

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

info@are.admin.ch

Decreto federale che stanZIA crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato: presa di posizione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 10 giugno 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Le risposte alle domande puntuali sono contenute nel questionario allegato, ma ci preme sottolineare alcuni aspetti di carattere generale.

- Siamo soddisfatti della valutazione espressa per l'unico Programma d'agglomerato presentato nel nostro Cantone, ossia quello del Locarnese (PALoc4).
- A livello nazionale constatiamo che i costi d'investimento delle misure presentate in priorità A sono stati ridotti in maniera sostanziale a seguito della selezione svolta. Ad esempio per la categoria tram, vi è stato un drastico declassamento di misure presentate in priorità A. Ciò è poco comprensibile soprattutto in relazione alla strategia climatica ed energetica della Confederazione e in considerazione della visione del Consiglio federale contenuta nella "Prospettiva FERROVIA 2050", appena posta in consultazione. In essa il Consiglio federale punta in particolare sul trasferimento del traffico sulle brevi e medie distanze dalla strada alla rotaia e quindi al trasporto pubblico in generale. Considerate anche le uscite ben più importanti, sempre nell'ambito del FOSTRA, per la rete delle strade nazionali, appare paradossale che per il Programma traffico d'agglomerato le *limitate risorse disponibili* sembrerebbero costituire il criterio principale per stabilire le misure cofinanziate in priorità A.

È importante che le risorse necessarie per rispondere in maniera adeguata e conforme agli obiettivi superiori alla domanda di mobilità non vengano a mancare soprattutto per gli agglomerati grandi e medio-grandi, confrontati con sempre crescenti problemi di traffico, sia in questa generazione PA come pure in quelle future.

- Nel rapporto esplicativo si sottolinea che il PA è coordinato con i PROSTRA delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria e che gli Uffici federali competenti per i tre programmi, ovvero l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), si sono confrontati periodicamente sulla pianificazione delle misure già decise e sugli sviluppi previsti. Il confronto e il coordinamento a livello federale sui vari programmi di traffico sono fondamentali per rispondere, in modo efficiente e nel rispetto degli obiettivi fissati dalle strategie federali, alla crescente domanda di mobilità.

Su certi aspetti anche centrali si fa tuttavia ancora fatica a intravedere nel concreto i risultati di tali intenzioni a livello federale. Questo traspare ad esempio a livello di strategia di contenimento del traffico individuale negli agglomerati, dove ci si trova spesso in difficoltà, confrontati con visioni non del tutto coerenti a livello di uffici federali.

Tale coordinamento a livello federale dovrà dunque meglio concretizzarsi in futuro.

- Da ultimo riteniamo utile sottoporvi una considerazione riguardante le modalità di allestimento dei prossimi PA.

Grazie all'esperienza pratica acquisita sia dagli enti responsabili che da ARE risp. USTRA nell'ambito dell'attuazione delle misure dei PA precedenti, a partire dalla 3. generazione sono state definite tipologie di misure che possono far capo a contributi federali forfettari (traffico lento, gestione del traffico e riqualifica /sicurezza dello spazio stradale). Queste modifiche hanno semplificato il lavoro di allestimento degli accordi di finanziamento e ridotto l'impegno amministrativo per Cantoni e Comuni da una parte e ARE e USTRA dall'altra, senza conseguenze negative per l'efficacia dei PA. Nella 4. generazione, su nostro suggerimento, pure la riqualifica di fermate autobus è rientrata nelle misure con contributi federali forfettari.

Analogamente a quanto deciso per l'attuazione, a nostro parere vanno trovate delle soluzioni per semplificare l'allestimento dei PA, soprattutto per i piccoli e medi agglomerati. Con l'avanzare delle generazioni l'entità delle misure necessarie (numero e costo) dovrebbe essere più contenuta. Malgrado le semplificazioni possibili (vedi frequenza rielaborazione singoli elementi al cap. 2.2.2 DIPTA), le risorse necessarie per l'allestimento di un PA in questi casi risultano sproporzionate. Per queste situazioni, anziché prevedere l'allestimento di un PA completo e a sé stante a soli 4 anni, si dovrebbe introdurre la possibilità di una semplice integrazione di misure rispetto al PA di generazione precedente.

Chiediamo dunque di fare delle valutazioni in tal senso.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Claudio Zali

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Questionario relativo al progetto in consultazione

«Decreto federale che stanZIA crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato»

Aspetti generali riguardanti il progetto in consultazione

1. Siete d'accordo con i principi del progetto (in particolare con l'ammontare del contributo federale)?
2. Secondo il vostro parere, vi sono aspetti che non sono stati presi sufficientemente in considerazione?

Riteniamo che il contributo federale, soprattutto in relazione alla strategia climatica ed energetica della Confederazione e in considerazione della visione del Consiglio Federale contenuta nella "Prospettiva FERROVIA 2050", appena posta in consultazione, sia insufficiente.

Programma Traffico d'agglomerato 4a generazione

3. Avete osservazioni in merito alla situazione di partenza presentata nel rapporto esplicativo (capitolo 1)?

A livello di Cantoni si fa ancora fatica a intravedere concretamente il coordinamento e il confronto tra Uffici federali del DATEC che si occupano di mobilità (ARE, USTRA, UFT).

Tali intenzioni a livello federale dovranno dunque meglio concretizzarsi in futuro.

4. Siete d'accordo con la procedura e i risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a generazione (capitolo 2 del rapporto esplicativo)? Se non siete d'accordo, dove intravedete una necessità di miglioramento?

Non riteniamo corretta la considerazione secondo la quale la rinuncia, da parte degli enti responsabili, a presentare il PA di 4. generazione sia da ricondurre semplicemente a ritardi con l'attuazione di misure dei PA precedenti. La rinuncia è piuttosto determinata da un dispendio sproporzionato di risorse e tempo, comunque necessario anche per misure d'entità ridotta (numero e costo).

5. Avete osservazioni in merito alle spiegazioni delle disposizioni del decreto federale (capitolo 3 del rapporto esplicativo)?

Si tratta del credito più basso stanziato per le 4 generazioni di PA, malgrado gli interventi a livello d'agglomerato sono fondamentali per concretizzare il cambiamento di rotta auspicato dal Consiglio federale, in particolare in relazione agli obiettivi di trasferimento del traffico dalla strada al trasporto pubblico sulle brevi e medie distanze.

6. Avete osservazioni in merito alle ripercussioni esposte nel capitolo 4 del rapporto esplicativo?

No

7. Avete osservazioni in merito agli aspetti giuridici presentati nel capitolo 5 del rapporto esplicativo?

No

8. Avete osservazioni in merito a singoli programmi d'agglomerato / misure?

No

Ulteriori osservazioni

9. Avete ulteriori osservazioni in merito al progetto preliminare posto in consultazione?

L'intervento della Confederazione a livello di traffico d'agglomerato ha sicuramente rappresentato un impulso fondamentale nell'attuazione di misure per una mobilità più sostenibile a livello regionale. Nelle prime generazioni PA sono state sviluppate innumerevoli misure a livello di mobilità, insediamenti e paesaggio. Con l'avanzare delle generazioni, pensando soprattutto agli agglomerati medi e piccoli, l'entità delle misure necessarie (numero e costo) dovrebbe essere più contenuta. Malgrado le semplificazioni possibili (vedi frequenza rielaborazione singoli elementi al cap. 2.2.2 DIPTA), le risorse necessarie per l'allestimento di un PA in questi casi risultano sproporzionate. Per queste situazioni, anziché prevedere l'allestimento di un PA completo e a sé stante a soli 4 anni dal precedente, si dovrebbe introdurre la possibilità di una semplice integrazione di misure rispetto al PA di generazione precedente, promuovendo in priorità A misure in precedenza in B e/o consentendo integrazioni minori a livello di elenco di misure forfettarie. Tutto ciò porterebbe a una riduzione dell'impegno e delle risorse anche per l'ARE.

D'altro canto è importante che le risorse necessarie per rispondere in maniera adeguata e conforme agli obiettivi superiori e alla domanda di mobilità, non vengano a mancare soprattutto per gli agglomerati grandi e medio-grandi, confrontati con sempre crescenti problemi di traffico.