseriscono nella visione globale. Le schede devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero della misura	Ogni misura è numerata. Nel limite del possibile, occorre riprendere la numerazione utilizzata nelle generazioni precedenti.
Denominazione	Titolo descrittivo e significativo della misura, che specifica il contenuto della misura ed eventualmente la sua ubicazione («Località: collegamento ciclabile tra x e y»).
Priorità definita dall'ente responsabile	Priorità AvE (prestazioni proprie priorità A) o BvE (prestazioni proprie priorità B) (della generazione in corso) e indicazione del grado di priorità attribuito nelle eventuali generazioni precedenti.
Descrizione	Descrizione di ogni misura, con relativa visualizzazione su una cartina laddove opportuno. La descrizione e la localizzazione sono importanti anche per le misure realizzate all'estero.
Relazione con / Delimitazione rispetto ad altre misure	Descrizione delle principali interdipendenze (a livello tecnico e temporale) con altre misure del programma d'agglomerato nonché (laddove opportuno) con misure delle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti.
Utilità e benefici	Descrizione qualitativa degli effetti e dell'utilità della misura, esplicitando in particolare il rapporto della misura con lo scenario auspicato e con le strategie settoriali interessate nonché con la necessità d'intervento aggiornata.
Stato della pianificazione e attuazione	Attuale stato della pianificazione. Successive fasi di pianificazione e attuazione, inclusi gli orizzonti temporali.

### Allegato 3 Categorie di misure nel settore dei trasporti – Descrizione e requisiti

Conformemente all'articolo 17a LUMin, le misure del programma d'agglomerato devono contribuire a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Per poter beneficiare di contributi, devono inoltre orientarsi al «filo conduttore» del programma d'agglomerato ed essere coerenti sotto il profilo contenutistico. Ai fini della valutazione di questi due principi e per aumentare le probabilità che il cofinanziamento venga concesso nell'orizzonte temporale auspicato, occorre attenersi ai requisiti considerati dalla Confederazione nel suo esame e fondamentali per una pianificazione ottimale dei progetti.

Categoria di misure	Requisiti
<p><b>1. Capacità strada</b></p>	<p>Le nuove strade o gli ampliamenti di tratti stradali o nodi esistenti devono risultare debitamente giustificati in funzione della visione globale dei trasporti ed essere coordinati con lo sviluppo degli insediamenti. La categoria «Capacità strada» deve essere distinta dalla categoria «Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS)».</p> <p>Le misure di questa categoria devono tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nella parte di analisi devono essere esposte le funzioni della rete stradale (p. es. assicurare lo scorrimento del traffico, collegare, garantire un collegamento capillare, moderare il traffico) e i problemi che si presentano nel settore dei trasporti. La misura deve essere messa in rapporto con l'analisi dei punti critici;</li> <li>- laddove saranno attuate misure stradali, la parte di analisi deve indicare anche le tipologie di traffico (traffico di transito, traffico di origine/destinazione e traffico interno);</li> <li>- nella strategia settoriale Trasporti occorre specificare il contributo apportato dalla misura stradale in riferimento a <u>tutte</u> le strategie settoriali (Insediamenti e Trasporti [TIM, TP, TPC]). Vanno inoltre chiariti (tra gli altri) i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Si tratta di una misura necessaria per rendere accessibili nuovi comprensori o per decongestionare i comprensori esistenti tramite una corrispondente riduzione delle capacità nei tratti decongestionati?</li> <li>o Si tratta di una misura integrata nel sistema urbano (contributo allo sviluppo dei quartieri, nuovi collegamenti tra i quartieri, riduzione dell'effetto di separazione, sovrappassaggio pedonale tra una zona pedonale e la facciata di un edificio ecc.)?</li> <li>o La misura è coordinata con il TP e il TPC? Ne risultano eventualmente altri interventi in parallelo? L'eventuale focalizzazione su un vettore di trasporto è connessa a specifici vantaggi? La misura contribuisce a decongestionare gli assi del TP esistenti?</li> <li>o La misura è coordinata con la strategia settoriale Insediamenti, tenendo conto del paesaggio?</li> </ul> </li> <li>- Nella scheda della misura deve essere fornita la prova del fatto che sono state vagliate anche altre opzioni, soprattutto misure di gestione del traffico e soluzioni sul lato della domanda. Qualora non siano state valutate soluzioni alternative, si devono indicare i motivi di tale scelta.</li> </ul> <p>Le misure nell'ambito Capacità strada vengono suddivise in tre sottocategorie in funzione del loro scopo principale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>1.1 Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni (strada nuova e tratto decongestionato)</b></li> </ul> <p>La Confederazione si attende che le strade appartenenti a questa categoria abbiano l'effetto di decongestionare in maniera efficace i tratti stradali fortemente trafficati. Per questo tipo di misure viene condotto inoltre un confronto incrociato che prende in esame tutti gli agglomerati. Ci si attende</p>

	<p>all'occorrenza anche una serie di misure di accompagnamento con lo stesso grado di maturità (p. es. riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del traffico ecc.). In questi casi è raccomandabile un pacchetto di misure.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>1.2 Potenziamenti di capacità, tratti stradali e nodi</b> Le misure di potenziamento della capacità servono a eliminare problemi di capacità (tratti stradali e nodi). In questi casi occorre tenere in debita considerazione la gerarchia delle reti. Per i punti di contatto con le strade nazionali (p. es. raccordi autostradali) occorre dimostrare che la misura è stata coordinata con l'USTRA per quanto concerne la delimitazione dei progetti situati all'interno e all'esterno del perimetro di manutenzione della rete USTRA (cfr. art. 8 cpv 3 LUMin). Bisogna poi mettere in evidenza come la misura non si limiti unicamente a convogliare il traffico sulle strade a grande capacità (SCG), bensì riduca anche la quota di traffico interno. Laddove possibile sono attese misure di accompagnamento con lo stesso grado di maturità per mitigare le eventuali conseguenze negative della misura.</li> <li>○ <b>1.3 Strade di collegamento</b> Per il cofinanziamento delle strade di collegamento è fondamentale un coordinamento ottimale con lo sviluppo insediativo previsto (potenziali, numero previsto di abitanti e impiegati, volume di traffico previsto sulla strada di collegamento).</li> </ul>
<p><b>2. Gestione del traffico (GT)</b></p>	<p>Le misure di gestione del traffico devono sostenere e rafforzare i principi delle strategie settoriali TIM, TP e TPC (misure atte a favorire del TP, dosare il TIM, incentivare l'uso della bicicletta con l'onda verde ecc.).</p> <p>Queste misure devono tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- partendo dal confronto tra l'analisi della situazione e delle tendenze e lo scenario auspicato, devono essere evidenziati i conflitti tra i vari vettori di trasporto o tra la struttura degli insediamenti e la rete di trasporto derivanti da un carico eccessivo di TIM (p. es. perdita di tempo nel TP, scarsa qualità dello spazio stradale, spazi limitati a causa del sovradimensionamento dei tratti stradali). Le lacune e i conflitti principali devono essere indicati nella necessità d'intervento;</li> <li>- nella strategia settoriale TIM deve essere presente un piano di gestione del traffico su tutto il territorio che tenga conto della gerarchia delle reti. Vengono indicati i punti della rete stradale più importanti ai fini di una migliore gestione del traffico totale (incrocio con impianto di segnali luminosi, accesso controllato e/o prioritizzazione del TP o TPC, tratto stradale con modifiche alla carreggiata ecc.);</li> <li>- va messo in evidenza il coordinamento della gestione della rete a livello nazionale, regionale e locale. Nella strategia settoriale vanno illustrati il funzionamento e gli obiettivi della gestione del traffico (dosare, rendere più fluido, trasferire il traffico ecc.);</li> <li>- nella scheda della misura deve essere esplicitato il contributo che essa apporta in termini di miglioramento del sistema globale dei trasporti e gli effetti che comporta sulla ripartizione modale.</li> </ul> <p>Le misure nell'ambito della gestione del traffico vengono assegnate a una delle quattro sottocategorie riportate qui di seguito; in caso di misure combinate, viene scelta come sottocategoria quella che interessa la superficie totale più elevata.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>2.1 Gestione del traffico – Interventi puntuali</b></li> <li>○ <b>2.2 Gestione del traffico – Assi</b></li> <li>○ <b>2.3 Gestione del traffico – Superficie</b></li> <li>○ <b>2.4 Pacchetto Gestione del traffico – Misure che beneficiano di un contributo forfettario relative alla gestione del traffico (pacchetto GT)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Misure con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa)</li> </ul> </li> </ul>

**3. Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS)**

Le misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS) sono elementi fondamentali della strategia settoriale Trasporti. Nella stragrande maggioranza dei casi, si tratta di misure a carattere e utilità multimodale, nel settore dei trasporti che in quello degli insediamenti. Valorizzano gli spazi pubblici urbani a beneficio del TPC e contribuiscono a migliorare la qualità di vita nelle aree densamente popolate.

Queste misure devono tenere conto dei seguenti aspetti:

- l'analisi della situazione e delle tendenze e le strategie settoriali consentono di dedurre quali sono i tratti stradali (in tutti i settori parziali dell'agglomerato) che necessitano di un riassetto e quali obiettivi è auspicabile raggiungere;
- gli obiettivi perseguiti risultano con chiarezza dalle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti (p. es. creazione di zone a traffico ridotto, miglioramento dell'integrazione urbana, eliminazione dei punti ad alta incidentalità, adeguamento mirato delle capacità stradali, incremento qualitativo delle reti di percorsi per il TPC ecc.);
- nella scheda della misura (per le misure i cui costi superano i 5 mio. fr.) viene descritto il contenuto della misura (progetto, sezione trasversale, suddivisione delle corsie, impianti di segnali luminosi ecc.). Viene illustrato il contributo apportato in termini di efficienza complessiva del sistema dei trasporti e/o aumento della sicurezza (p. es. distinzione tra requisiti prettamente legati all'ingegneria del traffico e un miglioramento qualitativo dello spazio pubblico).
- Per le misure con traffico giornaliero medio (TGM) ridotto (in particolare TGM<7500) e con pochi abitanti e occupati coinvolti occorre dimostrare il fatto che la misura presenta un'elevata efficacia in termini di trasporti basata su una riqualifica degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La strada o la piazza da riqualificare deve in ogni caso assumere una funzione centrale per l'agglomerato. Esempi di argomenti supplementari possono essere:
  - o presenza molto marcata di TPC (prova qualitativa e, possibilmente, anche quantitativa);
  - o utilizzi intensivi nell'ambiente (edifici scolastici, centri commerciali, stabili amministrativi ecc.) con prova qualitativa e, possibilmente, anche quantitativa;
  - o linee del TP (indicazioni quantitative sulle frequenze, affermazioni qualitative sui conflitti con il TPC);
  - o luogo importante per il traffico dovuto ad attività economiche / la logistica in formato cittadino / il trasbordo delle merci.

Le misure nell'ambito della riqualifica e della sicurezza dello spazio stradale vengono attribuite a una delle quattro sottocategorie riportate qui di seguito (in caso di misure combinate, le misure vengono assegnate alla sottocategoria che interessa la superficie totale più elevata).

- o **3.1 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Incrocio, rotatoria**
- o **3.2 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Tratto stradale**
- o **3.3 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Riorganizzazione delle piazze**
- o **3.4 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Misure che beneficiano di un contributo forfettario (pacchetto RSS)**
  - Misure con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa)

**4. Piattaforme dei trasporti**

Le piattaforme dei trasporti acquisiscono una notevole importanza sia per la qualità che per la compatibilità delle coincidenze tra i vari vettori di trasporto e lungo una catena di mobilità (p. es. coincidenze mirate, nuovi sottopassaggi, aree di parcheggio per



biciclette, riorganizzazione della piazza di una stazione, integrazione di infrastrutture del traffico a lunga percorrenza – incl. collegamenti con autobus a lunga percorrenza – in una piattaforma dei trasporti). Le piattaforme dei trasporti sono utilizzate come punto di partenza per la creazione di nuove strutture di rete e nodi per rendere ancora più efficiente, semplice e pratico il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro.

Le piattaforme dei trasporti devono essere integrate in un **piano territoriale globale** e strettamente coordinate con lo sviluppo degli insediamenti. I diversi tipi di piattaforme dei trasporti vanno presentati in base all'ubicazione e all'offerta in materia di trasporti e l'interazione tra loro va illustrata in una rete. Laddove ci sono buoni collegamenti con il TP, le piattaforme dei trasporti si prestano per l'insediamento e la densificazione di luoghi destinati ad abitazioni e al lavoro nonché di strutture per il tempo libero. Queste **misure** devono tenere conto dei seguenti aspetti:

- la necessità d'intervento viene provata sulla base dell'analisi e dello scenario auspicato (p. es. passaggio da un mezzo di trasporto all'altro insoddisfacente o poco sicuro, scarsa attrattiva delle piazze delle stazioni, mancanza di spazio, ridotte possibilità di parcheggio per le biciclette, i veicoli motorizzati o altri veicoli quali taxi ecc.);
- la strategia settoriale TIM mette in evidenza i nodi/piattaforme di interscambio nella gerarchia della rete stradale che rivestono un'importanza significativa per il TIM (p. es. piattaforme/nodi di interscambio che si collocano all'intersezione tra la rete delle strade nazionali e quella di importanza locale, assi di accesso alla periferia urbana o presso centri secondari e centri regionali a margine dell'agglomerato e nella zona circostante) e relative modalità di coordinamento con lo sviluppo delle reti del TP (ferrovia/strada) / TPC;
- la strategia settoriale TP indica i nodi/piattaforme di interscambio che rivestono un'importanza significativa per lo sviluppo della rete del TP e devono pertanto essere valorizzati (p. es. piattaforme dei trasporti tra l'offerta del sistema ferroviario regionale e la rete urbana, nodi centrali di interscambio nella rete dei trasporti pubblici urbani, nuovo collegamento di un quartiere con la ferrovia regionale celere, spazi interessanti dotati di sufficienti capacità e disposizione chiara dei percorsi pedonali e ciclistici);
- le piattaforme dei trasporti presso le stazioni mostrano come la misura è coordinata con eventuali lavori dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Si auspica la conclusione di una convenzione secondo l'articolo 35a Lferr;
- le misure consistenti ad esempio in impianti di qualità, nuovi o migliorati, per Park+Ride, Park+Rail, carpooling, Bike+Ride oppure altre misure finalizzate a ottimizzare il trasbordo dal TIM o TPC al TP vengono definite in stretto coordinamento (temporale e contenutistico) con lo sviluppo della rete del TP;
- per quanto riguarda gli impianti di Park+Ride e Park+Rail, occorre evitare che questi entrino in concorrenza con le offerte esistenti o in programma nel settore del TP o che favoriscano la dispersione degli insediamenti. Per il loro cofinanziamento, devono essere soddisfatte le seguenti condizioni:
  - gli impianti di Park+Ride o i posti di parcheggio per il carpooling sono integrati in maniera logica e coerente nel piano globale del programma d'agglomerato. Promuovono per quanto possibile il trasbordo alla fonte, lo sviluppo centripeto degli insediamenti e vantano un bilancio energetico positivo in riferimento al sistema globale dei trasporti. A tal fine vanno presentate le misure di accompagnamento necessarie, ad esempio per la gestione dei parcheggi e del traffico, o ulteriori misure.
  - viene fornita la prova della domanda potenziale e la misura non fa concorrenza all'offerta di TP esistente o futura. Hanno priorità in particolare i luoghi caratterizzati da un'offerta di TP lacunosa (p. es. zone di frontiera o regioni rurali), come pure le piattaforme volte a

	<p>collegare i flussi presso i capolinea di un sistema di TP ben elaborato ai margini delle città o degli agglomerati;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gli impianti di P+R sono adeguatamente inseriti nella gerarchia delle strade, ovvero non sfociano in nuovi problemi di capacità.</li> </ul> <p>Nella scheda della misura occorre indicare se sussistono convenzioni secondo l'articolo 35a Lferr tra gli enti pubblici e le imprese di trasporto coinvolte, convenzioni che disciplinano la ripartizione dei costi di costruzione, esercizio e manutenzione.</p>
<p><b>5. Traffico pedonale e ciclistico (TPC)</b></p>	<p>Benché, prese singolarmente, le misure nel settore del TPC tendano a esplicitare i propri effetti solo su aree molto ristrette, esaminate nel loro complesso e in combinazione con il TP acquisiscono un'importanza non indifferente per il miglioramento del sistema globale dei trasporti. Data la loro minore utilità se prese isolatamente, queste misure devono essere inserite in un piano globale</p> <p>Le misure nel settore del TPC devono tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nella parte relativa all'analisi occorre esaminare la situazione del TPC su tutto il territorio dell'agglomerato, prestando attenzione alle particolarità legate alla struttura degli insediamenti e del paesaggio (continuità della rete ciclabile, qualità degli spazi pubblici riservati ai pedoni all'interno dei centri e lungo gli assi urbani, considerazione del TPC nella gestione degli impianti di segnali luminosi, accesso alle zone ricreative di prossimità, complementarità tra TPC e TP ecc.);</li> <li>- abbinando parti testuali e di rappresentazione cartografica, una strategia per il TPC estesa a tutto il territorio illustra i principali collegamenti dell'agglomerato e definisce gli spazi pubblici con esigenze particolarmente elevate in termini di qualità. Se possibile, viene fatta una distinzione tra traffico pedonale e ciclistico nonché tra le differenti esigenze degli utenti (collegamenti rapidi e lenti [piste preferenziali per biciclette / piste ciclabili veloci], traffico giornaliero e del tempo libero);</li> <li>- dalla strategia per il TPC vengono desunte le misure atte a dar vita gradualmente a una rete densa, continua, sicura e dotata di una certa attrattiva;</li> <li>- le priorità vengono definite sulla base della necessità d'intervento aggiornata.</li> </ul> <p>Le misure nell'ambito del TPC vengono attribuite a una delle due sottocategorie riportate qui di seguito.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>5.1 Traffico pedonale e ciclistico – Singole misure</b></li> <li>○ <b>5.2 Traffico pedonale e ciclistico – Misure che beneficiano di un contributo forfettario (pacchetto TPC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Misure con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa)</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>6. Tram/ferrovie urbane</b></p>	<p>In linea di principio, le misure ferroviarie vengono finanziate ricorrendo ad altre fonti (FIF o convenzioni sulle prestazioni con le imprese di trasporto). Le nuove offerte del trasporto ferroviario che migliorano i livelli di raggiungibilità prevalentemente nel sistema di trasporto capillare degli spazi urbani possono invece essere cofinanziate nell'ambito del PTA e sono assegnate alla categoria «Tram» (tram nelle zone nucleo o «ferrovie urbane» nelle zone suburbane).</p> <p>In genere le nuove linee di tram sono misure onerose e, come tali, devono soddisfare particolari requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ prima di procedere ad ampliamenti infrastrutturali, bisogna innanzitutto verificare se non sia possibile far fronte alla domanda anche con adeguamenti del materiale rotabile oppure priorizzando gli autobus;</li> <li>○ struttura della rete del TP – devono essere indicate le funzioni radiali e tangenziali della nuova linea di tram nella rete del TP. A causa dei crescenti problemi di capacità nelle stazioni centrali è necessario migliorare le strutture di rete e i nodi tra le offerte del trasporto ferroviario, di tram e di autobus. Deve essere evidenziato il contributo apportato in tal senso dalla nuova linea di tram,</li> </ul>

	<p>per esempio in termini di un funzionamento più stabile a livello della rete nel suo insieme;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ capacità del TIM – bisogna dimostrare che, con la nuova linea di tram, rimarranno sufficienti capacità per il TIM o che tali capacità saranno all'occorrenza assicurate mediante l'integrazione di opportune misure urgenti;</li> <li>○ capacità di trasporto – occorre illustrare la potenziale domanda di trasporto e le riserve di capacità nel medio e lungo termine con o senza la realizzazione della nuova linea di tram. Deve anche essere dimostrata l'efficienza economica della misura. Per le nuove linee di tram proposte su tratte con TGM&lt;10 000 devono essere addotte ulteriori argomentazioni convincenti per dimostrarne l'utilità;</li> <li>○ coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti – la necessità della nuova linea di tram deve essere direttamente deducibile dalla strategia settoriale Insediamenti. In genere, garantire l'accessibilità di un singolo comprensorio non è di per sé sufficiente a giustificare nuove linee di tram; tali misure devono presentare potenzialità di sviluppo significative anche sulle restanti tratte della linea. Se si punta a rendere accessibili determinate aree, va illustrato in maniera trasparente in che modo i nuovi interventi di allacciamento ai mezzi di trasporto vengono conciliati nel tempo con lo sviluppo degli insediamenti (dinamiche dello sviluppo edilizio, propensione agli investimenti ecc.)</li> <li>○ integrazione urbana – rispetto alle offerte di autobus, le linee di tram si rivelano di norma particolarmente efficaci sul piano urbanistico. Occorre indicare gli ulteriori benefici che comportano per le utilizzazioni attuali e future dell'intera linea, la relativa integrazione a livello strutturale e le conseguenze sulla qualità del soggiorno. Se si punta a rendere accessibili determinate aree, va illustrato in maniera trasparente in che modo i nuovi interventi di allacciamento ai mezzi di trasporto vengono conciliati nel tempo con lo sviluppo degli insediamenti (dinamiche dello sviluppo edilizio, propensione agli investimenti ecc.);</li> <li>○ integrazione nel sistema globale dei trasporti – le linee di tram possono anche provocare nuovi conflitti con altri utenti e vettori di trasporto, in particolare con il traffico ciclistico. Qualora si creino simili situazioni di conflitto, devono essere illustrate apposite misure di accompagnamento.</li> </ul> <p>Le misure nell'ambito del tram / delle ferrovie urbane vengono attribuite a una delle tre sottocategorie riportate qui di seguito.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>6.1 Nuova linea di tram/ferrovie urbane</b></li> <li>○ <b>6.2 Nuova/Riquifica fermata dei tram</b></li> <li>○ <b>6.3 Misure che beneficiano di un contributo forfettario – Riquifica fermata dei tram (Pacchetto fermate tram)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Riquifica di fermate dei tram con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa).</li> <li>- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione/manutenzione.</li> <li>- Nuove fermate non sono cofinanziabili tramite il pacchetto di misure forfettarie.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>7. Infrastrutture per gli autobus e per il TP</b></p>	<p>Le misure infrastrutturali finalizzate a migliorare le reti di autobus contribuiscono a rendere più efficiente e sostenibile il sistema del TP dell'agglomerato. Ogni misura deve tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la misura deve essere desunta dall'analisi della situazione e delle tendenze (funzionalità della rete di autobus, domanda potenziale) e dalla necessità d'intervento aggiornata (p. es. scarsa stabilità dell'orario, velocità media ridotta, miglioramento della leggibilità della rete di autobus);</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la strategia settoriale TP indica dove e come si punta a modificare la rete di autobus (nuova linea, aumento della frequenza di una linea, nuovi collegamenti con la ferrovia, tappe, modifiche concrete prioritarie);</li> <li>- la modifica infrastrutturale deve essere chiaramente leggibile nella scheda della misura e occorre esplicitarne in maniera comprensibile il legame con la strategia settoriale TP (indicando p. es. per quale modifica dell'offerta è prevista la misura).</li> </ul> <p>Le misure della categoria principale «Infrastrutture per gli autobus e per il TP» vengono assegnate a una delle cinque sottocategorie riportate qui di seguito.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>7.1 Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione/manutenzione.</li> </ul> </li> <li>o <b>7.2 Nuova infrastruttura per gli autobus</b></li> <li>o <b>7.3 Elettrificazione (filobus)</b></li> <li>o <b>7.4 Sistemi gestiti in modo alternativo (che non richiedono combustibili fossili) (p. es. autobus elettrici senza linee di contatto):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I costi di investimento imponibili corrispondono ai costi supplementari del materiale rotabile per la conversione nelle nuove generazioni di autobus rispetto agli autobus a diesel tradizionali, comprese le modifiche necessarie alle fermate (stazioni di ricarica) e altre installazioni elettriche necessarie. Per il rinnovamento della flotta rispetto ai bus diesel tradizionali occorre presentare i costi supplementari sostanziali, fermo restando che tali costi supplementari devono essere di gran lunga inferiori ai corsi di investimento richiesti per la normale elettrificazione (filobus). Vanno presentati i costi di investimento risparmiati a causa della rinuncia o della rinuncia parziale a infrastrutture di filobus tradizionali (linee di contatto).</li> <li>- Il materiale rotabile serve esclusivamente per i trasporti urbani. Se deve essere introdotto nuovo materiale rotabile per trasporti regionali e urbani, i costi vanno indicati in funzione della prestazione in chilometri.</li> <li>- Le sinergie di rete con sistemi di reti filoviarie già esistenti (p. es. prolungamento di linee) che presentano una domanda potenziale elevata.</li> </ul> </li> <li>o <b>7.5 Riqualifica di una fermata - misure che beneficiano di un contributo forfettario (Pacchetto riqualifica fermate autobus):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Riqualifica di fermate degli autobus con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa).</li> <li>- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione/manutenzione.</li> <li>- Nuove fermate non sono cofinanziabili tramite il pacchetto di misure forfettarie.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>8. Mobilità elettrica nel trasporto individuale</b></p>	<p>Misure infrastrutturali necessarie per la conversione a veicoli gestiti in modo alternativo (che non richiedono combustibili fossili).</p> <p>Deve essere elaborato un piano globale a livello dell'intero agglomerato, che indichi con chiarezza la rete di mobilità elettrica accessibile al pubblico e le singole misure. Nel piano globale si descrive in che maniera si intendono raggiungere i miglioramenti auspicati nel breve, nel medio e nel lungo termine.</p>
<p><b>9. Traffico dovuto ad attività</b></p>	<p>Le misure infrastrutturali nell'ambito del traffico dovuto ad attività economiche e della logistica contribuiscono a rafforzare l'efficienza e la sostenibilità del sistema globale dei</p>

**economiche e  
logistica**

trasporti quando consentono di ridurre od ottimizzare il traffico legato ad autofurgoni e veicoli aziendali, commerciali e al traffico merci e di servizi nell'agglomerato.

Devono essere integrate in un piano globale che indichi come raggiungere i miglioramenti auspicati nel breve, nel medio e lungo termine. L'ubicazione delle misure nel territorio e le relative interazioni e gerarchia vanno presentate nel piano globale.

Occorre considerare quanto segue:

- l'analisi della situazione e delle tendenze consente di identificare i flussi del traffico dovuto ad attività economiche che possono essere ridotti od ottimizzati grazie alle misure. A tal fine si rendono necessarie analisi soddisfacenti della domanda e dei soggetti coinvolti nel traffico dell'agglomerato dovuto ad attività economiche;
- la nuova infrastruttura predisposta per le sedi logistiche (cittadine) serve a raggruppare la distribuzione al dettaglio nelle zone centrali dell'agglomerato. Nell'ottica dei trasporti, le stazioni di trasbordo sono situate in luoghi ben accessibili e compatibili con gli insediamenti (buoni collegamenti stradali, comprensori con una bassa soglia di sensibilità al rumore ecc.);
- le infrastrutture consentono di gestire il traffico dovuto ad attività economiche e la logistica dell'intero agglomerato in modo ottimizzato e compatibile con gli insediamenti (riduzione o maggiore tollerabilità degli effetti negativi provocati dal traffico di autocarri e di veicoli aziendali, commerciali, per il traffico merci e di servizi ecc.);
- la strategia settoriale Trasporti o una strategia definita appositamente illustra in che misura la nuova infrastruttura si inserisce nel sistema globale dei trasporti dell'agglomerato (collegamenti stradali che non attraversano i quartieri residenziali, ubicazione preferibilmente in prossimità dei clienti finali, comprensori che beneficiano di effetti di decongestionamento ecc.).

Per ogni categoria e sottocategoria devono essere forniti anche geodati e altre informazioni specifiche, precisati negli allegati che seguono.

#### **Allegato 4 Requisiti per i geodati e le informazioni specifiche**

Per determinate misure A e B nel settore dei trasporti della generazione in corso devono essere forniti insieme al programma d'agglomerato determinati geodati. Le misure devono essere localizzate con un punto, una linea o una superficie. Non sono richiesti geodati per i pacchetti di misure che beneficiano di contributi federali forfettari.

Le informazioni specifiche delle misure che sono necessarie solo per singole misure e per i pacchetti di misure che beneficiano di contributi federali forfettari di priorità A<sup>85</sup> devono essere compilate in una tabella Excel preformattata dall'ARE. Il riferimento alla geoinformazione è garantito dall'indicatore della misura. Queste informazioni si rendono necessarie per svariati fini durante la procedura d'esame (confronti incrociati, calcolo dei contributi forfettari, benchmark, valutazione delle misure ecc.) e devono essere fornite obbligatoriamente nel formato richiesto.

Per quanto riguarda i geodati, devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:

- deve essere chiaramente indicato il sistema di coordinate utilizzato;
- nella scala 1:5000, la rappresentazione cartografica consente di avere un grado di accuratezza non inferiore a 5-10 metri;
- i geodati devono essere forniti in un formato di facile uso (Shapefile o Geopackage, se possibile anche KML);
- devono essere forniti i tre livelli seguenti:
  - o un livello con punti (denominazione: Agglo\_Point) per tutte le misure con tipo di livello «Punto» conformemente alla tabella sottostante;
  - o un livello con linee (denominazione: Agglo\_Line) per tutte le misure con tipo di livello «Linea» conformemente alla tabella sottostante;
  - o un livello con superfici (denominazione: Agglo\_Surface) per tutte le misure con tipo di livello «Superficie» conformemente alla tabella sottostante.
- Nei geodati devono essere indicati solamente tre attributi:
  - o denominazione del programma d'agglomerato in base al codice di «Espace à caractère urbain 2012»<sup>86</sup> (p. es.: per l'agglomerato di Winterthur 230) (denominazione: Agglo\_Nu);
  - o numero assegnato alla misura dall'ente responsabile (denominazione: Measure\_Nu).
  - o commento obbligatorio per la sottocategoria «Strade di congestionamento dei nuclei e circonvallazioni» (denominazione: Comment)<sup>87</sup>.
- Gli agglomerati devono anche fornire indicazioni su quanto segue:
  - o i perimetri scelti, qualora non corrispondano al perimetro CDAC (geodati di tipo linea);
  - o informazioni sui Comuni che rientrano nel perimetro scelto (geodati di tipo superficie con la geometria dei Comuni, il codice UST del Comune e il nome del Comune).

---

<sup>85</sup> Qualora non siano forniti i dati quantitativi per misure A riunite in un pacchetto, il loro grado di priorità viene declassato all'orizzonte B.

<sup>86</sup> Ufficio federale di statistica (UST), 18 dicembre 2014 (disponibile in tedesco e francese).

<sup>87</sup> Questo attributo è necessario solo per la categoria «Strade di congestionamento dei nuclei e circonvallazioni». Per questa categoria l'ente responsabile deve completare il campo di testo con «nuova strada» o con «tratto decongestionato».

**Indicazioni per la presentazione delle informazioni specifiche per ogni misura**

Categoria di misure	Sottocategoria			Geodati		Informazioni specifiche
				Tipo di livello	Elemento da rappresentare	
1 Capacità strada	1.1	Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni (nuova strada)	Nuova strada	Linea	Tracciato della nuova strada	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sul nuovo asse, con la realizzazione della misura</li> </ul>
			Tratto decongestionato	Linea	Tratto decongestionato	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse che si intende decongestionare in via primaria, senza la realizzazione della misura</li> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sul nuovo asse, con la realizzazione della misura</li> </ul>
	1.2	Misure di potenziamento delle capacità, tratto stradale e nodi	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse / sui nodi con e senza la realizzazione della misura</li> </ul>	
	1.3	Strade di collegamento	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse</li> </ul>	
2 Gestione del traffico (GT)	2.1	Interventi puntuali (p. es. impianti di segnali luminosi)	Punto	Punto centrale dell'incrocio secondo il nuovo piano di gestione	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse e numero di accessi ai nodi (senza la realizzazione della misura)</li> <li>Attuale frequenza del TP nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; senza la realizzazione della misura)</li> </ul>	
	2.2	Asse (p. es. nuovo piano di gestione del traffico lungo gli assi urbani)	Linea	Tratto interessato dal nuovo piano di gestione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attuale frequenza del TP nel corso dell'intera giornata</li> <li>Numero di nodi interessati</li> </ul>	
	2.3	Superficie (p. es. piano di gestione del traffico su tutto il territorio di un quartiere)	Superficie	Superficie interessata dal nuovo piano di gestione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di nodi interessati</li> </ul>	
	2.4	Pacchetto GT	Nessun dato richiesto		<p>Per un pacchetto di misure con richiesta di contributi federali forfettari nell'orizzonte temporale A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>numero di nodi interessati nel perimetro CDAC</li> </ul>	

3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	3.1	Incrocio, rotonda	Punto	Punto centrale dell'incrocio oggetto della riqualifica	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse e numero di accessi ai nodi (senza la realizzazione della misura)</li> </ul>
		3.2	Tratto stradale	Linea	Tratto oggetto della riqualifica	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse e numero di accessi ai nodi (senza la realizzazione della misura)</li> <li>Metri quadrati del settore di attuazione (se il dato non è disponibile, moltiplicare la lunghezza del tratto per 10 m di larghezza della strada)</li> </ul>
		3.3	Riqualifica di una piazza	Superficie	Superficie interessata dall'intervento	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse e numero di accessi ai nodi (senza la realizzazione della misura)</li> <li>Metri quadrati del settore di attuazione (se il dato non è disponibile, moltiplicare la lunghezza del tratto per 10 m di larghezza della strada)</li> </ul>
		3.4	Pacchetto RSS	Nessun dato richiesto		<p>Per un pacchetto di misure con richiesta di contributi federali forfettari nell'orizzonte temporale A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>metri quadrati del settore di attuazione (se il dato non è disponibile, moltiplicare la lunghezza del tratto per 10 m di larghezza della strada) nel perimetro CDAC</li> </ul>
4	Piattaforme dei trasporti	Nessun dato richiesto			Nessuna informazione specifica richiesta	
5	Traffico pedonale e ciclistico (TPC)	5.1	Singole misure TPC	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>In base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> <li>Metri lineari misura TPC</li> </ul>
		5.2	Pacchetto TPC	Nessun dato richiesto		<p>Per un pacchetto di misure con richiesta di contributi federali forfettari nell'orizzonte temporale A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>costi della misura parziale nel perimetro CDAC</li> </ul> <p>In base alla misura, in aggiunta le seguenti unità di prestazione nel perimetro CDAC:</p>



					<ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di posteggi per cicli</li> <li>• numero di demarcazioni dei passaggi pedonali</li> <li>• numero di isole pedonali senza ampliamento stradale</li> <li>• numero di isole pedonali con ampliamento stradale</li> <li>• metri quadrati cavalcavia</li> <li>• metri quadrati sottopassaggio</li> </ul>	
6	Tram/ferrovie urbane	6.1	Nuova linea di tram / ferrovia urbana	Linea	Tracciato della nuova tratta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attuale frequenza del TP (se disponibile) nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; senza la realizzazione della misura)</li> <li>• Attuale frequenza del TP (se disponibile) nel corso dell'intera giornata (senza la realizzazione della misura)</li> </ul>
				Punto	Fermate della nuova linea	
		6.2	Nuova fermata di tram / riqualifica di una fermata	Punto	Un punto per ogni fermata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> </ul>
		6.3	Pacchetto - Riqualifica fermata dei tram	Nessun dato richiesto		<p>Per un pacchetto di misure con richiesta di contributi federali forfettari nell'orizzonte temporale A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di nodi interessati nel perimetro CDAC</li> </ul>
7	Infrastrutture per gli autobus / il TP	7.1	Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata	Punto	Un punto per ogni fermata	<p>Per una misura singola:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> </ul>
		7.2	Nuova infrastruttura per gli autobus (a vantaggio di una o più linee)	Linea	Tratta con la nuova infrastruttura (non l'intera linea)	<p>Per la linea interessata della rete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attuale frequenza del TP nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; senza la realizzazione della misura) per ogni linea</li> <li>• attuale frequenza del TP nel corso dell'intera giornata (senza la realizzazione della misura) per ogni linea</li> </ul>
		7.3	Elettrificazione (filobus)	Linea	Tratta con la nuova infrastruttura (non l'intera linea filoviaria)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• frequenza del TP nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; con la realizzazione della misura) per ogni linea</li> <li>• frequenza del TP nel corso dell'intera giornata (con la realizzazione della misura) per ogni linea</li> </ul>

Direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA)

		7.4	Sistema alternativo a trazione elettrica (basato su una tecnologia elettrica innovativa come p. es. autobus elettrici senza linee di contatto)	Linea	Tratta in corrispondenza del quale è possibile rinunciare all'elettificazione	
		7.5	Pacchetto – Riqualifica fermata degli autobus	Nessun dato richiesto		Per un pacchetto di misure con richiesta di contributi federali forfettari nell'orizzonte temporale A: <ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di nodi interessati nel perimetro CDAC</li> </ul>
8	Mobilità elettrica nel trasporto individuale		Nessun dato richiesto			Nessuna informazione specifica richiesta
9	Traffico dovuto ad attività economiche e logistica		Nessun dato richiesto			Nessuna informazione specifica richiesta