



Linee Guida cantonali

Programmi di agglomerato di terza generazione

Priorizzazione delle misure.
Criteri per l'esame
e l'eventuale inserimento in lista A, B e C.



Settembre 2015



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Indice

1	Premessa	2
2	Scopo delle linee guida.....	2
3	Contributi	2
4	La prioritizzazione delle misure secondo le Istruzioni della Confederazione (lista A, lista B e lista C).....	2
4.1	Misure nel settore dei trasporti (infrastrutturali)	3
4.2	Misure nel settore degli insediamenti	3
5	Documentazione necessaria per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA delle misure del settore dei trasporti (infrastrutturali)	4
6	Documentazione necessaria per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA delle misure del settore insediamenti	5
	ALLEGATI	8
	Allegato 1 – Definizione delle priorità (lista A, lista B e lista C) delle misure nel settore dei trasporti secondo le Istruzioni ARE	8
	Allegato 2 - Definizione del grado di avanzamento delle misure secondo le Istruzioni ARE.....	9

NOTA BENE

La presente versione sostituisce la prima versione datata agosto 2015 in cui siamo incorsi in un errore al capitolo 5 pagina 4. Più precisamente la rettifica concerne il punto evidenziato sotto:

Lista A

Concetto generale-Pianificazione strategica ai sensi delle norme SIA 103 e SIA 112 (analisi costi $\pm 50\%$) per progetti il cui costo è inferiore a 2 mio CHF (es. misure di portata limitata, ad esempio traffico lento o riqualificazione urbanistica e facenti parte di un pacchetto di misure).

Studio preliminare ai sensi delle norme SIA 103, SIA 112, VSS SN 640 027 (analisi costi $\pm 30\%$) per progetti il cui costo è compreso fra 2 e ~~30~~ 10 mio CHF.

Progetto di massima ai sensi delle norme SIA 103, SIA 112 e VSS SN 640 028 ($\pm 20\%$) per progetti il cui costo è superiore a 10 mio CHF.

1 Premessa

L'esperienza con i PA di prima e seconda generazione ha mostrato che talvolta le basi di riferimento tecnico-economiche delle misure proposte non sono sufficienti:

- per provarne la fattibilità;
- per stabilire un costo di riferimento affidabile.

A ciò si aggiunga che in certi casi la descrizione della misura è lacunosa e/o il consenso rispettivamente il supporto del Comune o dei Comuni interessati risulta incerto.

Questi elementi critici si ripercuotono nelle fasi di progettazione successiva mettendo in forse l'impostazione della misura, il suo costo e in definitiva la sua realizzazione effettiva.

2 Scopo delle linee guida

Nell'intento di ovviare ai problemi summenzionati – che possono penalizzare il risultato globale del PA e ridurre il contributo federale – è opportuno meglio definire i criteri per l'esame e l'eventuale inserimento delle misure nelle liste (A, B, C) che saranno sottoposte alla Confederazione.

Si tratta quindi in questa direttiva di meglio chiarire quale documentazione deve essere disponibile per stabilire il grado di avanzamento rispettivamente la garanzia di realizzazione e finanziamento.

Questa direttiva precisa in senso più restrittivo quanto previsto dalle citate Istruzioni ARE.

3 Contributi

I contributi della Confederazione per i PA vengono versati unicamente per le infrastrutture. Non vengono invece cofinanziate le misure insediative e paesaggistiche. Anche se non possono essere cofinanziate, le misure per gli insediamenti sono necessarie affinché il programma d'agglomerato raggiunga un buon grado di efficacia e ottenga quindi un elevato grado di cofinanziamento (minimo 30%, massimo 50% dei costi).

4 La prioritizzazione delle misure secondo le Istruzioni della Confederazione (lista A, lista B e lista C)

Il capitolo 4.4 delle Istruzioni dell'ARE è consacrato al metodo di valutazione delle singole misure del PA (cfr. istruzioni ARE 2015, pp 56-63).

4.1 Misure nel settore dei trasporti (infrastrutturali)

La prioritizzazione mira a suddividere le misure cofinanziabili nel settore dei trasporti in tre categorie:

- **lista A:** misure con un rapporto costi/benefici ottimo o buono e che sono pronte per la realizzazione nei quattro anni successivi alla liberazione del credito PA (per PA3 2019-2022),
- **lista B:** misure la cui realizzazione non è prevista nei quattro anni successivi alla liberazione del credito per il PA3 e il cui rapporto costi/benefici risulta solo sufficiente,
- **lista C:** misure non realizzabili prima di otto anni o il cui rapporto costi/benefici risulta (ancora) troppo debole.

Nell'allegato 1 riprendiamo le condizioni dell'ARE per l'attribuzione delle misure del settore dei trasporti alle tre liste A, B e C.

Per le misure nel settore dei trasporti la verifica dell'ordine di priorità da parte dell'ARE si basa su cinque criteri:

- cofinanziabilità
- importanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato
- grado di avanzamento
- rapporto costi/benefici
- realizzazione e garanzia di finanziamento

La proposta di attribuzione definitiva da parte della Direzione generale di progetto PA3 alle liste A, B o C considera con particolare attenzione il grado di avanzamento raggiunto dalle misure all'atto dell'inoltro del PA all'ARE, il rapporto costi-benefici e la garanzia di realizzazione.

All'atto dell'inoltro del programma d'agglomerato all'ARE le misure iscritte nella lista A o B dovranno aver raggiunto un grado di avanzamento sufficiente. In allegato è riportata la definizione del grado di avanzamento di una misura in base alle Istruzioni federali (cfr. Allegato 2).

4.2 Misure nel settore degli insediamenti

Le Istruzioni ARE non specificano i criteri della prioritizzazione delle misure insediamenti. Ciononostante, l'ARE richiede la prioritizzazione anche delle misure relative agli insediamenti (v. cap. 6.1 delle Istruzioni ARE 2014, p. 76) in quanto ciò permette di meglio metterle in relazione con le misure mobilità favorendo il loro coordinamento.

5 Documentazione necessaria per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA delle misure del settore dei trasporti (infrastrutturali)

Per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA le misure devono aver raggiunto un grado di avanzamento sufficiente in rapporto all'attribuzione alle categorie A, B, C.

Lista A

Concetto generale-Pianificazione strategica ai sensi delle norme SIA 103 e SIA 112 (analisi costi $\pm 50\%$) per progetti il cui costo è inferiore a 2 mio CHF (es. misure di portata limitata, ad esempio traffico lento o riqualificazione urbanistica e facenti parte di un pacchetto di misure).

Studio preliminare ai sensi delle norme SIA 103, SIA 112, VSS SN 640 027 (analisi costi $\pm 30\%$) per progetti il cui costo è compreso fra 2 e 10 mio CHF.

Progetto di massima ai sensi delle norme SIA 103, SIA 112 e VSS SN 640 028 ($\pm 20\%$) per progetti il cui costo è superiore a 10 mio CHF.

Lista B

Concetto generale-Pianificazione strategica ai sensi delle norme SIA 103 e SIA 112 (analisi costi $\pm 50\%$) per progetti il cui costo è inferiore a 10 mio CHF (es. misure di portata limitata, ad esempio traffico lento o riqualificazione urbanistica e facenti parte di un pacchetto di misure).

Studio preliminare ai sensi delle norme SIA 103, SIA 112, VSS SN 640 027 (analisi costi $\pm 30\%$) per progetti il cui costo è superiore a 10 mio CHF.

Lista C

Concetto generale-Pianificazione strategica ai sensi delle norme SIA 103 e SIA 112 (analisi costi $\pm 50\%$)

Nota bene: Si ricorda che affinché sia possibile stimare i costi e gli effetti delle misure con una buona precisione, la Confederazione invita gli agglomerati a disporre, al momento dell'inoltro del Programma d'agglomerato, di un progetto di massima per ogni misura della lista A. Il progetto di massima è invece obbligatorio se i costi d'investimento superano i 100 milioni di franchi.

6 Documentazione necessaria per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA delle misure del settore insediamenti

Si distinguono due tipi di misure del settore insediamenti:

- I. misure che presuppongono una procedura pianificatoria ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) (ad. es una modifica di un Piano regolatore (PR));
- II. misure già consolidate pianificatoriamente, la cui attuazione presuppone una procedura edilizia:
 - a. da parte di un privato, ad esempio la concretizzazione di un Piano di quartiere già previsto da un Piano regolatore (PR) tramite una domanda di costruzione ai sensi della Legge edilizia (LE)
 - b. da parte di un ente pubblico, ad esempio la costruzione di un'opera pubblica (es. Riqualfica spazi urbani centrali nei nuclei - PAB I1.2.A – sistemazione spazi pubblici a Camorino) secondo la Legge strade (LS).¹

Per l'esame e l'eventuale inserimento nel PA le misure devono aver raggiunto un grado di avanzamento sufficiente in rapporto all'attribuzione alle categorie A, B, C. Le tabelle seguenti indicano quali sono i riferimenti per valutare il grado di avanzamento, a dipendenza del tipo di misura.

Ogni situazione verrà valutata caso per caso al fine di tenere conto delle sue specificità, se del caso derogando ai criteri identificati.

¹ Queste misure rappresentano un caso particolare: si tratta di misure di riqualifica urbanistica e come tali rientrano tra le misure relative agli insediamenti. Tuttavia comportano anche delle misure costruttive (arredo urbano, rifacimento di una pavimentazione, misure di moderazione del traffico, ...). In questo senso hanno anche un carattere infrastrutturale.

I. Misure che presuppongono una procedura pianificatoria (PR)

I Comuni, in virtù delle loro competenze, sono tenuti ad avviare tempestivamente e a condurre le procedure pianificatorie, previa decisione sul loro finanziamento. Sono pure tenuti a informare del grado di attuazione delle misure di loro competenza, sia le CRT, sia il Cantone, che assicurano il monitoraggio dell'avanzamento dell'attuazione di tutte le misure del PA, come richiesto dalla Confederazione.

Lista A **Piano d'indirizzo trasmesso al DT** dal Municipio al DT per l'esame preliminare dipartimentale previsto dall'art. 25 cpv. 2 Lst e art. 32-33 RLst.

Lista B **Studio di base per il PR già svolto e approvato** (ai sensi dell'articolo 18 cpv 2 Lst e art 25 RLst) da parte dell'autorità competente.

Lista C **Decisione di avviare uno Studio di base per il PR già avvenuta** (ai sensi dell'articolo 18 cpv 2 Lst e art 25 RLst). Tale studio è volto a verificare l'opportunità/fattibilità di un concetto pianificatorio proposto dalla Direzione generale di progetto del PA o promosso dal Comune stesso.

Nota bene: La tabella si riferisce alla procedura di Piani Regolatori (PR). I criteri possono essere applicati anche al caso di procedure di Piano di utilizzazione cantonale (PUC).

II. **Misure che non comportano una procedura pianificatoria**

Lista A **Domanda di Licenza preliminare già depositata**
presso l'autorità comunale (art. 15 LE e art. 26 RLE).

Lista B **Domanda di Licenza preliminare già in corso:**
l'autorità comunale/il privato ha già conferito un incarico
per elaborare una domanda di Licenza preliminare (art.
15 LE e art. 26 RLE).

Lista C **Idea di progetto** già elaborata.
Lo scadenario è ancora incerto.

Per eventuali misure di PA che implicano la realizzazione di un'opera pubblica (vedi misura del tipo II.b) si rimanda alla documentazione necessaria per le misure del settore dei trasporti (infrastrutturali) (cfr. capitolo 5).

ALLEGATI

Allegato 1 – Definizione delle priorità (lista A, lista B e lista C) delle misure nel settore dei trasporti secondo le Istruzioni ARE

(cfr. Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei Programmi d'agglomerato di 3a generazione del 16.02.2015, pag. 58).

La prioritizzazione mira a suddividere le misure cofinanziabili nel settore dei trasporti in tre categorie:

La lista A contiene le misure che adempiono le seguenti condizioni:

- sono cofinanziabili;
- sono di comprovata importanza per l'agglomerato e per il programma d'agglomerato;
- presentano un elevato grado di avanzamento;
- presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo;
- sono pronte per la realizzazione nel quadriennio successivo all'adozione del messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti e il loro finanziamento è garantito.

La lista B contiene due tipi di misure:

- misure importanti per l'agglomerato e il programma d'agglomerato che presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo ma che saranno pronte per la realizzazione e avranno il finanziamento garantito solo nel quadriennio successivo (2023-2026 per i programmi d'agglomerato di 3a generazione);
- misure importanti per l'agglomerato e il programma d'agglomerato che presentano un rapporto costi/benefici solo sufficiente (anche se l'agglomerato ha fissato l'inizio dei lavori nell'orizzonte temporale corrispondente alle misure della lista A) ma dispongono di un potenziale di ottimizzazione (ad es. coordinamento con altre misure, approfondimento di varianti).

La Confederazione raccomanda di inserire tutte le altre misure nella lista C. Si tratta di misure che presentano un rapporto costi/benefici o un grado di avanzamento insufficiente e che non permettono pertanto una verifica approfondita dei rispettivi effetti. Poiché richiedono ulteriori chiarimenti e una maggiore concretizzazione, queste misure sono accantonate.

Per quanto riguarda le misure retrocesse dalla lista A o B alla lista C, si distinguono due sottocategorie:

- misure per le quali si riconosce la necessità di intervento ma che, nella forma proposta nel programma d'agglomerato, presentano un pessimo rapporto costi/benefici; queste misure devono essere in larga misura ottimizzate e sono indicate nel rapporto d'esame della Confederazione come misure C*;
- per le altre misure della lista C la necessità di intervento è generalmente ridotta o molto ridotta; sebbene possano essere migliorate con riduzioni importanti dei costi e ottimizzazioni più incisive, queste misure non sono menzionate nel rapporto d'esame della Confederazione.

Allegato 2 - Definizione del grado di avanzamento delle misure secondo le Istruzioni ARE,

(cfr. Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei Programmi d'agglomerato di 3° generazione del 16.02.2015 pagg. 58-59).

Si distinguono due gradi di avanzamento:

- **Grado di avanzamento 1**

Le misure di portata limitata, ad esempio nel traffico lento o di riqualifica urbanistica, devono aver raggiunto il grado di avanzamento 1 per poter essere incluse nella lista A o B. Queste misure generano costi fino a 10 milioni di franchi e fanno parte di un pacchetto di misure.

1. La misura risulta dall'analisi delle problematiche e corrisponde allo scenario auspicato e alle strategie settoriali del programma d'agglomerato.
2. Le ripercussioni finanziarie della misura sono state stimate in modo sommario sulla base di valori empirici.
3. Gli effetti sono stati valutati sommariamente.

- **Grado di avanzamento 2**

Le misure di maggiore entità, ad esempio potenziamenti dell'infrastruttura stradale (circonvallazioni, nuovi tratti stradali, ponti) o dell'offerta di trasporto pubblico (nuove linee tranviarie), devono aver raggiunto il grado di avanzamento 2 per poter essere incluse nella lista A o B. Per figurare nella lista A, i progetti con costi di finanziamento superiori a 100 milioni di franchi devono aver raggiunto lo stadio di progetto di massima.

1. Il grado di avanzamento 1 è raggiunto.
2. Sono disponibili studi preliminari, incluse analisi di opportunità e prove sommarie di fattibilità. Gli studi preliminari devono contemplare anche una stima dei costi di investimento, d'esercizio e di manutenzione, un'analisi dell'efficienza economica e delle ripercussioni sull'ambiente.
3. Se necessario, sono stati eseguiti confronti fra varianti e ottimizzazioni di progetto, tenendo conto di un ampio ventaglio di varianti e, laddove opportuno, intermodale.
4. Le misure d'accompagnamento (in particolare per i potenziamenti di capacità) presentano un grado di pianificabilità simile e sono parte integrante della misura o del pacchetto di misure. Le misure in materia di insediamenti connesse alla misura che concerne il settore dei trasporti presentano un grado di concretizzazione sufficiente.



Coordinamento e redazione

Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Editore

Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Concetto grafico e impaginazione

Sezione dello sviluppo territoriale
Ufficio del Piano Direttore

Fotografie

Sezione dello sviluppo territoriale
Bruno Pellandini
fotopedrazzini.ch

Tiratura

50 copie

© Dipartimento del territorio, 2015
www.ti.ch