

14.028

**Messaggio
concernente il decreto federale che libera
i crediti per il programma Traffico d'agglomerato
a partire dal 2015**

del 26 febbraio 2014

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015.

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

26 febbraio 2014

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Didier Burkhalter
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Con il presente messaggio il Consiglio federale chiede di sbloccare un importo pari a 1,68 miliardi di franchi; questi mezzi finanziari sono necessari per poter proseguire il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015.

Situazione iniziale

Per cofinanziare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati è stato approvato un credito di 6 miliardi di franchi nel quadro del fondo infrastrutturale; il credito deve essere stanziato nell'arco di 20 anni. L'Assemblea federale ha già sbloccato 2,56 miliardi per i 23 progetti urgenti e pronti per la realizzazione e altri 1,51 miliardi per 26 programmi d'agglomerato di 1^a generazione. Il Consiglio federale deve ora di indicare alle Camere federali, entro la fine del 2014, come vanno suddivise tra gli agglomerati le risorse ancora disponibili (pari a circa 1,93 mia. fr.).

Contenuto del progetto

La maggior parte di queste risorse (per un totale di 1,68 mia. fr.) dovrà essere destinata alle misure infrastrutturali dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione aventi priorità assoluta (misure della lista A).

Alla Confederazione sono stati sottoposti complessivamente 41 programmi d'agglomerato di 2^a generazione. Per poter realizzare tutte le misure di cui si chiede un cofinanziamento entro il 2022, sarebbero necessari 20 miliardi di franchi, circa il 40 per cento dei quali (8 mia. fr.) andrebbero a carico della Confederazione; l'importo che ne risulta supera tuttavia di molto gli 1,93 miliardi di franchi restanti. Il Consiglio federale si vede pertanto costretto a concentrarsi sul cofinanziamento delle misure che consentono di ottenere il miglior rapporto tra costi e benefici. A tal fine, le misure saranno selezionate secondo i quattro criteri previsti dalla legge, ovvero: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse, aumento della sicurezza del traffico.

I 41 programmi d'agglomerato di 2^a generazione che sono stati presentati saranno sottoposti all'esame della Confederazione e 36 di essi riceveranno contributi federali. I crediti per le singole misure cui è stato assegnato il grado di priorità più elevato (lista A) ammontano a 1,68 miliardi di franchi. Tali crediti non sono destinati esclusivamente ai cinque grandi agglomerati di Zurigo, Basilea, Grand Genève, Berna e Losanna-Morges (dove si concentrano i maggiori problemi ambientali e di traffico), ma anche agli agglomerati di piccole e medie dimensioni, affinché anche questi possano migliorare in modo sostanziale lo sviluppo dei propri insediamenti e sistemi di trasporto. Nella misura del possibile, il Parlamento sbloccherà i crediti entro la fine del 2014, per consentire agli agglomerati di iniziare l'attuazione delle misure già dall'inizio del 2015.

I programmi d'agglomerato si sono dimostrati uno strumento efficace ed efficiente per coordinare la pianificazione degli insediamenti, dei trasporti e del paesaggio; essi contemplano una visione globale di tutti i vettori di traffico. La riserva di circa 0,25 miliardi di franchi destinata, dal 2019, ai programmi d'agglomerato delle generazioni future non consentirà tuttavia di coprire i costi per le misure di seconda priorità (lista B) riguardanti il traffico d'agglomerato. Anche tenendo conto della rigida prioritizzazione delle misure operata dalla Confederazione, sarebbero comunque necessari circa 1,47 miliardi di franchi. Se si considerano inoltre le misure di terza priorità (lista C), l'evoluzione della situazione economica, l'andamento demografico e l'obiettivo di uno sviluppo verso l'interno degli insediamenti, risulta evidente la necessità di ulteriori provvedimenti e, di conseguenza, di investimenti supplementari. È pertanto indispensabile attribuire più risorse al programma Traffico d'agglomerato al fine di prolungarne la durata. I fondi richiesti per le generazioni future di programmi d'agglomerato potranno tuttavia essere stanziati soltanto se si potrà garantirne il finanziamento, obiettivo raggiungibile attraverso la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).*

Indice

Compendio	2274
1 Punti essenziali del progetto	2279
1.1 Situazione iniziale: legge sul fondo infrastrutturale	2279
1.1.1 Cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato	2279
1.1.2 Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati	2280
1.1.3 Completamento della rete ed eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali nonché contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche	2280
1.1.4 Coordinamento dei programmi «Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato»	2281
1.2 Creazione, contenuto e futuro del programma Traffico d'agglomerato	2282
1.2.1 Situazione iniziale	2282
1.2.2 Evoluzione del traffico nelle città e negli agglomerati	2283
1.2.3 I programmi d'agglomerato quali strumento di una politica coerente in materia di sviluppo territoriale	2283
1.2.4 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione	2285
1.2.5 Programma Traffico d'agglomerato di 1ª generazione: stato di attuazione	2287
1.2.6 Garantire la prosecuzione e il finanziamento futuro dei programmi d'agglomerato	2289
1.3 Programma Traffico d'agglomerato di 2ª generazione	2290
1.3.1 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)	2290
1.3.2 Procedura e metodologia d'esame	2292
1.3.2.1 Procedura d'esame	2292
1.3.2.2 Metodo	2294
1.3.3 Risultati della consultazione e spiegazioni	2296
1.3.3.1 Pareri	2296
1.3.3.2 Proposte e spiegazioni	2297
1.3.4 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	2303
1.3.4.1 Adempimento dei requisiti di base	2303
1.3.4.2 Risultati della prioritizzazione delle misure	2303
1.3.4.3 Risultati della valutazione degli effetti dei programmi	2305
1.3.4.4 Analisi dei risultati	2309
1.3.5 Programma Traffico d'agglomerato	2311
1.3.5.1 Aliquota di contribuzione	2311
1.3.5.2 Lista A	2311

1.3.5.3	Lista B	2312
1.3.5.4	Panoramica dei programmi d'agglomerato	2312
1.4	Attuazione del programma Traffico d'agglomerato	2314
1.4.1	Convenzioni sulle prestazioni	2314
1.4.2	Accordo sul finanziamento	2315
1.4.3	Seguito dei lavori	2315
2	Commento ai singoli articoli	2315
3	Ripercussioni	2316
3.1	Ripercussioni per la Confederazione	2316
3.2	Ripercussioni per i Cantoni, le città e i Comuni	2317
3.3	Ripercussioni per l'economia	2318
3.4	Ripercussioni per il territorio e l'ambiente	2320
4	Programma di legislatura	2320
5	Aspetti giuridici	2321
5.1	Costituzionalità e legalità	2321
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	2321
5.3	Forma dell'atto	2321
5.4	Subordinazione al freno delle spese	2321
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	2322
	Elenco delle abbreviazioni	2323

Appendice

1.	Lista delle misure ferrovia, priorità A	2324
2.	Lista delle misure ferrovia, priorità B	2327
3.	Lista delle misure ferrovia, priorità C*	2329
4.	Lista delle misure capacità strada, priorità A	2330
5.	Lista delle misure capacità strada, priorità B	2332
6.	Lista delle misure capacità strada, priorità C*	2333
7.	Lista delle misure traffico lento, priorità A	2334
8.	Lista delle misure traffico lento, priorità B	2340
9.	Lista delle misure traffico lento, priorità C*	2344
10.	Lista delle misure bus/strada, priorità A	2345
11.	Lista delle misure bus/strada, priorità B	2348
12.	Lista delle misure bus/strada, priorità C*	2350
13.	Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità A	2351
14.	Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità B	2354
15.	Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità C*	2355
16.	Lista delle misure gestione del traffico, priorità A	2356
17.	Lista delle misure gestione del traffico, priorità B	2360
18.	Lista delle misure gestione del traffico, priorità C*	2362

19.	Lista delle misure riqualifica urbanistica / sicurezza stradale, priorità A	2363
20.	Lista delle misure riqualifica urbanistica / sicurezza stradale, priorità B	2371
21.	Lista delle misure tram/strada, priorità A	2375
22.	Lista delle misure tram/strada, priorità B	2376

Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 (Disegno)	2377
---	-------------

Messaggio

1 Puntii essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale: legge sul fondo infrastrutturale

1.1.1 Cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato

La Costituzione federale (Cost.)¹ affronta la tematica degli agglomerati e delle città in due articoli: secondo l'articolo 50 Cost., nell'ambito del suo agire, la Confederazione prende in considerazione la particolare situazione delle città, degli agglomerati e delle regioni di montagna; secondo l'articolo 86 Cost., la Confederazione riscuote una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, un'imposta di consumo sui carburanti nonché un supplemento su questa imposta e impiega una parte di questi introiti per provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Questa disposizione, valida a tempo indeterminato, disciplina sia le competenze della Confederazione sia il finanziamento di tale compito a livello federale.

Il 1° gennaio 2008 è entrata in vigore la legge federale del 6 ottobre 2006² concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (LFIT). Con la LFIT la Confederazione mette a disposizione, per vent'anni, 20,80 miliardi di franchi per i seguenti quattro settori (livello dei prezzi: 2005, rincarato e IVA esclusi):

- completamento della rete delle strade nazionali: 8,50 miliardi;
- eliminazione dei problemi di capacità sull'attuale rete delle strade nazionali: 5,50 miliardi;
- miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche: 0,80 miliardi.

I mezzi del fondo infrastrutturale sono destinati ad assicurare in modo efficace e rispettoso dell'ambiente la mobilità necessaria a una società e un'economia efficienti (art. 4 cpv. 1 LFIT). L'impiego delle risorse finanziarie a disposizione è basato su una visione globale dei trasporti che include tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi, dà la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture, tiene conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico, include il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente e mira a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese (art. 4 cpv. 2 LFIT).

¹ RS 101

² RS 725.13

1.1.2 Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati

Nelle città e negli agglomerati è ormai impellente la necessità di ottimizzare e completare la rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie per poter migliorare il sistema dei trasporti. Oltre a rafforzare l'attrattiva della piazza economica elvetica, un traffico d'agglomerato ben funzionante va a vantaggio della qualità della vita di una parte rilevante della popolazione svizzera, contribuisce a promuovere lo sviluppo degli insediamenti verso l'interno evitando la loro dispersione sul territorio e riduce l'urgenza di realizzare lavori di sistemazione e ampliamento sulla rete nazionale dei trasporti. Conformemente all'articolo 7 capoverso 5 LFIT, sono concessi contributi per le infrastrutture del traffico stradale, ferroviario e lento in una città o in un agglomerato se tali infrastrutture comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato. Gli agglomerati sono designati nell'articolo 19 e nell'allegato 4 dell'ordinanza del 7 novembre 2007³ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin).

Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato 2,56 miliardi di franchi per progetti urgenti e pronti per la realizzazione tesi a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 3 e 4 del decreto federale del 4 ottobre 2006⁴ concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

Basandosi sul programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato che il nostro Collegio ha sottoposto all'Assemblea federale l'11 novembre 2009 (messaggio dell'11 novembre 2009⁵ concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011), il 21 settembre 2010 il Parlamento ha liberato 1,51 miliardi di franchi (decreto federale del 21 settembre 2010⁶ concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari): dei 6 miliardi di franchi complessivi ne sono quindi stati sbloccati 4,07, da impiegare per misure singole e pacchetti di misure.

1.1.3 Completamento della rete ed eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali nonché contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche

La rete delle strade nazionali è stata definita, nelle grandi linee, nel pertinente decreto federale del 1960. Per ultimare la rete approvata nel 1960 e realizzare i completamenti decisi successivamente, occorre colmare ancora alcune lacune. I progetti necessari a tale scopo sono parte integrante del completamento della rete delle strade nazionali conformemente all'articolo 5 capoverso 2 LFIT.

³ RS 725.116.21

⁴ FF 2007 7705

⁵ FF 2009 7221

⁶ FF 2010 6085

Ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, sono problemi di capacità quelli posti dai tratti della rete delle strade nazionali che presentano sovraccarichi tali da ostacolare in modo durevole la funzionalità dell'insieme della rete. Di regola ogni quattro anni, il Consiglio federale informa l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chiede di sbloccare i crediti per il periodo successivo (art. 6 LFIT). L'attuale rete delle strade nazionali presenta problemi di capacità in diversi punti, quelli più gravi comportano rallentamenti e code anche al di fuori degli orari di punta. Il programma per la rimozione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e per lo sblocco dei mezzi necessari a tal fine viene sottoposto alla decisione del Parlamento parallelamente al presente progetto.

Le prestazioni della Confederazione in favore delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche sono versate sotto forma di contributi forfettari. Questi contributi sono calcolati in funzione della lunghezza delle strade. Il Consiglio federale designa i Cantoni beneficiari (art. 8 LFIT). I Cantoni con strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche che ricevono contributi forfettari conformemente all'articolo 8 LFIT sono designati nell'articolo 18 e nell'allegato 3 OUMin.

1.1.4 Coordinamento dei programmi «Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato»

Alla stregua di quanto fatto con i programmi «Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato» di 1^a generazione, anche in questo caso i due programmi sono stati rielaborati in parallelo per garantirne un coordinamento costante. L'esame dei programmi d'agglomerato è durato circa due anni. Nel quadro di questo esame, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (responsabile del progetto) e gli altri uffici federali interessati (Ufficio federale delle strade, Ufficio federale dei trasporti e Ufficio federale dell'ambiente) hanno effettuato un'approfondita analisi dei singoli agglomerati armonizzando le misure proposte con quelle della Confederazione relative ai settori strade nazionali e ferrovia. Allo stesso tempo, l'Ufficio federale delle strade ha elaborato le basi su cui poggiare le misure necessarie per poter eliminare i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Procedendo in questo modo, è stato possibile assicurare, nel corso di tutto il processo, la concertazione tra i due programmi summenzionati.

I grandi agglomerati della Svizzera devono affrontare contemporaneamente importanti i problemi di traffico all'interno del loro perimetro e problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (e ferroviaria), nonché le ripercussioni che queste reti hanno sull'ambiente (quali inquinamento fonico, emissioni di inquinanti atmosferici e di vibrazioni). A tal proposito esistono forti interdipendenze tra le reti di trasporto sovraordinate e quelle di importanza locale, per esempio in caso di perturbazioni del traffico. Alla luce di tali interdipendenze, l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali assume un'importanza fondamentale soprattutto per garantirne l'efficienza in quello che è il nucleo degli agglomerati. Inoltre, nelle strade nazionali esistenti che attraversano zone residenziali in fase di crescita viene data la priorità, nel limite del possibile, alle varianti di potenziamento che contribuiscono al risanamento urbanistico della situazione.

1.2 Creazione, contenuto e futuro del programma Traffico d'agglomerato

1.2.1 Situazione iniziale

Conformemente all'articolo 7 capoverso 2 LFIT, il sostegno ai trasporti nell'agglomerato è retto dagli articoli 17a–17d della legge federale del 22 marzo 1985⁷ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin). La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di traffico che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati e che, grazie a una pianificazione coerente di insediamenti, trasporti e paesaggio, concorrono a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. I contributi sono versati per il potenziamento e l'ottimizzazione dell'infrastruttura in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento. A determinate condizioni, possono essere versati contributi anche per il finanziamento di misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe. Sono invece esclusi i contributi d'esercizio (art. 17a LUMin). I mezzi vanno investiti dove si concentrano i problemi viari, ossia dove il miglioramento dell'infrastruttura si traduce nel migliore rapporto possibile tra costi e benefici. Il nostro Collegio chiede lo sblocco dei crediti per le misure più efficaci che, nell'arco di quattro anni, saranno verosimilmente pronte per essere realizzate e di cui si può garantire il finanziamento.

L'Assemblea federale sblocca i mezzi finanziari di norma ogni quattro anni (cosiddette generazioni di programmi d'agglomerato; art. 7 cpv. 4 LFIT). La prima tranche di fondi è stata sbloccata con effetto dal 2011 (cfr. n. 1.1.4). Il presente disegno di decreto concerne lo sblocco dei mezzi finanziari a partire dal 2015. La procedura è disciplinata nelle disposizioni d'esecuzione (OUMin) e nelle Istruzioni emanate dal DATEC. Altre basi di riferimento sono: il messaggio del 14 novembre 2001⁸ concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC); il messaggio del 7 settembre 2005⁹ concernente la legislazione esecutiva della NPC; il messaggio del 2 dicembre 2005¹⁰ relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali; le spiegazioni riguardanti l'OUMin.

Il programma Traffico d'agglomerato si basa sui programmi d'agglomerato (parte «Trasporti e insediamento») inoltrati dagli enti responsabili. Di regola, l'ente responsabile è formato da uno o più Cantoni e da altri enti locali (Comuni o regioni). Ogni programma d'agglomerato contempla un'analisi dello stato attuale e futuro dei trasporti, degli insediamenti e delle condizioni ambientali nell'agglomerato, traccia a grandi linee lo scenario auspicato, evidenzia le necessità d'intervento e, sulla base di tali premesse, delinea strategie parziali coordinate fra loro nonché misure di tipo infrastrutturale e non infrastrutturale per gli insediamenti, i trasporti (tenendo conto di tutti i vettori di trasporto) e il paesaggio che rendano possibile uno sviluppo sostenibile del territorio e, in particolare, un miglioramento del sistema dei trasporti.

⁷ RS **725.116.2**

⁸ FF **2002** 2065

⁹ FF **2005** 5349

¹⁰ FF **2006** 701

1.2.2 Evoluzione del traffico nelle città e negli agglomerati

Circa il 75 per cento della popolazione svizzera vive in una città o in un agglomerato. Sempre nelle aree urbane è concentrato inoltre l'80 per cento circa dei posti di lavoro. Le città e gli agglomerati sono i principali motori dell'economia nazionale e assumono un'importanza determinante per la competitività del Paese.

Non sorprende dunque che il volume di traffico che si registra all'interno degli agglomerati, sia sulla rete stradale che su quella ferroviaria, sia notevolmente superiore a quello registrato al di fuori degli agglomerati. È negli agglomerati infatti che si concentrano i maggiori problemi di traffico: basti pensare, per esempio, che in Svizzera l'85-90 per cento di tutti gli ingorghi ha origine nelle aree metropolitane dove, in uno spazio molto ristretto, vengono a intersecarsi le reti locali, regionali e nazionali di tutti i vettori di traffico. Disfunzioni sulle reti nazionali si ripercuotono pertanto sulle reti di trasporto nelle città e negli agglomerati e, viceversa, problemi di circolazione negli agglomerati incidono sulle reti di trasporto sovraordinate. La crescente dispersione degli insediamenti accentua questa problematica, non soltanto sulle strade, ma anche sulla rete ferroviaria. Per questa ragione è anche nell'interesse della Confederazione che le misure avviate negli ambiti insediamenti, trasporto e paesaggio al fine di contrastare questi problemi possano essere realizzate nei tempi previsti. Un sistema dei trasporti ben funzionante è essenziale per la qualità di vita generale della popolazione e la competitività economica della Svizzera.

Nelle aree urbane, l'economia e, di conseguenza, la popolazione registreranno anche in futuro tassi di crescita superiori alla media, causando così un ulteriore aumento della mobilità. Sebbene la concentrazione dei tassi di crescita negli agglomerati consenta di limitare l'aumento del traffico, è anche vero che le distanze percorse per persona e giorno nelle città e negli agglomerati è all'incirca del 15 per cento inferiore rispetto alla media nazionale, attestandosi fino a un quarto in meno delle distanze percorse nelle regioni rurali. Nelle aree urbane, inoltre, la complementarietà dei diversi vettori di trasporto può apportare un contributo significativo al decongestionamento delle strade, il cui ampliamento è tra l'altro ormai praticamente impossibile nelle aree fittamente edificate.

1.2.3 I programmi d'agglomerato quali strumento di una politica coerente in materia di sviluppo territoriale

Il settore dei trasporti e la pianificazione del territorio non possono prescindere l'uno dall'altra: se, da una parte, la struttura territoriale influisce sulle scelte che si fanno in termini di destinazione, mezzi di trasporto e percorsi scelti – e di conseguenza anche sul volume del traffico – dall'altra parte, il sistema dei trasporti funge da volano per lo sviluppo degli insediamenti. Il comportamento in materia di trasporti osservabile nelle aree rurali si differenzia nettamente da quello delle regioni urbane, così come divergono nettamente, a seconda del contesto territoriale ed economico, le ripercussioni dei lavori di sistemazione e ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti. Pur contribuendo a garantire la funzionalità e la competitività del sistema globale dei trasporti, tali interventi concorrono anche all'ulteriore dispersione degli insediamenti e quindi alla conseguente perdita di spazi naturali e superfici coltivate: a fronte di tempi di percorrenza invariati, rendono infatti possibile spostarsi su distanze maggiori, il che sottopone a forti sollecitazioni le capacità disponibili su strada e

rotaia, fino a causare nuovi problemi di capacità. Questa spirale negativa di causa-effetto che si viene a creare tra l'infrastruttura dei trasporti e lo sviluppo degli insediamenti può essere spezzata solamente adottando una politica coerente in materia di trasporti e di sviluppo territoriale. Una simile politica deve venire incontro alle esigenze della popolazione e dell'economia limitando al massimo le risorse impiegate (basi naturali della vita, terreno, energia e finanze). In questo contesto, diventano prioritari i seguenti aspetti:

- lo sviluppo degli insediamenti dev'essere concentrato all'interno di aree già urbanizzate e che presentano una buona accessibilità con i mezzi di trasporto pubblici;
- l'offerta di trasporti, nonché le infrastrutture e il finanziamento necessario devono essere funzionali allo sviluppo degli insediamenti così ottimizzato.

Concretizzare queste due priorità è tuttavia estremamente complesso a causa sia della tematica stessa sia della struttura federale della Svizzera. In questo senso, i programmi d'agglomerato si sono rivelati uno strumento efficace ed efficiente; essi rappresentano il completamento ideale di altri strumenti dalla comprovata efficacia quali la pianificazione settoriale della Confederazione o la pianificazione direttrice dei Cantoni. I programmi d'agglomerato consentono di coordinare, a vantaggio dell'intero Paese, lo sviluppo degli insediamenti, dei trasporti e del paesaggio negli agglomerati stessi, i quali sono i primi ad essere interessati essendo centri urbani densamente popolati e motori dell'economia nazionale. Cofinanziando le infrastrutture del traffico d'agglomerato, la Confederazione concorre all'adempimento di compiti cui i Cantoni e Comuni interessati non riuscirebbero a far fronte da soli; così facendo, permette di contenere lo sviluppo del traffico sulle reti di trasporto nazionali e, di conseguenza, la pressione di dover svolgere lavori di ampliamento e potenziamento delle capacità nella rete delle strade nazionali, interamente a carico della Confederazione. La condizione posta dalla Confederazione in relazione allo strumento dei programmi d'agglomerato è la presenza di una pianificazione globale. In funzione delle esigenze, i Cantoni e i Comuni interessati possono includere nel programma qualsiasi aspetto relativo allo sviluppo sostenibile del territorio. Per beneficiare del cofinanziamento della Confederazione, è tuttavia previsto che vengano affrontati in maniera approfondita per lo meno i temi insediamento, paesaggio e trasporti. Subordinando il cofinanziamento agli effetti dei programmi e a criteri d'efficacia vincolanti (cfr. n. 1.3.2.2), è possibile ottenere un elevato rapporto tra costi ed efficacia. Su questa base, viene chiesto al Parlamento lo sblocco dei mezzi federali necessari per la generazione successiva di programmi e vengono presentate le prospettive per le generazioni che seguiranno. Per poter beneficiare di fondi federali, i Cantoni, le città e i Comuni interessati si impegnano non solo a partecipare anch'essi alle misure cofinanziate dalla Confederazione, ma anche a realizzare, senza alcun sostegno federale, altri provvedimenti di entità minore in ambito di trasporti e, in particolare, di insediamenti. L'avanzamento dei programmi è seguito dall'ARE attraverso controlli a livello di attuazione ed efficacia. I risultati di tali controlli confluiscono nella valutazione delle successive generazioni dei programmi d'agglomerato.

Gli effetti positivi dei programmi d'agglomerato sono visibili in svariati ambiti:

- i programmi d'agglomerato rispondono a quella che è una forte esigenza dei Cantoni, delle città e dei Comuni. Ne è riprova il fatto che, finora, ben 49 su 55 fra agglomerati e città di 23 Cantoni hanno elaborato un programma

d'agglomerato di prima e/o seconda generazione e lo hanno inoltrato alla Confederazione affinché questa decida sul loro possibile cofinanziamento. Beneficiano così dei contributi federali non solo i grandi agglomerati, ma anche quelli di piccole-medie dimensioni;

- in brevissimo tempo, in quegli spazi funzionali e strettamente interconnessi che sono gli agglomerati è stato possibile migliorare in maniera consistente non solo la collaborazione intercomunale e intercantonale, ma anche quella transfrontaliera;
- nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti si possono già constatare i primi miglioramenti; nelle aree d'insediamento si osserva una densificazione «di qualità», la dispersione degli insediamenti e la progressiva perdita di superfici coltivate e spazi naturali si stanno riducendo, il traffico è più contenuto e le reti infrastrutturali sono in una fase mirata di completamento e ottimizzazione.

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

In concomitanza con l'approvazione della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato 2,56 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato¹¹. Questo consentirà non solo di ottenere un primo sostanziale miglioramento a livello di traffico d'agglomerato, ma anche di evitare un accumulo di progetti in attesa di realizzazione. Numerosi progetti sono già stati terminati e inaugurati (Metro M2, ferrovia della Glattal, tram Zürich West, tram Bern West, ecc.); un progetto è stato bocciato in votazione popolare e quindi scartato (tangente al centro di Frauenfeld). I crediti destinati al progetto scartato (25 mio. fr.) restano nel fondo infrastrutturale e sono disponibili per altri progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato. Lo stato d'avanzamento delle singole misure infrastrutturali è illustrato nelle tabelle 1 e 2 qui sotto.

Tabella 1

Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie per il traffico d'agglomerato

Progetto	Stato (31.12.2013)
a. Linea di transito Zurigo (DML), prima tappa	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2015
b. Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2014
c. Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2017

¹¹ Decreto federale del 4 ott. 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705.

Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato

	Progetto	Stato (31.12.2013)
a.	ZH Ferrovia della Glattal («Glattalbahn»), tappe 2 e 3	Tappa 2 in corso e conteggio effettuato; tappa 3 in corso, conteggio in programma per il 2014/15
b.	ZH Tram Zürich West	In esercizio, conteggio nel 2014/15
c.	BE Tram Bern West	In esercizio, conteggio nel 2014
d.	BE Wankdorfplatz, prolungamento della linea tranviaria	In esercizio 12/2012; fine del progetto nel 2013
e.	LU Raddoppio dei binari, tratta sotterranea della Zentralbahn	Parzialmente in esercizio, conteggio in programma per il 2015/16
f.	ZG Ferrovia urbana di Zugo, completamento parziale	In esercizio; conteggio effettuato
g.	ZG Rinnovo della strada cantonale n. 4 «Rampa Nord»	In esercizio 07/2010; conteggio effettuato
h.	FR Ponte e galleria della Poya	In costruzione; messa in esercizio in programma per ottobre 2014; fine del progetto nel 2015
i.	SO Sgravio del carico di traffico nella regione di Olten	In esercizio 04/2013; fine del progetto nel 2017
j.	BS Spostamento della linea tranviaria St. Johann/Pro Volta	Parzialmente in esercizio, conteggio in programma per il 2017
k.	BS Prolungamento della linea tranviaria per Saint Louis e Weil am Rhein, Basilea	Linea per Saint Louis sospesa; linea per Weil am Rhein in costruzione, messa in esercizio in programma per fine 2014
l.	BL Stazione di Dornach Arlesheim / ampliamento a binario doppio a Stollenrain	In esercizio, conteggio nel 2014
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	In esercizio 12/2013; fine del progetto nel 2015
n.	AG Tracciato proprio WSB tra Suhr e Aarau	In esercizio, conteggio effettuato
o.	TG Tangente centro di Frauenfeld	Progetto bloccato in votazione popolare
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Metro M2	In esercizio, conteggio effettuato
q.	VD Stazione di Prilly–Malley, Réseau Express Vaudois (REV)	In esercizio, conteggio nel 2015
r.	VD Interventi nell'ambito della rete TL 2008	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2015

	Progetto	Stato (31.12.2013)
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In esercizio, conteggio effettuato parzialmente
t.	GE Tram Onex–Bernex	In esercizio, conteggio nel 2014/2015

Sebbene sia troppo presto per poter fare un bilancio complessivo delle misure, laddove tali misure sono già state implementate è comunque già possibile percepirne l'efficacia. La linea metropolitana M2 a Losanna, per esempio, ha già registrato un numero di passeggeri superiore a quello stimato, il che ne dimostra l'importanza per la qualità di vita e la rende un elemento di valore aggiunto nell'attrattiva dell'agglomerato Losanna-Morges. La Wankdorfplatz (BE), dal canto suo, è una componente chiave nella realizzazione, ormai del tutto avviata, del principale polo di sviluppo cantonale di Berna nonché un presupposto essenziale per poter sfruttare l'ampliamento della strada nazionale nello spazio di Wankdorf.

1.2.5 Programma Traffico d'agglomerato di 1^a generazione: stato di attuazione

Nell'ambito della 1^a generazione sono stati inoltrati 30 programmi d'agglomerato. Il volume di investimenti indicato per il cofinanziamento ammontava a circa 17 miliardi di franchi per i primi otto anni, per un contributo federale di 5,1–8,5 miliardi di franchi; questo importo è tuttavia stato fortemente ridimensionato attraverso una rigorosa definizione delle priorità. Il 21 settembre 2010 il Parlamento ha sbloccato 1510,62 milioni di franchi per il programma Traffico d'agglomerato di 1^a generazione¹².

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Lista A, contributo federale [in mio. fr.]
Zurigo		
– finanziamento progetti urgenti	50	282,33
– programma	35	121,42
Berna	35	148,93
Biel/Bienne	40	20,88
Burgdorf	40	3,74
Interlaken	40	5,14
Thun	40	45,22
Lucerna	35	45,90
Zugo	40	63,20
Bulle	35	9,27

¹² Decreto federale del 21 set. 2010 che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011; FF 2010 6087.

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Lista A, contributo federale [in mio. fr.]
Aareland	40	32,24
Soletta	40	10,40
Basilea	40	85,70
Sciaffusa	40	33,78
San Gallo/Arbon–Rorschach	40	74,37
Obersee	30	11,00
Coira	40	11,07
Argovia-Est	40	55,66
Frauenfeld	35	7,51
Lugano	30	27,45
Mendrisiotto	35	19,40
Losanna–Morges	40	164,96
Yverdon	35	17,25
Briga–Visp–Naters	40	4,85
Rete Urbana Neocastellana	35	16,97
Grand Genève	40	186,05
Delémont	40	5,93
Totale		1510,62

Grazie ai crediti sbloccati, il DATEC è riuscito a stipulare in molto meno di un anno le 26 convenzioni sulle prestazioni con gli enti responsabili dei singoli programmi d'agglomerato conformemente all'articolo 24 OUMin.

Sono poi stati sottoscritti gli accordi sul finanziamento con i servizi specializzati competenti dell'USTRA e dell'UFT per le misure (singole o in pacchetti, conformemente alle convenzioni) pronte per la realizzazione e con finanziamento assicurato. Sulla base degli 82 accordi di finanziamento conclusi al 31 dicembre 2013 (USTRA: 71 accordi per un totale di 182 mio. fr. / UFT: 11 accordi per un totale di 401 mio. fr.), è stato impegnato un contributo federale pari a 583 milioni di franchi (livello dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi). Complessivamente, questo importo equivale all'incirca al 39 per cento dell'intero ammontare del credito stanziato per la prima generazione dei programmi d'agglomerato. Dall'inizio del 2011 alla fine del 2013, gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 380 milioni di franchi (livello prezzi attuale, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito stanziato per il programma Traffico d'agglomerato di 1ª generazione, ovvero un quarto dell'intero credito. In seguito agli iniziali problemi di liquidità del fondo infrastrutturale (dovuti a stime troppo conservative), al necessario rodaggio dei processi del nuovo strumento di finanziamento del programma in ambito di traffico d'agglomerato tra i partner della Confederazione, dei Cantoni,

degli agglomerati, delle città e dei Comuni, e al fatto che le procedure di autorizzazione e stanziamento dei finanziamenti a livello cantonale e comunale possono protrarsi più a lungo di quanto originariamente pianificato, non è ancora stato possibile impegnare o richiedere più mezzi. Il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 1^a generazione è stato tuttavia avviato senza intoppi.

Benché il numero limitato di misure finora attuate renda ancora prematuro valutarne l'efficacia, sono già ravvisabili progressi nell'attuazione non soltanto delle misure concernenti le infrastrutture di traffico cofinanziate, ma anche di quelle relative agli insediamenti e ai trasporti che non hanno beneficiato di contributi federali. Un altro importante successo ascrivibile ai programmi d'agglomerato è il consolidamento e la significativa intensificazione dei rapporti di collaborazione tra Cantoni, Città e Comuni, e in parte addirittura con regioni estere limitrofe, un fattore imprescindibile per garantire una pianificazione coerente in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio.

1.2.6 Garantire la prosecuzione e il finanziamento futuro dei programmi d'agglomerato

Sia per la Confederazione che per i Cantoni e i Comuni i programmi d'agglomerato sono diventati uno strumento importante ai fini di una collaborazione e una pianificazione coordinate. Assicurando sul lungo periodo il cofinanziamento da parte della Confederazione si punta a garantire il consolidamento e l'ottimizzazione dei programmi d'agglomerato quali strumento chiave di uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. Nel concreto andranno rafforzati tutti e tre i pilastri dei programmi:

- innanzitutto, dovranno essere consolidate e ottimizzate le forme di collaborazione esistenti, senza con ciò intaccare l'ordinamento federale delle competenze. Molti compiti, in particolare nell'ambito della pianificazione territoriale e dei trasporti, non possono più essere assolti in maniera efficace ed efficiente entro i limiti comunali e cantonali; la popolazione e l'economia operano infatti all'interno di spazi funzionali – quali per esempio gli agglomerati – che non seguono i confini istituzionali;
- la pianificazione coerente di insediamenti, trasporti e paesaggio deve essere periodicamente aggiornata, ottimizzata e consolidata al fine di ottenere una concertazione ancora migliore tra le diverse politiche settoriali e i differenti mezzi di trasporto. Dall'individuazione delle problematiche fino all'attuazione di misure concrete, passando per le visioni e le strategie da adottare, nessun livello deve essere trascurato;
- la garanzia del cofinanziamento della Confederazione attraverso il FOSTRA va incontro anche al fabbisogno di risorse finanziarie che si presenterà in futuro e permette un impiego efficace ed efficiente dei mezzi.

Due terzi dei 6 miliardi di franchi assegnati al traffico d'agglomerato nel fondo infrastrutturale sono già stati destinati a singole misure, il che significa che, di qui alla data di scadenza del fondo, rimangono a disposizione solamente 1,93 miliardi di franchi.

Secondo i dati forniti dai Cantoni, le misure dei programmi di 2^a e 3^a generazione comporterebbero investimenti pari a circa 20 miliardi di franchi. L'attività di verifica e di definizione delle priorità svolta dalla Confederazione ha tuttavia consentito di

ridurre tale volume e di protrarlo nel tempo. L'importo stimato per i programmi di 2^a generazione è ora di circa 4,71 miliardi di franchi. Secondo lo stato attuale delle conoscenze, gli investimenti per un'eventuale 3^a generazione ammonterebbero a circa 4,27 miliardi di franchi e quelli per una 4^a generazione a circa 1,76 miliardi di franchi (livello dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi), il che equivale a un fabbisogno finanziario medio di 0,90 miliardi di franchi all'anno per i prossimi dodici anni. Con una partecipazione della Confederazione compresa tra il 30 e il 50 per cento, sarebbe pertanto necessario un contributo federale annuo tra i 0,27 e i 0,45 miliardi di franchi, senza tenere conto di eventuali misure future. Alla luce della prevedibile evoluzione del traffico, il fabbisogno finanziario rimarrà dunque elevato anche nel lungo termine.

Il nostro Collegio chiede pertanto al Parlamento di liberare dal fondo infrastrutturale altri 1,68 miliardi di franchi per i programmi d'agglomerato di 2^a generazione, constatando sin d'ora che il fabbisogno finanziario necessario per le successive generazioni (ed equivalente a quello delle generazioni precedenti) non potrà essere coperto con i circa 0,25 miliardi di franchi rimanenti nel fondo infrastrutturale.

Un cofinanziamento consistente, ininterrotto e di durata illimitata delle misure relative al traffico d'agglomerato non può prescindere dallo stanziamento di risorse supplementari. Il nostro Collegio ha sottoposto a consultazione un progetto concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento della carenza di copertura finanziaria e il programma di sviluppo strategico delle strade nazionali. Tale progetto prevede, in analogia con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), l'istituzione di un fondo a tempo indeterminato per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali¹³.

1.3 Programma Traffico d'agglomerato di 2^a generazione

1.3.1 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)

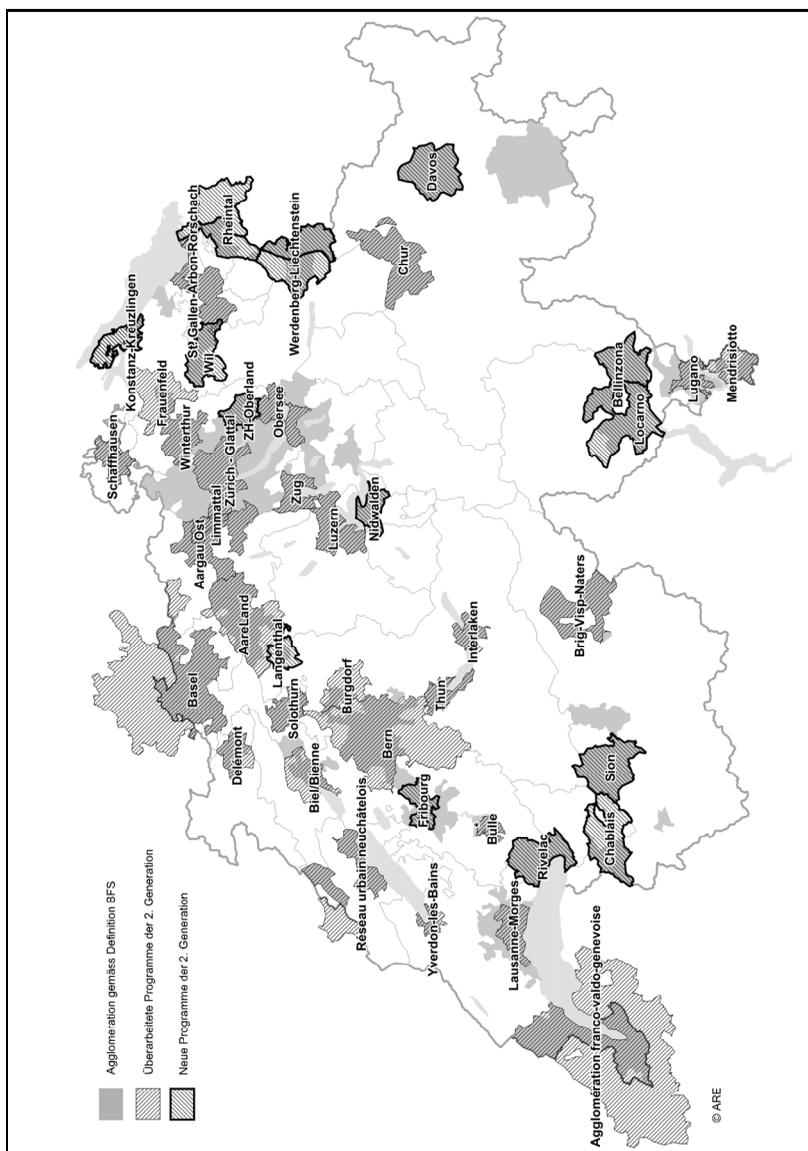
Entro il termine del 30 giugno 2012 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha ricevuto, per esame, 41 programmi d'agglomerato di 2^a generazione (cfr. fig. 1). I programmi sono considerati domande di aiuto finanziario ai sensi della legge del 5 ottobre 1990¹⁴ sui sussidi. I 41 programmi riguardano il 90 per cento degli agglomerati svizzeri, 23 Cantoni, circa 800 città/Comuni e vari enti locali in Germania, Francia, Italia, Austria e nel Liechtenstein. Nell'area interessata vive circa il 75 per cento della popolazione svizzera e si trova approssimativamente l'80 per cento dei posti di lavoro del nostro Paese.

Di questi 41 programmi, 13 sono nuovi mentre 28 sono programmi di 1^a generazione rielaborati. Ne consegue che soltanto un agglomerato non ha rielaborato il proprio programma di 1^a generazione per presentarlo nell'ambito della 2^a generazione. Dei cinque agglomerati che, sinora, non hanno inoltrato alcun programma, due hanno ne annunciato uno per la 3^a generazione.

¹³ www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione e indagini conoscitive in corso > 2014 > Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

¹⁴ RS 616.1

Programmi d'agglomerato presentati



Nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione, le misure nel settore dei trasporti con priorità 1 e 2 (qui di seguito denominate lista A e B) per le quali è stato richiesto il cofinanziamento della Confederazione comportano investimenti di

circa 20 miliardi di franchi. Queste misure sarebbero da prendere in considerazione per lo sblocco di crediti a partire rispettivamente dal 2015 e dal 2019. Considerando una partecipazione della Confederazione del 30–50 per cento, si tratterebbe di crediti per 6–10 miliardi di franchi, un importo che supera di tre–cinque volte le risorse finanziarie disponibili: i mezzi finanziari attribuiti ai programmi d’agglomerato nel fondo infrastrutturale, che scadrà nel 2027, sono infatti di appena 1,93 miliardi di franchi.

Di qui la necessità di impiegare i fondi federali in maniera estremamente mirata. I crediti sbloccati in base al presente decreto dovranno quindi servire per finanziare le misure che presentano un rapporto costi-benefici da buono a elevato e che saranno verosimilmente pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio successivo all’entrata in vigore del decreto federale. I progetti interessati richiederanno un contributo federale pari a 1681,32 milioni di franchi (lista A; cfr. n. 1.3.5.4) e possono pertanto essere finanziati con i circa 1,93 miliardi di franchi ancora a disposizione. Le misure che, pur presentando un rapporto costi-benefici da buono a molto buono, non saranno pronte per la realizzazione né avranno il finanziamento garantito prima del 2019, così come le misure il cui rapporto costi-benefici deve essere ulteriormente ottimizzato (lista B; cfr. n. 1.3.5.4) richiederebbero, nell’ambito di un successivo programma Traffico d’agglomerato, un contributo federale pari a 1466,77 milioni di franchi (con aliquote contributive della Confederazione immutate). A questi si aggiungono 622,16 milioni di franchi, destinati a misure di cui la Confederazione ha sì riconosciuto la necessità ma a cui, considerato lo stato d’avanzamento più limitato, è stato assegnato il livello di priorità C (lista C*). I mezzi necessari per garantire il cofinanziamento delle misure delle liste B e C* superano di gran lunga il credito complessivo stabilito dal Parlamento per la parte «traffico d’agglomerato» del fondo infrastrutturale. Nonostante l’ordine di priorità più rigoroso fissato dalla Confederazione, i rimanenti 249,06 milioni di franchi circa sono ben lontani da quello che già oggi si sa essere il fabbisogno futuro di cofinanziamento delle misure relative al traffico d’agglomerato. Le misure che non sono ancora pronte per la realizzazione, quelle per le quali sono ancora necessari accertamenti di fondo o il cui rapporto costi-benefici va notevolmente migliorato sono invece state accantonate e non figurano pertanto nelle liste menzionate sopra.

1.3.2 Procedura e metodologia d’esame

La procedura per la valutazione e l’esame dei programmi d’agglomerato è definita nelle «Istruzioni per l’esame e il cofinanziamento dei programmi d’agglomerato di 2^a generazione», emanate dal DATEC il 14 dicembre 2010. La procedura è stata affinata sulla base delle esperienze maturate con i programmi d’agglomerato di 1^a generazione.

1.3.2.1 Procedura d’esame

Prima di iniziare la procedura d’esame, l’ARE si è messo in contatto con tutti gli enti responsabili dei programmi d’agglomerato; con quelli preposti ai programmi di 1^a generazione ha organizzato colloqui d’orientamento durante i quali ha fornito un riscontro in merito all’ulteriore sviluppo e all’ottimizzazione del rispettivo pro-

gramma. Gli enti responsabili dei nuovi programmi hanno avuto modo, dal canto loro, di presentare i propri progetti preliminari; l'ARE ne ha quindi effettuato una valutazione intermedia per accertarne la conformità con i requisiti di base definiti nelle Istruzioni del 2010.

La vera e propria procedura d'esame dei programmi d'agglomerato di 2ª generazione è stata condotta sostanzialmente sulla falsa riga di quella messa a punto per i programmi di 1ª generazione, anche se non sono mancate alcune modifiche rivelatesi opportune e necessarie sulla base delle esperienze maturate durante la precedente procedura d'esame. Si è inoltre dovuto snellire il processo, sia perché i programmi di 2ª generazione da esaminare erano molto più numerosi rispetto a quelli della 1ª generazione (41 contro 30) sia perché agli agglomerati che hanno rielaborato i propri programmi di 1ª generazione sono stati concessi sei mesi supplementari per la presentazione del programma, il che ha costretto la Confederazione a concentrare i lavori in un periodo di tempo più breve. L'esame dei programmi d'agglomerato è avvenuto sotto l'egida dell'ARE in stretta collaborazione con gli altri uffici federali coinvolti, ovvero l'USTRA, l'UFAM e l'UFT. Un gruppo di esperti esterni provenienti da studi privati di pianificazione e consulenza è inoltre stato incaricato di seguire il processo di verifica adottando un approccio critico e di formulare un secondo parere. Gli esperti sono stati selezionati sulla base di una procedura d'appalto pubblica.

Nell'ambito di un esame preliminare dei programmi d'agglomerato presentati, l'ARE ha verificato che fossero soddisfatti i requisiti di base. Per ogni programma la Confederazione ha inoltre preparato un questionario, che è stato distribuito ai singoli enti responsabili affinché lo compilassero. Questo ha permesso di chiarire determinati punti e ha fornito agli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame una migliore comprensione dei programmi d'agglomerato, contribuendo anche a ridurre il rischio di fraintendimenti. Ove necessario, gli enti sono stati invitati a fornire documenti supplementari ed è stato condotto un secondo giro di domande.

A questo punto gli uffici federali interessati e gli esperti esterni hanno valutato, indipendentemente gli uni dagli altri, sia i programmi d'agglomerato nel loro insieme sia le singole misure in essi contenute. Le parti interessate si sono quindi incontrate per discutere le valutazioni effettuate, eliminare le divergenze e far confluire i risultati ottenuti in una valutazione consensuale. Sono inoltre stati organizzati degli atelier di bilancio per effettuare un confronto trasversale di tutti i programmi d'agglomerato in Svizzera. Ciò ha permesso di assicurare che i programmi e le misure venissero valutati in base a un criterio adeguato e nel rispetto delle singole specificità. Nel corso del 2º trimestre 2013 i risultati dell'esame condotto dalla Confederazione (rapporti d'esame provvisori) sono stati presentati a tutti gli enti responsabili, con i quali sono stati discussi i dettagli tecnici. Questi colloqui sono serviti in particolare a garantire che tutti gli argomenti rilevanti venissero presi in considerazione nella valutazione e che la coerenza globale del programma fosse rispettata nonostante le eventuali modifiche apportate dalla Confederazione al grado di priorità delle misure.

I risultati dell'esame condotto sono stati riepilogati nel rapporto per la procedura di consultazione sul decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015. La procedura di consultazione, avviata alla fine di giugno 2013, si è conclusa alla fine di ottobre dello stesso anno. Sulla scorta dei colloqui condotti con gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato e dei risultati della procedura di consultazione, alla fine del 2013 gli uffici federali interessati e

gli esperti esterni hanno riconsiderato determinati punti e adeguato di conseguenza i risultati dell'esame nell'ambito di un incontro conclusivo.

1.3.2.2 Metodo

Conformemente alle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione, la Confederazione esamina i programmi d'agglomerato in tre fasi e sulla base di questo esame desume l'ammontare dei contributi federali. In una prima fase verifica se il programma d'agglomerato soddisfa i requisiti di base; dopodiché valuta la possibilità di cofinanziare le misure e ne controlla il grado di priorità in funzione della rilevanza che rivestono per l'agglomerato, del grado di maturità raggiunto e del rapporto costi-benefici. Nella terza fase, infine, determina l'efficacia del programma e la rapporta ai costi che esso genera. Migliore è il rapporto costi-benefici, maggiore sarà l'aliquota di contribuzione della Confederazione (che può andare dal 30 al 50 %).

Prima fase: requisiti di base

Ai fini della valutazione sono presi in esame tutti e sei i requisiti di base definiti nelle suddette Istruzioni:

- garanzia della partecipazione;
- definizione di un ente responsabile;
- analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e identificazione dei punti di forza, dei punti deboli, delle opportunità e dei rischi;
- sviluppo in tutti gli ambiti di misure in linea con lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle priorità (linea coerente);
- descrizione e motivazione delle misure prioritarie;
- garanzia dell'attuazione e del controlling (in relazione a questo requisito è stata richiesta anche la presentazione dei rapporti di attuazione relativi ai programmi d'agglomerato di 1^a generazione).

L'esame dei requisiti di base consente alla Confederazione di accertare se un programma d'agglomerato è stato pianificato con un largo appoggio di tutti gli attori (Cantoni, regioni e Comuni), se la sua attuazione è garantita e se i lavori procedono come dovrebbero. La Confederazione verifica inoltre se la pianificazione avviene in maniera sistematica e coerente per tutti i vari temi specifici e per tutte le fasi (dallo scenario auspicato fino alle misure vere e proprie), e se un programma d'agglomerato contiene tutti gli elementi rilevanti.

Seconda fase: verifica della priorizzazione delle misure

Nel quadro del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato viene verificata la fattibilità di cofinanziamento e la rilevanza di ogni misura; in caso di parere favorevole, viene effettuata un'analisi costi-benefici. Le misure sono classificate in tre categorie:

- misure A, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono e che saranno pronte per la realizzazione con finanziamento garantito tra il 2015 e il 2018;

- misure B, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono, ma che saranno pronte per la realizzazione con finanziamento garantito solo tra il 2019 e il 2022 oppure che presentano un rapporto costi-benefici soltanto sufficiente e devono essere ottimizzate. Gli agglomerati dovranno ripresentare queste misure in occasione del successivo sblocco di crediti (3^a generazione) e il rapporto costi-benefici sarà riesaminato;
- misure C, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici insufficiente o hanno un grado di avanzamento insufficiente per poter valutarne il rapporto costi-benefici. Una sottocategoria di queste misure è rappresentata dalle misure C*, di cui la Confederazione riconosce sostanzialmente la necessità, ma il cui rapporto costi-benefici e grado di maturità non giustificano l’inclusione nelle liste A o B. Anche in questo caso, gli agglomerati dovranno ripresentarle in occasione del successivo sblocco di crediti (3^a generazione) e il rapporto costi-benefici sarà riesaminato.

Per determinare il rapporto costi-benefici delle singole misure sono stati utilizzati i medesimi criteri applicati alla valutazione degli effetti del programma (vedi più avanti). I costi indicati dagli enti responsabili vengono valutati con l’ausilio di categorie di costi definite in base alle dimensioni dell’agglomerato.

Per ottenere risultati ancora più precisi, la valutazione di progetti riguardanti tram, fermate della rete celere regionale, strade di alleggerimento dei centri e di circonvallazione, come pure di misure finalizzate a riqualificare le strade di attraversamento dei centri abitati, misure di gestione del traffico e misure di più modesta entità concernenti il traffico lento, è stata effettuata alla luce di criteri supplementari e integrata da analisi comparative di tipo quantitativo che hanno interessato tutti i programmi d’agglomerato.

Terza fase: esame degli effetti del programma

L’ammontare dei contributi federali destinati ai programmi d’agglomerato è stabilito in funzione dei loro effetti globali, i quali vengono determinati rapportandone i benefici ai costi. In base ai risultati ottenuti viene fissata l’aliquota di contribuzione della Confederazione, che si situa tra il 30 e il 50 per cento. Solo un programma ottimo e dai costi relativamente contenuti può contare su un contributo del 50 per cento. Un programma la cui efficacia è considerata sufficiente, ma che presenta costi elevati non otterrà più del 30 per cento. Se gli effetti del programma sono giudicati insufficienti o i costi troppo elevati, non verrà concesso alcun contributo federale.

I fattori determinanti nella valutazione dei benefici ricavabili da un programma sono stati: uno scenario auspicato conforme ai principi della pianificazione sostenibile di insediamenti e trasporti, una formulazione chiara delle sfide da affrontare, e – sulla base di tali premesse – la definizione di strategie e misure coerenti, tra cui anche misure relative agli insediamenti e ai trasporti non cofinanziate dalla Confederazione. Sono inoltre stati considerati aspetti quali la coerenza dei programmi con le misure della Confederazione (in particolare i progetti in ambito di strade nazionali e di trasporti ferroviari) e con le misure che interessano tratti stradali definiti nel decreto federale del 10 dicembre 2012¹⁵ concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento (decreto sulla rete stradale, NEB). L’integrazione dei tratti NEB nella rete (e quindi il loro finanziamento da parte della Confederazione) è stata

respinta nella votazione popolare del 24 novembre 2013; le misure riguardanti questi tratti (che facevano parte del nuovo decreto sulla rete stradale) restano quindi di competenza cantonale e la loro pianificazione e finanziamento vanno sottoposti a verifica. Laddove presente, anche il programma d'agglomerato di 1^a generazione è stato incluso nella valutazione. Non si è invece tenuto conto dei progetti urgenti (cfr. n. 1.2.2). Per quanto riguarda la valutazione dei costi, sono state considerate le misure delle liste A e B rilevanti per un cofinanziamento a opera della Confederazione così come le misure della lista A dei programmi d'agglomerato di 1^a generazione. Sono stati presi in esame i costi d'investimento, tenendo in debita considerazione il numero di abitanti e di posti di lavoro nell'agglomerato.

I benefici sono valutati in base ai seguenti obiettivi d'efficacia (art. 17d cpv. 1 e 2 LUMin):

1. migliore qualità del sistema dei trasporti;
2. maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
3. minor carico ambientale e minor impiego di risorse;
4. maggior sicurezza del traffico.

Nelle Istruzioni del DATEC per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione, i criteri d'efficacia sono stati precisati con indicatori e domande concrete di valutazione.

Per ognuno dei quattro criteri d'efficacia, a un programma d'agglomerato può essere assegnato un massimo di tre punti, per un totale di dodici punti.

Questa procedura permette di tenere conto della diversità dei programmi d'agglomerato: tanto i costi quanto i benefici vengono infatti valutati di volta in volta alla luce delle dimensioni dell'agglomerato nonché delle sue problematiche specifiche, il che consente anche a un agglomerato di piccole o medie dimensioni di ottenere benefici elevati. Nel caso di un grande agglomerato, per contro, i costi più elevati vengono relativizzati in quanto rapportati al numero di abitanti e di posti di lavoro. La valutazione è anche basata sul confronto degli scenari di sviluppo dell'agglomerato con o senza programma d'agglomerato.

1.3.3 Risultati della consultazione e spiegazioni

1.3.3.1 Pareri

La procedura di consultazione concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 si è svolta dal 26 giugno al 31 ottobre 2013. I documenti relativi al progetto sono stati spediti a tutti i Cantoni (inclusa la Conferenza dei Governi cantonali), ai partiti rappresentati nell'Assemblea federale, alle associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna e a quelle dell'economia, a tutte le associazioni dei trasporti e ad altre organizzazioni interessate. Hanno inoltrato un parere 24 Cantoni, 5 partiti, 2 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 3 associazioni mantello dell'economia, 6 associazioni dei trasporti e 7 altre organizzazioni interessate. Oltre ai destinatari ufficiali della consultazione, sul progetto si sono espresse anche altre 55 organizzazioni, regioni e città. Quattro destinatari della

procedura di consultazione (tra cui due Cantoni) hanno dichiarato di non volersi avvalere della possibilità di formulare un parere proprio.

La maggioranza dei 102 pareri appoggia il progetto e in alcuni casi lo accoglie persino con soddisfazione (61). Soltanto una minoranza gli riserva toni critici o addirittura lo respinge (28). Tredici partecipanti non hanno formulato una posizione chiara. In numerosi pareri (40) gli autori sottolineano l'utilità del rapporto elaborato per la consultazione, dei rapporti d'esame sui singoli programmi d'agglomerato e della procedura di valutazione nel suo insieme. Solo in un parere si trova un giudizio negativo sul metodo adottato per la valutazione¹⁶.

1.3.3.2 Proposte e spiegazioni

Nei 102 pareri pervenuti sono state avanzate numerose proposte. I temi maggiormente affrontati riguardano il valore fondamentale dei programmi d'agglomerato, le strategie per far fronte alle problematiche proprie degli agglomerati, la parità di trattamento tra strada e ferrovia, e il futuro finanziamento dei programmi d'agglomerato. Un numero cospicuo di partecipanti ha inoltre chiesto di attribuire ad alcune misure un grado di priorità più elevato o di aggiungere ulteriori misure nelle liste A e B della Confederazione. Alcune proposte erano tese a ottenere un aumento delle aliquote di contribuzione della Confederazione per singoli programmi d'agglomerato. In alcuni pareri è stato invece chiesto di abbassare il grado di priorità di alcune misure, se non addirittura di tralasciarle. Qui di seguito vengono ricapitolate e commentate le considerazioni che sono state avanzate.

I programmi d'agglomerato: pilastri della politica in materia di agglomerati

In numerosi pareri (43) si riconosce alla politica della Confederazione in materia di agglomerati il merito di favorire una pianificazione coordinata degli insediamenti e dei trasporti nelle aree urbane. I programmi d'agglomerato sono considerati pilastri importanti di una politica in materia di agglomerati lungimirante e sostenibile e di una pianificazione capace di superare confini regionali e barriere amministrative. I programmi d'agglomerato consentirebbero in particolare di adottare un approccio comune e trasversale, funzionale all'elaborazione di misure di pianificazione e di sviluppo. Numerosi partecipanti alla consultazione evidenziano l'importanza di un coordinamento globale dei trasporti e il ruolo che i programmi d'agglomerato rivestono in questo contesto. A loro parere, i programmi d'agglomerato rendono possibile quello che dovrebbe poi essere anche l'obiettivo della politica federale dei trasporti suddivisa per singoli vettori di traffico, ovvero una pianificazione di misure sulla base di una visione interistituzionale della mobilità. Essi auspicano pertanto un migliore coordinamento fra i vari progetti di politica dei trasporti. Alcuni ritengono poi che al traffico d'agglomerato dovrebbe essere data la precedenza rispetto all'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Diversi partecipanti alla consultazione si sono detti esplicitamente favorevoli agli obiettivi prioritari dei programmi d'agglomerato; soprattutto le associazioni stradali lamentano invece l'assenza di una base costituzionale per un trasferimento del traffico ai

¹⁶ Per il rapporto sui risultati della procedura di consultazione, cfr.: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione ed indagini conoscitive concluse > 2013 > Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

trasporti pubblici e al traffico lento nonché un deflusso nel limite del possibile sostenibile del restante traffico motorizzato privato.

Altrettanto numerosi sono i partecipanti persuasi del fatto che i programmi d'agglomerato rappresentino uno strumento estremamente efficace per far fronte ai problemi delle aree urbane, in quanto richiedono una stretta collaborazione fra Confederazione, Cantoni e Comuni. A loro parere, tali programmi hanno messo in moto un'intensa dinamica positiva, in parte anche superiore a ogni aspettativa. Alcuni rilevano il crescente impegno profuso dagli agglomerati per garantire una collaborazione efficiente e coordinata a livello regionale. Nel complesso, numerosi partecipanti sottolineano l'importanza per la cooperazione regionale di un segnale positivo proveniente dalla Confederazione che avvalori le soluzioni di consenso raggiunte in parte anche a fatica.

In un numero cospicuo di pareri si sottolinea esplicitamente la necessità di portare avanti i programmi d'agglomerato. Molti chiedono di prolungarne l'orizzonte temporale oltre il 2028 e di garantire le risorse finanziarie necessarie stanziando i relativi crediti federali. Un tema ricorrente è la necessità di risolvere i problemi comprovati e sempre più urgenti legati al traffico negli agglomerati, per i quali si richiedono misure i cui costi superano di gran lunga le risorse disponibili. Alcuni fanno anche notare che, già nel 2015 o al più tardi nel 2016, il fondo infrastrutturale dovrà fare i conti con un nuovo problema di liquidità.

Il nostro Collegio è consapevole dell'importanza della politica degli agglomerati in generale e, in particolare, dei programmi d'agglomerato e del relativo cofinanziamento a opera della Confederazione quali elementi essenziali di uno sviluppo sostenibile del nostro Paese. Gli obiettivi prioritari dei programmi d'agglomerato sono definiti nei criteri d'efficacia (art. 17d cpv. 1 e 2 LUMin) che trovano applicazione in sede di esame dei programmi. Il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico lento nonché un deflusso nel limite del possibile sostenibile del restante traffico motorizzato privato non figurano tra questi criteri d'efficacia, ma sono comunque auspicati in considerazione, da un lato, della scarsa disponibilità di spazi negli agglomerati e, dall'altro, dell'efficienza, in termini di risorse, dei trasporti pubblici e del traffico lento.

I programmi d'agglomerato hanno consentito di migliorare sensibilmente la collaborazione intra- e interistituzionale nel pieno rispetto dei principi del federalismo, il che si traduce in un approccio più efficace ed efficiente alle sfide di oggi così come a quelle di domani.

Il cofinanziamento a opera della Confederazione si colloca accanto allo sviluppo coerente del territorio e alla collaborazione orizzontale e verticale fra tutte le parti coinvolte quale terzo caposaldo dei programmi d'agglomerato. Il nostro Collegio ha inoltre incaricato l'ARE e la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) di presentargli entro la fine del 2014, per decisione, un rapporto con una proposta sull'orientamento della politica federale degli agglomerati a partire dal 2016. Il rapporto dovrà indicare tra l'altro le strategie tese a consolidare e ottimizzare gli attuali settori della politica degli agglomerati perseguita dalla Confederazione, e dunque anche i programmi d'agglomerato. Nell'ambito del processo di sviluppo della politica degli agglomerati della Confederazione, la Conferenza tripartita sugli agglomerati (CTA) ha elaborato una strategia tripartita per una politica federale degli agglomerati, con raccomandazioni destinate a Confederazione, città e Comuni. In questa strategia è stato riservato un ruolo di primo piano ai programmi d'agglomerato.

Problematiche specifiche

Diversi partecipanti alla consultazione sono dell'avviso che non si tenga sempre sufficientemente conto delle problematiche proprie ai diversi contesti territoriali e istituzionali che caratterizzano gli spazi funzionali. Alcuni sostengono che le risorse convergono troppo sui grandi agglomerati di Zurigo, Grand Genève, Basilea, Losanna e Berna, e che i piccoli e medi agglomerati, soprattutto le regioni periferiche, beneficiano in misura insufficiente dei contributi della Confederazione. Altre cerchie si pronunciano invece chiaramente a favore di una concentrazione degli investimenti sugli agglomerati più grandi, essendo questi interessati dai problemi di traffico maggiori.

I rappresentanti delle regioni di confine auspicano che si tenga maggiormente conto della complessità della situazione negli agglomerati transfrontalieri e dei loro maggiori oneri di lavoro. Visto il contesto in cui devono operare, per questi agglomerati è molto difficile soddisfare i criteri stabiliti dalla Confederazione. Per poter presentare un programma d'agglomerato, gli attori regionali devono fare affidamento sulla collaborazione dei loro partner esteri. Benché la disponibilità di fondo a cofinanziare misure all'estero sia accolta con favore, le restrizioni imposte dalle disposizioni legali fanno sì che per il partner estero manchi in realtà un vero e proprio incentivo finanziario per avviare una collaborazione.

Il nostro Collegio è del parere che la procedura e la metodologia d'esame siano state concepite (e applicate) in maniera tale da poter tenere conto delle problematiche specifiche dei programmi d'agglomerato, garantendo nel contempo la parità di trattamento di tutti e 41 i programmi presentati. Il fatto che il cofinanziamento a opera della Confederazione non avvenga secondo il principio dei contributi «a pioggia» («principio dell'innaffiatoio»), bensì in funzione del rapporto costi-benefici può tuttavia dare adito a dubbi in determinate regioni. Ciò vale in particolar modo per i programmi d'agglomerato transfrontalieri. In questi casi, infatti, secondo le basi legali vigenti è possibile cofinanziare misure all'estero soltanto se i benefici di tali misure si fanno sentire in misura predominante nella parte svizzera dell'agglomerato.

Lo scopo e il senso del fondo infrastrutturale sono, tra l'altro, quelli di sostenere gli agglomerati nella risoluzione dei loro problemi di traffico. In base alla situazione, è dunque indispensabile che una parte consistente dei mezzi del fondo venga destinata agli agglomerati di grandi dimensioni in quanto sono questi che presentano i problemi più importanti sia a livello di traffico che sul piano ambientale. Infine, da un confronto tra i grandi agglomerati e quelli medi e piccoli, risulta che i primi non approfittano in nessun modo di contributi eccessivi (cfr. fig. 8).

Parità di trattamento tra strada e ferrovia

Diversi partecipanti alla consultazione sono dell'opinione che la parità di trattamento tra strada e ferrovia non sia attuata in misura sufficiente: alcuni rivendicano quindi che i mezzi destinati ai progetti ferroviari vengano invece impiegati per potenziare le infrastrutture stradali; altri sono del parere che i criteri utilizzati per selezionare i progetti siano stati definiti di proposito in modo tale da costringere i Cantoni a presentare esclusivamente progetti relativi ai trasporti pubblici. Alcuni partecipanti auspicano invece esplicitamente che una buona parte degli investimenti confluisca proprio nei trasporti pubblici e nel traffico lento. Alcuni sostengono che

occorrerebbe dar prova di maggiore prudenza riguardo ai progetti per il traffico privato motorizzato.

Il nostro Collegio richiama l'attenzione sul fatto che il cofinanziamento concesso dalla Confederazione per il traffico d'agglomerato non avviene secondo una chiave di ripartizione fissa tra ferrovia e strada, bensì si basa sui criteri di cui all'articolo 4 LFIT e all'articolo 17d LUMin, che promuovono soluzioni sostenibili per lo sviluppo degli insediamenti verso l'interno nonché per far fronte alla futura domanda di trasporti nello spazio circoscritto delle città e degli agglomerati. Il presente messaggio evidenzia come la ripartizione delle risorse tra i vettori di traffico sia più equilibrata di quanto si potesse desumere in sede di consultazione. In primo luogo va ricordato che, ad eccezione della categoria di misure per la ferrovia, tutte le categorie prevedono investimenti destinati alla strada. Questi ultimi non devono necessariamente limitarsi a un mero potenziamento delle capacità: temi quali la sostenibilità e la sicurezza dei trasporti non sono assolutamente di importanza secondaria per il vettore di traffico strada. Non bisogna poi dimenticare che i trasporti pubblici e il traffico lento concorrono in maniera significativa a garantire l'efficienza della rete stradale e lo sgravio del carico di traffico, in particolare laddove l'efficienza e la funzionalità della rete non possono più essere potenziate, come è il caso delle aree urbane densamente edificate. Pur non avendo in molti casi raggiunto il grado di maturità richiesto per la lista A, alcune misure importanti tese a potenziare le capacità della rete stradale sono comunque state inserite nella lista B o in quella C*. In determinati casi, è stato l'ente responsabile stesso a ritirare il proprio progetto (di potenziamento delle infrastrutture stradali) dopo averlo presentato alla Confederazione. Sulla base delle spiegazioni qui fornite e di un'analisi dei programmi d'agglomerato pervenuti, risulta che i Cantoni non sono stati in alcun modo costretti a presentare esclusivamente progetti relativi ai trasporti pubblici.

Cofinanziamento delle generazioni future di programmi d'agglomerato

Numerosi partecipanti non hanno dubbi quanto alla necessità di dover portare avanti i programmi d'agglomerato, essendosi questi dimostrati uno strumento importante nel concretizzare una politica coerente in ambito di sviluppo territoriale e di trasporti. Tali partecipanti – nello specifico i Cantoni, ma anche partiti e associazioni – chiedono pertanto che la Confederazione garantisca un cofinanziamento ininterrotto e a tempo indeterminato dei futuri programmi d'agglomerato. Diversi fra loro sottolineano inoltre l'urgenza della questione. A seguito dell'incremento demografico e della crescita economica, cui si associa un corrispondente aumento della mobilità, il fabbisogno di infrastrutture di traffico più performanti rimarrà infatti elevato sia nel settore stradale sia in quello ferroviario, anche e soprattutto negli agglomerati. Rilevando che è praticamente impossibile portare avanti progetti di grande portata potendo contare su tranche modeste di contributi, diversi partecipanti chiedono che, anche in futuro, l'importo delle risorse stanziato sia almeno pari a quello odierno. Secondo quanto riportato nel progetto sottoposto a consultazione, anche tenendo soltanto conto del finanziamento di una terza generazione di programmi d'agglomerato nel periodo 2019–2022, si profilerebbe già un deficit finanziario superiore al miliardo di franchi. Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono alla Confederazione un impegno finanziario supplementare, ad esempio che i 200–300 milioni di franchi restanti nel fondo infrastrutturale siano stanziati per apportare le modifiche alle misure A chieste nel quadro della consultazione oppure che in futuro la Confederazione partecipi anche al finanziamento delle misure non infrastrutturali (p. es. alle spese d'esercizio e di manutenzione delle offerte di trasporti pubblici oppure

alle misure relative agli insediamenti. Questo consentirebbe di ridurre la pressione sul fabbisogno di nuove infrastrutture.

Il nostro progetto di istituire un fondo durevole per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) è accolto con favore da numerosi partecipanti. A tal proposito viene fatto notare esplicitamente che occorre prevedere anche in futuro la possibilità di cofinanziare misure nella parte estera dell'agglomerato. In alcuni pareri si chiede che il nuovo fondo sia dotato di una riserva oppure che venga ammessa la possibilità di un indebitamento al fine di evitare problemi di liquidità e un prefinanziamento da parte dei Cantoni e dei Comuni. Diversi partecipanti auspicano una soluzione analoga anche per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche.

Molti sono favorevoli alla proposta di distinguere il finanziamento delle misure ferroviarie da quello delle misure concernenti il traffico d'agglomerato attraverso il ricorso a due fondi separati, ovvero il FInFer e il FOSTRA. Viene tuttavia fatto notare che le misure concernenti le infrastrutture ferroviarie rimarranno elementi importanti dei programmi d'agglomerato e si dovrebbe pertanto garantire – mediante un corrispondente finanziamento dal 2019 e l'adeguamento dei criteri di valutazione – che i progetti infrastrutturali concernenti la rete celere regionale si prestino effettivamente a essere finanziati mediante il FInFer entro i termini fissati in base al loro grado di priorità. Per le tratte della rete celere regionale situate all'estero, ma i cui effetti principali si fanno sentire sul lato svizzero, dovrebbe inoltre essere mantenuta, senza troppe difficoltà, la possibilità di cofinanziamento attraverso uno dei due fondi.

Consapevole dell'importanza di assicurare un cofinanziamento dei programmi d'agglomerato ininterrotto e di durata illimitata, nel gennaio 2013 il nostro Collegio ha adottato una decisione di principio in tal senso. Da allora è in atto l'elaborazione di un progetto concernente il FOSTRA nel quale si dovranno anche definire la delimitazione tra questo fondo e il FInFer. Quest'ultimo, per esempio, non verrà impiegato per finanziare misure all'estero. Nel febbraio 2014 è stata avviata la procedura di consultazione sul progetto; le osservazioni concernenti il nuovo fondo potranno dunque essere discusse in questa sede.

Altre osservazioni

Quota della Confederazione

Fra i partecipanti alla consultazione vi è chi deplora il fatto che, per alcuni programmi d'agglomerato, non sia prevista una partecipazione della Confederazione e chi si dice sorpreso al riguardo. In diversi pareri si rivendica una maggiore partecipazione della Confederazione o una valutazione più positiva dell'impatto dei programmi, ovvero in generale un aumento dell'aliquota di contribuzione per determinati programmi. Singoli partecipanti accolgono invece con soddisfazione le valutazioni effettuate e i contributi federali previsti.

Il nostro Collegio segnala che per tutti i programmi d'agglomerato interessati sono state prese in esame le nuove argomentazioni addotte nei vari pareri, il che si è tradotto in alcuni casi in una modifica della valutazione.

Riclassificazione e prioritizzazione delle misure di traffico

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione chiede che singole ovvero più misure siano riclassificate oppure che venga loro assegnato un livello di priorità diverso. Soltanto un numero esiguo di partecipanti propone di declassificare o addi-

rittura di stralciare singole misure. Sono invece in molti a chiedere che, alle misure proposte, ne vengano aggiunte altre oppure che ad alcune di esse sia attribuito un grado di priorità superiore.

Il nostro Collegio segnala che per ogni misura interessata sono state prese in esame le nuove argomentazioni addotte nei vari pareri, il che si è tradotto in alcuni casi in una modifica della valutazione.

Prestazioni proprie e misure non cofinanziabili

Alcuni partecipanti chiedono che determinate misure non vengano indicate come prestazioni proprie o come misure non cofinanziabili, bensì che siano annoverate tra quelle della lista A o B cofinanziate dalla Confederazione. Alcuni pareri sono inoltre sostanzialmente contrari al fatto che determinate misure di cui si chiede il cofinanziamento ricevano un diverso grado di priorità in quanto classificate come prestazioni proprie, e quindi completamente a carico degli agglomerati. In alcuni pareri si domanda che i criteri impiegati in sede di esame siano adattati e differenziati.

Il nostro Collegio segnala che, dopo aver sottoposto a verifica i criteri e averli giudicati corretti, per ogni misura interessata sono state prese in esame le nuove argomentazioni addotte nei vari pareri, il che si è tradotto in alcuni casi in una modifica della valutazione.

Osservazioni sull'attuazione dei programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione

Secondo alcuni partecipanti alla consultazione, si dovrebbe rinunciare a imporre un termine fisso per l'inizio dei lavori di costruzione relativi a misure dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione e, in casi giustificati, andrebbero computati anche i costi relativi ai lavori eseguiti prima del 2015. Altri partecipanti sottolineano esplicitamente l'importanza dell'attuazione e del controllo dell'efficacia dei progetti. Viene proposto per esempio di chiamare in causa anche la responsabilità delle autorità competenti a livello locale nel far avanzare tutte le misure nell'ottica di un approccio globale. Da più parti viene avanzata la richiesta che l'onere amministrativo associato all'attuazione dei programmi sia mantenuto a un livello proporzionale per tutte le parti coinvolte e che non ecceda quindi determinati limiti. La Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente e la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici accolgono espressamente la piattaforma di scambio impiegata, che vede la partecipazione di rappresentanti provenienti sia dalla Confederazione sia dai Cantoni. A loro avviso, il fatto che questa piattaforma vagli le possibili semplificazioni che possono essere introdotte sotto il profilo amministrativo ha già consentito di apportare importanti migliorie.

Il nostro Collegio precisa che, benché per i programmi d'agglomerato di 1^a generazione l'inizio dei lavori sia previsto nel periodo 2015–2019, in realtà non è stato fissato alcun termine ultimo. Viceversa, conformemente alla legge sui sussidi, non è ammesso cofinanziare misure la cui esecuzione è già stata avviata prima dell'approvazione da parte della Confederazione. Affinché tale approvazione possa essere concessa, è necessario che il Parlamento abbia sbloccato le risorse necessarie e che siano state firmate le convenzioni sulle prestazioni con gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. Il controllo dell'attuazione delle misure viene mantenuto, e quello degli effetti diverrà uno strumento sempre più fondamentale nell'attuazione dei programmi d'agglomerato. La richiesta di mantenere quanto più possibile contenuto l'onere amministrativo è legittima. In fase di attuazione dei programmi

d'agglomerato di 1^a generazione si è del resto riusciti a trovare alcune soluzioni efficaci. In questo senso sarà particolarmente utile la citata piattaforma di scambio, che consentirà di raccogliere idee costruttive per risolvere anche le problematiche che si porranno in futuro.

Elaborazione dei programmi d'agglomerato delle prossime generazioni

In alcuni pareri si chiede che venga limitato l'onere amministrativo associato all'elaborazione dei futuri programmi d'agglomerato, anche per evitare di delegittimare questo strumento della Confederazione, caratterizzato dal suo carattere innovativo in termini di politica dei trasporti. Quanto all'ampliamento tematico dei programmi d'agglomerato, le opinioni divergono: mentre alcuni sarebbero favorevoli all'inclusione di altre tematiche, altri sono sostanzialmente contrari vista la complessità dei programmi. Più partecipanti chiedono inoltre un adeguamento della definizione dell'agglomerato (perimetro) in vista dei programmi di 3^a generazione, e un conseguente aggiornamento dei criteri relativi ai perimetri.

Il nostro Collegio sa bene che l'elaborazione di un programma d'agglomerato comporta un carico di lavoro non indifferente. D'altro canto, a prescindere dal fatto che le misure vengano o meno cofinanziate dalla Confederazione, il programma si traduce comunque in grandi benefici per i Cantoni, le città e i Comuni interessati. Basti pensare alla limitazione del consumo di superfici e allo sviluppo qualitativamente elevato degli insediamenti verso l'interno, a un impiego più efficace dei mezzi finanziari nel settore dei trasporti, alla rivalutazione del paesaggio e alla riduzione dell'impatto ambientale, ma anche al miglioramento della collaborazione a livello interistituzionale. La richiesta di ridurre gli oneri amministrativi sarà presa in ogni caso in considerazione in sede di definizione delle future esigenze. Il perimetro dell'agglomerato valido per il cofinanziamento del relativo programma da parte della Confederazione è stabilito nell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin). La definizione dell'agglomerato è comunque oggetto di un riesame attualmente in corso. Un eventuale adeguamento dell'OUMin dovrà avere luogo in concomitanza con gli ulteriori adeguamenti da apportare in seguito all'elaborazione delle disposizioni legali relative al FOSTRA.

1.3.4 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato

1.3.4.1 Adempimento dei requisiti di base

Essendo tutti conformi ai requisiti di base, non è stato necessario respingere nessuno dei 41 programmi d'agglomerato presentati. I correttivi da apportare in vista della generazione successiva sono il risultato, come già in passato, del più elevato livello qualitativo dei programmi.

1.3.4.2 Risultati della prioritizzazione delle misure

La Confederazione deve circoscrivere il proprio sostegno alle misure che, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano il migliore rapporto costi-benefici. Dalla prioritizzazione così effettuata risultano misure da cofinanziare nei settori riportati qui di seguito.

- Ferrovia, tram/strada, autobus/strada e capacità stradali: l'idea alla base del fondo infrastrutturale è di fornire un sostegno agli agglomerati nella realizzazione di grandi e importanti progetti di infrastrutture tesi a migliorare il sistema dei trasporti all'interno dell'agglomerato. Di conseguenza, la maggior parte dei fondi della Confederazione va destinata a tali progetti. In considerazione del consumo di superficie più ridotto rispetto a quello necessario per il traffico motorizzato privato e dell'elevata efficienza a livello di risorse, i trasporti pubblici svolgono un ruolo importante prima di tutto nei grandi agglomerati e nei centri e poli di sviluppo degli agglomerati di piccole e medie dimensioni, ma non da ultimo anche per stabilizzare e arginare il traffico motorizzato privato lungo una rete stradale che non ammette quasi più ampliamenti.
- Traffico lento: grazie al ridotto consumo di superficie rispetto agli altri mezzi di trasporto e all'elevata efficienza a livello di risorse, il traffico lento può offrire un contributo importante per migliorare la funzionalità del sistema globale dei trasporti negli agglomerati. A costi relativamente contenuti è possibile ottenere una notevole efficacia, in particolare in termini di compensazione delle ripercussioni negative del traffico motorizzato privato. Per queste ragioni, una quota adeguata dei mezzi della Confederazione va investita in misure atte a migliorare in modo sensibile la qualità del traffico lento.
- Nodi multimodali in prossimità di grandi stazioni concernenti tutti i mezzi di trasporto: questi nodi assolvono una funzione essenziale in quanto favoriscono la mobilità combinata e consentono quindi di sfruttare al massimo il potenziale del sistema dei trasporti.
- Gestione del sistema dei trasporti: dare la precedenza alle misure d'esercizio rispetto a quelle edilizie è uno dei capisaldi dei programmi d'agglomerato. Anche questo tipo di misure riguarda tutti i mezzi di trasporto su strada e comprende diversi provvedimenti volti a stabilizzare il flusso del traffico e quindi a migliorare il sistema globale dei trasporti.
- Valorizzazione/Sicurezza negli spazi stradali: un obiettivo d'efficacia fondamentale è il miglioramento della sicurezza del traffico. Riqualificando le strade di attraversamento dei centri abitati, è possibile migliorare in modo consistente e a costi relativamente contenuti la sicurezza del traffico, intendendo con essa anche la percezione soggettiva di sicurezza. Allo stesso tempo, queste misure concorrono a migliorare la qualità di vita dei residenti e quindi quella dell'insediamento in generale.

Nell'allegato (liste 1–22) sono riportate singolarmente le misure di priorità A e – nell'ottica di fornire una prospettiva sul fabbisogno futuro di investimenti nel medio termine – quelle di priorità B e C* relative alle seguenti categorie: ferrovia, nodi multimodali, autobus/strada, tram/strada, capacità stradali, gestione del traffico, valorizzazione/sicurezza negli spazi stradali e traffico lento. Va tuttavia precisato che, soprattutto per quanto riguarda le misure di priorità C*, le previsioni presentate sono caratterizzate da un elevato grado di incertezza.

Diverse misure che, a norma delle basi legali e delle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2ª generazione, potrebbero essere cofinanziate con il fondo infrastrutturale, sono state classificate come prestazioni proprie. Si tratta per lo più di singole misure i cui effetti si manifestano a livello locale e di cui gli agglomerati sono in grado di sopportare i costi. Secondo il princi-

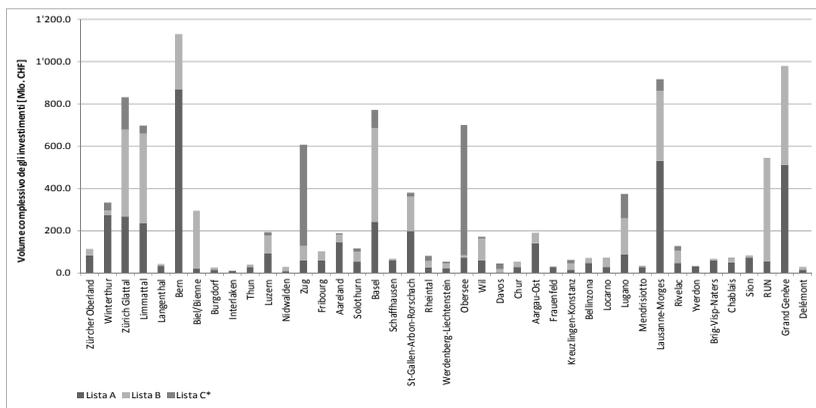
pio della sussidiarietà, del loro finanziamento possono essere incaricati gli enti responsabili.

Dalla prioritizzazione delle misure è risultato un volume d'investimento pari a 4,71 miliardi di franchi per le misure della lista A e a 6,03 miliardi di franchi per le misure delle liste B, e C*, il che equivale a una riduzione di circa la metà rispetto ai costi d'investimento per i quali è stata presentata domanda di cofinanziamento.

Qui di seguito è rappresentato il volume d'investimento complessivo relativo a ciascun programma d'agglomerato per le misure delle liste A, B e C*.

Figura 2

Volume d'investimento complessivo per programma d'agglomerato: misure delle liste A, B e C*



1.3.4.3 Risultati della valutazione degli effetti dei programmi

Gli effetti dei programmi sono stati valutati utilizzando criteri di efficacia (cfr. n. 1.3.2.2). Le Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione contengono requisiti più stringenti rispetto a quelli previsti per i programmi di 1^a generazione, ragione per cui anche la valutazione è stata più severa. Se a questo si aggiunge il fatto che nell'ambito della 2^a generazione non sono stati più assegnati punti per le prestazioni preliminari, ne risulta che, nonostante il livello di qualità generalmente più elevato, il punteggio medio dei programmi è rimasto sostanzialmente invariato.

- Per quanto riguarda il criterio d'efficacia «Migliore qualità del sistema dei trasporti», sono per esempio stati sottratti dei punti nei casi in cui le singole misure non sono state sufficientemente integrate in una visione globale oppure se, nonostante gli effetti previsti fossero positivi, si rivelavano essere troppo circoscritti e non consentivano quindi di modificare in modo sostanziale il sistema dei trasporti nell'ottica di una mobilità sostenibile.
- I punteggi bassi per il criterio d'efficacia «sviluppo centripeto degli insediamenti» sono riconducibili per esempio alla mancanza (o scarsa chiarezza)

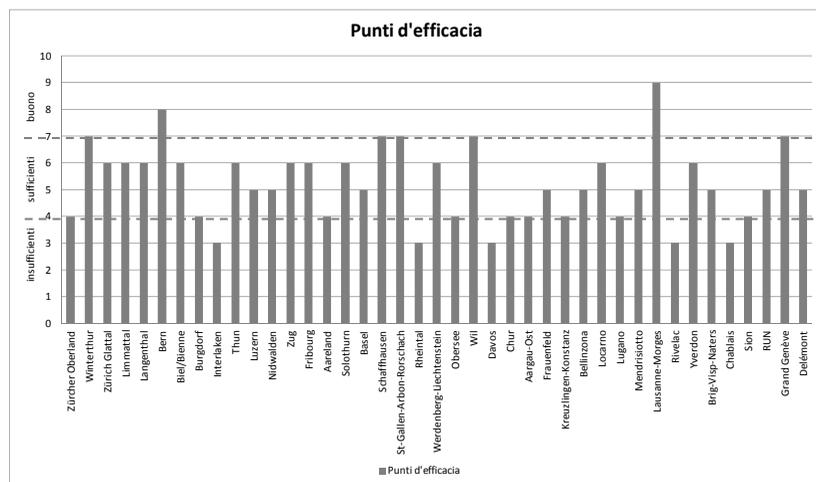
di una strategia globale per l'intera regione atta ad evidenziare e rendere credibile un coerente sviluppo verso l'interno dell'insediamento. Altre ragioni sono: una scarsa prioritizzazione a livello di poli di sviluppo ovvero lo scarso orientamento ai trasporti pubblici e al traffico lento; la mancanza o insufficienza delle misure per la gestione dei grandi generatori di traffico; il grado di indeterminazione delle misure e quindi l'impossibilità di dimostrarne gli effetti concreti. Rispetto a quanto fatto per i programmi di 1ª generazione, infine, questa volta nella valutazione si è dato maggior peso all'obiettivo della riduzione della dispersione degli insediamenti.

- I risultati modesti delle valutazioni effettuate sulla base del criterio d'efficacia «inquinamento dell'ambiente e consumo di risorse» sono stati dovuti, per esempio, a una riduzione delle emissioni di sostanze nocive troppo esigua, a un'insufficiente inversione di tendenza riguardo al consumo di superficie d'insediamento oppure all'assenza di misure atte a valorizzare in modo mirato il paesaggio in quanto spazio naturale e ricreativo.
- Un punteggio contenuto per il criterio d'efficacia «sicurezza del traffico» è stato dato, per esempio, quando il programma non prevedeva un'eliminazione sistematica delle principali cause d'incidente menzionate nell'analisi. In questo caso, inoltre, rispetto a quanto fatto per i programmi di 1ª generazione, nella valutazione si è dato maggior peso all'obiettivo del miglioramento della percezione soggettiva di sicurezza.

I risultati più soddisfacenti sono stati ottenuti in relazione al criterio concernente il miglioramento del sistema dei trasporti. Per quanto riguarda gli altri criteri d'efficacia, nessun programma ha raggiunto il punteggio massimo.

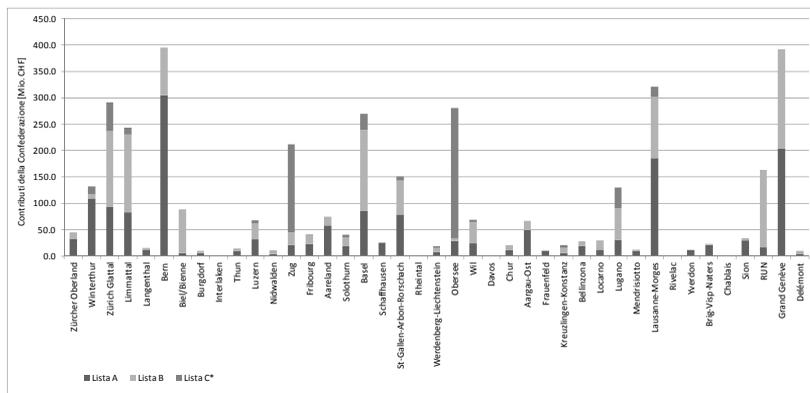
Figura 3

Punti d'efficacia dei programmi d'agglomerato di 2ª generazione



La maggior parte dei programmi d'agglomerato (29 su 41) presenta nel complesso un punteggio sufficiente (tra 4 e 6 punti). Circa un sesto (7 su 41) è classificato con

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



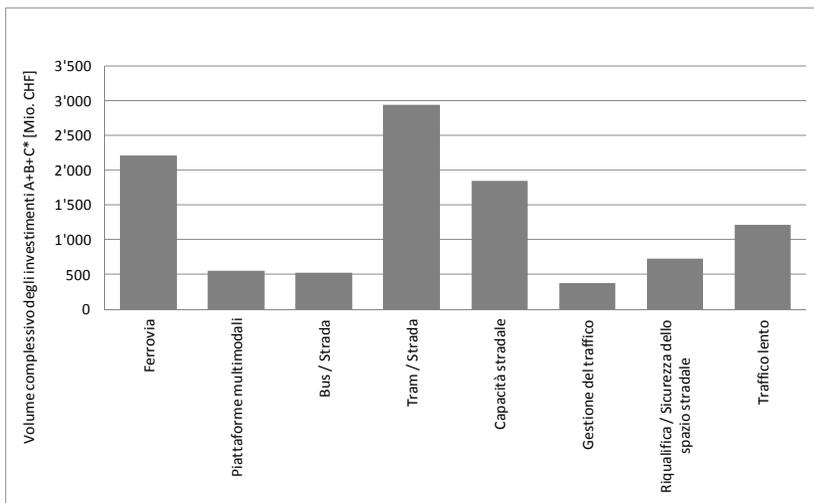
I contributi federali sono erogati soprattutto nei cinque principali agglomerati, vale a dire Zurigo (Glattal e Limmattal), Basilea, Grand Genève, Berna e Losanna-Morges, in considerazione dell'urgente fabbisogno di infrastrutture di traffico dai costi elevati, ma anche dell'ampio perimetro d'influenza di questi agglomerati. Il fabbisogno di investimenti per le misure della lista A negli agglomerati di Berna e Basilea era stato indicato nel quadro dei programmi d'agglomerato di 1^a generazione in riferimento alle misure della lista B; quanto agli agglomerati di Zurigo, Grand Genève e Losanna-Morges, le intense dinamiche di sviluppo verificatesi hanno fatto aumentare il fabbisogno di investimenti (cfr. fig. 7). I contributi federali permettono tuttavia di garantire che i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico e ambientali siano convenientemente sostenuti (art. 17d cpv. 3 LUMin). Grazie alla ripartizione ben equilibrata delle misure tra la lista A e la lista B, gli investimenti possono essere opportunamente suddivisi in tappe. I contributi federali destinati alle misure della lista A degli agglomerati di piccole e medie dimensioni registrano per la maggior parte, e talvolta marcatamente, una crescita al di sopra delle aspettative basate sulle misure della lista B dei programmi d'agglomerato di 1^a generazione. Si sono inoltre aggiunti 13 nuovi programmi presentati da piccoli e medi agglomerati. L'importo in termini assoluti più contenuto degli investimenti per singolo agglomerato è riconducibile al fatto che, nella maggior parte dei casi, il sistema dei trasporti locale può essere considerevolmente migliorato senza dover attingere a risorse consistenti; tale importo è inoltre fortemente relativizzato se il contributo federale viene rapportato al numero di abitanti e di posti di lavoro (cfr. fig. 8).

1.3.4.4 Analisi dei risultati

Dall'analisi dei risultati della prioritizzazione delle misure e dalla ripartizione degli investimenti tra le principali categorie di misure emerge il quadro riportato qui sotto.

Figura 6

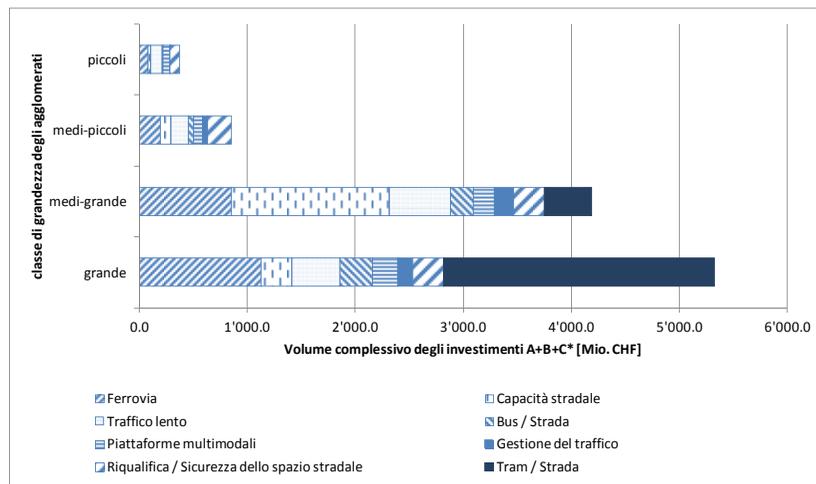
Volume complessivo degli investimenti per le misure delle liste A, B e C* (suddivisi per categoria di misure)



Gli investimenti destinati alle misure nelle categorie ferrovia, tram/strada e capacità stradali costituiscono la parte più consistente dei contributi.

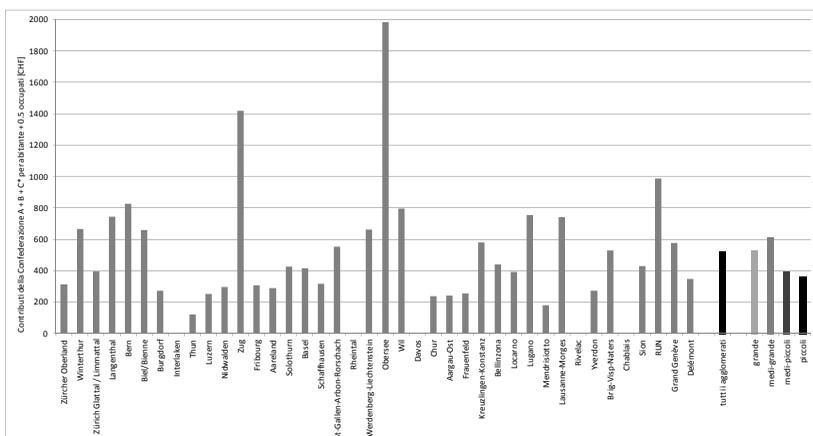
Le misure delle categorie ferrovia e tram/strada riguardano soprattutto i grandi agglomerati (Zurigo, Basilea, Grand Genève, Berna e Losanna-Morges) e quelli medio-grandi («Réseau urbain neuchâtelois» o Rete Urbana Neocastellana RUN, Bienne, Aareland, Lucerna, Argovia Est, Winterthur, San Gallo-Arbon-Rorschach e Lugano), dove la scarsa disponibilità di superfici, la forte domanda e le elevate esigenze in termini di efficienza delle risorse fanno sì che il sistema tranviario e la rete celere regionale (S-Bahn) rappresentino le soluzioni più idonee. Negli agglomerati medio-grandi si prospettano tuttavia investimenti ingenti anche per potenziare le capacità della rete stradale. Nelle altre categorie di misure i volumi d'investimento sono più contenuti, ma ripartiti più equamente fra le diverse classi di grandezza degli agglomerati. Merita una menzione particolare l'impegno profuso dalla Confederazione nel settore del traffico lento. Quest'ultimo infatti, grazie al ridotto fabbisogno di superfici, all'elevata efficienza a livello delle risorse, alla compatibilità con gli insediamenti e ai costi relativamente bassi, presenta grandi potenzialità come mezzo di trasporto alternativo sulle strade delle città e degli agglomerati.

Volume complessivo degli investimenti per categoria di misure (misure delle liste A, B e C*) secondo la grandezza degli agglomerati



Se si osserva il rapporto tra i contributi federali e il numero di abitanti e di posti di lavoro (cfr. fig. 8), si ha un quadro più pertinente della ripartizione dei fondi tra le diverse classi di grandezza degli agglomerati e tra i singoli agglomerati. Le divergenze che emergono sono espressione da una parte della diversa necessità d'intervento da un agglomerato all'altro e, dall'altra, del rapporto costi-benefici dei singoli programmi. Alcuni programmi d'agglomerato prevedono la realizzazione, a medio termine (lista B o C*), di infrastrutture che implicano costi elevati in rapporto alla dimensione dell'agglomerato. Ne sono esempi in particolare i programmi di Obersee, la Rete Urbana Neocastellana (RUN) e il programma di Zugo.

Contributi federali per programma d'agglomerato per le misure delle liste A, B e C*, in rapporto alla grandezza dell'agglomerato



1.3.5 Programma Traffico d'agglomerato

Con il programma Traffico d'agglomerato vengono sostenuti importanti interventi all'interno degli agglomerati. L'Assemblea federale decide, mediante decreto federale, quali interventi nel traffico d'agglomerato saranno cofinanziati dalla Confederazione e definisce l'aliquota di contribuzione.

1.3.5.1 Aliquota di contribuzione

Nel decreto federale viene fissata l'aliquota di contribuzione della Confederazione (inclusi i contributi massimi) per ciascun agglomerato per le misure della lista A di 2^a generazione. L'aliquota di contribuzione per queste misure è perciò prestabilita.

1.3.5.2 Lista A

Mediante decreto federale, il nostro Collegio chiede all'Assemblea federale di sbloccare i crediti per finanziare le misure di 2^a generazione della lista A dei singoli programmi d'agglomerato (cfr. tabella 3, colonna relativa alle misure della lista A). Questo consente di cofinanziare le misure con efficacia da buona a molto buona, pronte per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato entro i quattro anni successivi all'entrata in vigore del decreto federale. I mezzi finanziari per le misure della lista A sono così definitivamente sbloccati. Queste misure non verranno riesaminate in rapporto alla loro efficacia, ma soltanto alla loro conformità con la convenzione sulle prestazioni e questo prima dell'inizio dei lavori.

1.3.5.3 Lista B

Le misure della lista B sono una parte importante del programma d'agglomerato e – a condizione che sussistano i fondi – saranno cofinanziate con crediti federali nel quadro della 3^a generazione di programmi (cfr. tabella 3, colonna relativa alle misure della lista B). Tra circa quattro anni il nostro Collegio sottoporrà al Parlamento un nuovo messaggio nel quale chiederà di sbloccare i crediti necessari a finanziare tali misure. Le misure B verranno allora riesaminate secondo i medesimi criteri iniziali, come se si trattasse di nuove misure. In questa sede si potranno quindi apportare le modifiche necessarie.

1.3.5.4 Panoramica dei programmi d'agglomerato

Dall'esame dei programmi d'agglomerato risultano contributi federali pari a circa 1,68 miliardi di franchi per le misure della lista A e a circa 1,47 miliardi di franchi per quelle della lista B, per un totale complessivo di circa 3,15 miliardi di franchi per le liste A + B. Tra i 2,56 miliardi di franchi per progetti urgenti sbloccati con il decreto federale del 4 ottobre 2006 (cfr. n. 1.2.3), gli 1,51 miliardi sbloccati il 21 settembre 2010 per i programmi di 1^a generazione e i quasi 1,68 miliardi richiesti con decreto federale, sono stati messi a disposizione 5,75 miliardi di franchi, il che offre una riserva (nel fondo infrastrutturale) di circa 0,25 miliardi. D'altro canto, le misure della lista B di 2^a generazione richiedono investimenti per circa 1,47 miliardi di franchi e quelle della lista C* (non illustrate nel dettaglio in questa sede) investimenti nell'ordine di 1,76 miliardi, senza contare poi gli investimenti necessari per le misure di eventuali future generazioni di programmi d'agglomerato. Per questa ragione, il nostro Collegio ha presentato una proposta per il finanziamento futuro dei programmi d'agglomerato nel quadro del progetto, sottoposto a consultazione, concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento della carenza di copertura finanziaria e il programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN).

**Liste A e B con i costi per programma d'agglomerato
(livello dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi)**

Programma d'agglomerato ¹⁷	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Lista A (progetti pronti per la realizzazione con finanziamento assicurato), richiesta di sblocco dei crediti; contributo federale [in mio. fr.]	Lista B (progetti previsti); rimangono bloccati [in mio. fr.]	Totale [in mio. fr.]
Oberland zurighese	40	33,02	11,83	44,85
Winterthur	40	109,81	7,69	117,50
Zurigo Glattal	35	92,92	144,21	237,13
Limmattal	35	82,91	147,49	230,40
Langenthal	35	11,89	3,22	15,11
Berna	35	304,62	91,24	395,86
Biel/Bienne	30	5,76	82,30	88,06
Burgdorf	40	5,74	4,42	10,16
Thun	35	10,42	3,56	13,98
Lucerna	35	32,26	29,81	62,07
Nidvaldo	40	3,53	7,77	11,30
Zugo	35	20,50	24,11	44,61
Friburgo	40	23,24	17,89	41,13
Aareland	40	58,52	14,48	73,00
Soletta	35	18,84	15,91	34,75
Basilea	35	84,94	154,78	239,72
Sciaffusa	40	24,94	1,61	26,55
San Gallo-Arbon-Rorschach	40	78,85	64,87	143,72
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	8,09	15,89
Obersee	40	29,07	4,71	33,78
Wil	40	23,98	40,76	64,74
Coira	40	10,93	10,28	21,21
Argovia-Est	35	49,11	17,17	66,28
Frauenfeld	35	9,52	0,36	9,88
Kreuzlingen-Costanza	35	5,27	10,06	15,33
Bellinzona	40	18,60	8,07	26,67

¹⁷ L'ordine in cui sono riportati i programmi d'agglomerato segue la numerazione dell'Ufficio federale di statistica.

Programma d'agglomerato ¹⁷	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Lista A (progetti pronti per la realizzazione con finanziamento assicurato), richiesta di sblocco dei crediti; contributo federale [in mio. fr.]	Lista B (progetti previsti); rimangono bloccati [in mio. fr.]	Totale [in mio. fr.]
Locarno	40	11,66	17,56	29,22
Lugano	35	31,23	59,22	90,45
Mendrisiotto	35	9,85	2,12	11,97
Losanna-Morges	35	185,48	116,12	301,60
Yverdon	35	10,94	0,30	11,24
Brig-Visp-Naters	35	20,42	2,69	23,11
Sion	40	29,25	4,34	33,59
RUN (Rete Urbana Neocastellana)	30	16,63	145,41	162,04
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	187,54	391,61
Delémont	35	4,80	4,78	9,58
Totale		1681,32	1466,77	3148,09

Le liste 1–22 nell'allegato offrono un quadro d'insieme delle singole misure con priorità A, B e C*, con i relativi costi. Inoltre, per ogni agglomerato sono state allestite dettagliate documentazioni aggiuntive (complete di rapporto d'esame e confronti trasversali), che sono state trasmesse agli agglomerati.

1.4 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato

1.4.1 Convenzioni sulle prestazioni

In base ai programmi d'agglomerato e al decreto finanziario dell'Assemblea federale, il DATEC conclude, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile (art. 24 cpv. 1 OUMin). La convenzione include le misure cofinanziate dalla Confederazione da realizzare nel campo dell'infrastruttura stradale e ferroviaria, le prestazioni proprie e le misure non cofinanziabili relative ai settori trasporti e insediamenti. Nella convenzione vanno disciplinati in particolare: i provvedimenti e i pacchetti di provvedimenti da realizzare, lo scadenzario, il contributo federale, le esigenze per l'allestimento dei rapporti, le competenze e le responsabilità, le modalità d'adeguamento, le composizioni in caso di mancato adempimento della convenzione, come anche la durata di validità (art. 24 cpv. 2 OUMin). La convenzione deve inoltre specificare i criteri cui attenersi per effettuare il controlling degli effetti e delle finanze.

L'ARE verifica periodicamente (ogni quattro anni) il rispetto delle convenzioni sulle prestazioni (art. 24 cpv. 6 OUMin), aggiornandole in base al più recente stato di pianificazione e realizzazione.

1.4.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle autorità competenti, l'Ufficio federale competente fissa, d'intesa con l'ente responsabile, le modalità di pagamento delle misure della lista A pronte per essere realizzate e il cui finanziamento è assicurato (art. 24 cpv. 4 OUMin)¹⁸. Gli Uffici federali competenti sono responsabili dell'accompagnamento della misura e del controllo finanziario. Le condizioni per un eventuale prefinanziamento dei provvedimenti da parte degli enti responsabili sono disciplinate nell'articolo 24a OUMin.

1.4.3 Seguito dei lavori

Conformemente alla legge sul fondo infrastrutturale, il Consiglio federale informa ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma Traffico d'agglomerato e il Parlamento sblocca di volta in volta i crediti necessari per il periodo successivo. Affinché i crediti possano essere sbloccati, è tuttavia necessario trovare una soluzione per garantire la continuazione del cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 1

Conformemente a questa disposizione, dal credito residuo bloccato secondo l'articolo 2 del decreto federale del 21 settembre 2010¹⁹ che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011 vengono liberati i mezzi necessari a realizzare le misure della lista A di 2^a generazione. Poiché il fondo non può indebitarsi (art. 9 cpv. 1 LFIT), i mezzi finanziari sbloccati saranno poi effettivamente erogati in funzione delle liquidità disponibili. Il momento e l'entità degli impegni assunti per le singole misure e i pacchetti di misure (cfr. liste 1–22 nell'allegato) dipendono pertanto dalle risorse disponibili nel fondo infrastrutturale. All'occorrenza, può essere convenuto un prefinanziamento dei provvedimenti da parte degli enti responsabili secondo l'articolo 24a OUMin.

¹⁸ Ai sensi dell'articolo 2 della legge federale del 1° lug. 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e dell'articolo 41 della legge federale del 7 ott. 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01) gli impianti di trasporto (stradale) sovvenzionati dalla Confederazione devono essere verificati per garantirne la conformità con le disposizioni della LPN e della LPAmb.

¹⁹ FF 2010 6087

Art. 2

Questa disposizione fissa, per ciascun programma d'agglomerato, l'aliquota di contribuzione e il contributo massimo della Confederazione (livello dei prezzi: 2005, rincaro e IVA esclusi). Tale importo corrisponde alla somma dei contributi massimi concessi per le misure e i pacchetti di misure sostenuti dalla Confederazione secondo la lista A. L'aliquota di contribuzione si applica anche alle singole misure e ai pacchetti di misure. Il contributo che ne deriva non può comunque mai superare l'importo massimo stabilito per misura e pacchetto di misure (cfr. liste 1–22 nell'allegato). Eventuali costi supplementari sono a carico degli agglomerati e dei loro enti responsabili.

Art. 3

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

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

Il fondo infrastrutturale è stato creato per garantire la continuità e l'affidabilità del finanziamento necessario ad affrontare i principali problemi che si frappongono al miglioramento delle infrastrutture di traffico negli agglomerati. Giuridicamente non autonomo e dotato di una contabilità propria (art. 1 LFIT), il fondo è stato alimentato mediante un versamento iniziale di 2,6 miliardi di franchi dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale ed è ora finanziato mediante una quota del prodotto netto secondo l'articolo 86 capoverso 3 Cost., assegnata annualmente dall'Assemblea federale nell'ambito del preventivo (art. 2 LFIT). Nel 2011 è stato effettuato un ulteriore versamento unico per un ammontare di 0,85 miliardi di franchi. Il decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato disciplina lo sblocco dei mezzi finanziari necessari alla realizzazione dei programmi della generazione successiva; esso non modifica né la liquidità né la concezione del fondo infrastrutturale stesso. Non sono pertanto prevedibili ulteriori ripercussioni sulla politica finanziaria rispetto a quanto già deciso dal Parlamento con la legge infrastrutturale.

Dal fondo infrastrutturale non sono prelevati contributi destinati alla manutenzione o all'esercizio dei trasporti negli agglomerati. Tuttavia, nella misura in cui mediante tale fondo vengono sostenuti investimenti nel settore delle reti celeri regionali, in futuro la Confederazione verserà importi corrispondenti nel quadro del finanziamento delle ferrovie.

Conformemente al rapporto del 21 agosto 2013²⁰ concernente il piano finanziario 2015–2017, la situazione dal punto di vista della Confederazione si presenta come illustrato nella tabella qui sotto.

²⁰ www.efv.admin.ch > Dokumentation > Finanzberichterstattung > Finanzpläne > Finanzplan 2015–2017

**Tabella Fondo infrastrutturale (rapporto del 21 agosto 2013
concernente il piano finanziario 2015–2017)**

Mio. fr.	Preventivo 2013	Preventivo 2014	Piano finanz. 2015	Piano finanz. 2016	Piano finanz. 2017
Versamenti al fondo	1026	1049	1005	1113	1202
Versamento sanzioni riduzione CO ₂ automobili	–	–	1	2	4
Versamento annuale	1026	1049	1004	1111	1198
Prelievi dal fondo	147	1272	1242	1134	1063
Strade nazionali, completamento	730	670	590	485	400
Strade nazionali, eliminazione problemi di capacità	130	115	155	210	230
Traffico d'agglomerato	566	447	457	398	392
Strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni perife- riche	45	40	40	41	41
Liquidità del fondo	1296	1073	836	815	953

3.2 Ripercussioni per i Cantoni, le città e i Comuni

I mezzi del fondo infrastrutturale sono destinati, tra l'altro, a finanziare misure finalizzate a migliorare il sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Il presente decreto federale si limita a stabilire i contributi massimi per le misure A di 2^a generazione nel quadro del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato. Poiché i maggiori problemi di traffico riguardano gli agglomerati, il decreto è della massima importanza proprio per queste aree. I Cantoni e gli agglomerati da soli non sarebbero in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di traffico in aree densamente popolate sono particolarmente elevati.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, pari a circa 1,68 miliardi di franchi secondo il decreto federale, implica un volume complessivo d'investimento di circa 4,71 miliardi di franchi (con un'aliquota di contribuzione media di circa il 35 %). Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni dovranno stanziare contributi di circa 3,03 miliardi di franchi e continueranno quindi a farsi carico dell'onere maggiore. In questo senso, i tempi di attuazione delle misure sono direttamente proporzionali alle possibilità finanziarie dei Cantoni, delle città e dei Comuni.

Non tutte le misure potranno essere attuate completamente negli anni dal 2015 al 2018; anzi, per alcune di esse il processo potrà essere avviato soltanto verso la fine di tale periodo. Inoltre, anche per la 2^a generazione del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato si rinuncia a stabilire un termine inderogabile per l'inizio dei lavori (cfr. n. 1.3.3.2), il che significa che il fabbisogno di mezzi si protrarrà verosimilmente per alcuni anni dopo il 2018.

I mezzi del fondo infrastrutturale non sono destinati alle misure concernenti la manutenzione o l'esercizio dei trasporti negli agglomerati. Fatta eccezione per le infrastrutture delle reti regionali celeri (cfr. n. 3.1), i costi d'esercizio e di manutenzione per le nuove infrastrutture sono quindi a carico dei Cantoni, delle città e dei Comuni, le cui uscite risultano per forza di cose più elevate.

Nei Cantoni e negli agglomerati, il finanziamento nel settore del traffico d'agglomerato è di regola disciplinato da leggi. Quanto al fabbisogno supplementare di personale nei Cantoni, nelle città e negli agglomerati, la soluzione dipende dalla forma organizzativa adottata e dalle strutture già esistenti. La necessità di adeguare le legislazioni cantonali e la questione del fabbisogno di personale supplementare nei Cantoni, nelle città e negli agglomerati non sono approfondite nel presente messaggio in quanto già affrontate nel quadro del messaggio del 2 dicembre 2005²¹ relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (Fondo infrastrutturale).

3.3 Ripercussioni per l'economia

Necessità e possibilità d'intervento dello Stato

Le città e gli agglomerati svizzeri soffrono visibilmente di problemi di congestione stradale. In molte località la situazione è caratterizzata da continui e importanti flussi di traffico, da immissioni sonore ed emissioni nocive di inquinanti atmosferici, oltre che da intasamenti, e tutto ciò si ripercuote negativamente sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente. Le code e il relativo dispendio di tempo causano già oggi costi annuali nettamente superiori al miliardo di franchi. Il fondo infrastrutturale assicura i contributi federali necessari a migliorare il sistema dei trasporti negli agglomerati. Il decreto in oggetto disciplina lo sblocco dei crediti per la 2^a generazione del programma Traffico d'agglomerato e segna un altro importante passo avanti nell'esecuzione della legge sul fondo infrastrutturale. Lo scopo della 2^a generazione del programma Traffico d'agglomerato è ottenere il finanziamento delle misure aventi un rapporto costi-benefici da buono a molto buono e realizzabili ovvero finanziabili nell'arco di quattro anni. Si intende così contribuire in maniera sostanziale al mantenimento della funzionalità delle reti di trasporto.

Conseguenze per i singoli gruppi della società

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

²¹ FF 2006 701

Non solo i lavoratori, ma anche l'industria e il settore dei servizi possono trarre beneficio da un migliore sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati ovvero da una maggiore accessibilità. Va inoltre sottolineato che il decreto federale comporterà un volume d'investimento di circa 4,71 miliardi di franchi, che andranno a diretto vantaggio dell'industria edilizia. In questo importo non sono inoltre calcolati gli effetti indiretti sulla congiuntura.

Conseguenze per l'insieme dell'economia

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

Regolamentazioni alternative

Circa il 75 per cento della popolazione svizzera vive in una città o in un agglomerato. I centri urbani forniscono importanti impulsi in ambito economico, sociale, culturale e politico. Tuttavia, il processo di urbanizzazione, con la crescente pressione sul tessuto urbano, comporta anche diversi svantaggi: aumento del traffico e del carico ambientale, problemi sociali e una difficile situazione delle finanze pubbliche. Questi problemi danneggiano l'attrattiva economica delle città e la qualità di vita della popolazione. Spesso, la loro portata oltrepassa inoltre le possibilità, competenze e vincoli amministrativi delle città, le quali non sono pertanto in grado di affrontarli da sole.

In seguito all'accettazione della nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) nella votazione popolare del 28 novembre 2004, alla Confederazione sono stati conferiti nuovi compiti. Di conseguenza, una parte del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali vengono ora impiegati anche per «provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati» (art. 86 cpv. 3 lett. b^{bis} Cost.).

Su queste disposizioni si fonda il principio, deciso con l'adozione della LFIT, cui fa capo il cofinanziamento da parte della Confederazione di misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Il decreto in oggetto rappresenta un ulteriore passo nell'adempimento del mandato legale previsto dalla legge sul fondo infrastrutturale.

Aspetti pratici dell'esecuzione

Il sostegno di programmi d'agglomerato coordinati a livello di trasporti e pianificazione del territorio consente di risolvere i problemi del traffico in un'ottica globale mediante una concertazione ponderata di tutti i vettori di trasporto e in armonia con l'evoluzione dell'urbanizzazione. I vettori di trasporto vengono ulteriormente svi-

luppato in base ai loro vantaggi comparativi, il che assicura un impiego efficiente delle risorse limitate.

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

3.4 Ripercussioni per il territorio e l'ambiente

Il programma Traffico d'agglomerato, con le misure delle liste A e B, produce molteplici effetti positivi sugli insediamenti e l'ambiente, in particolare sulla qualità dell'aria, sul clima, i paesaggi, gli spazi vitali e le acque, l'utilizzazione della superficie e la qualità di vita negli insediamenti. Il principio dello sviluppo sostenibile esige che l'aumento del traffico venga gestito contenendo l'impatto ambientale e salvaguardando o addirittura migliorando la qualità degli insediamenti. Il fondo infrastrutturale in generale e il programma Traffico d'agglomerato in particolare possono fornire un importante contributo in tal senso. L'approccio basato su una visione globale dei trasporti consentirà di ottimizzare l'utilizzo dei differenti mezzi di trasporto negli agglomerati. La ripartizione modale («modal split») passerà così prevedibilmente a vantaggio dei trasporti pubblici e del traffico lento, il che consentirà di gestire in modo più sostenibile il traffico per quanto concerne il consumo di superficie, il consumo energetico e l'inquinamento acustico e atmosferico. Incentivando lo sviluppo qualitativamente elevato degli insediamenti verso l'interno non solo si contrasta la tendenza a una dispersione degli insediamenti, e la conseguente progressiva perdita di superfici coltivate e spazi naturali, ma si rafforza anche lo sviluppo dei centri. Il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico lento nelle regioni densamente popolate contribuisce anche a raggiungere gli obiettivi di politica climatica ai sensi della legge del 23 dicembre 2011²² sul CO₂ e del Protocollo di Kyoto. Per di più le strategie adottate in materia di paesaggio, e le misure che ne derivano, contribuiscono alla valorizzazione degli spazi vitali e promuovono la qualità di vita della popolazione.

Tutte le misure finanziate con i mezzi del fondo infrastrutturale sottostanno alle normali procedure in materia ambientale e di pianificazione del territorio e devono rispettare gli obiettivi ambientali (aria, rumore, natura e paesaggio ecc.) stabiliti dalla legge.

4 Programma di legislatura

Il progetto è stato annunciato nel messaggio del 25 gennaio 2012²³ sul programma di legislatura 2011–2015 e nel decreto federale del 15 giugno 2012²⁴ sul programma di legislatura 2011–2015.

²² RS 641.71

²³ FF 2012 305, in particolare pag. 438

²⁴ FF 2012 6413, in particolare pag. 6421

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

L'Assemblea federale ha adottato la legge sul fondo infrastrutturale (LFIT) sulla base degli articoli 86 capoverso 3 e 173 capoverso 2 Cost. Il presente decreto federale si fonda sull'articolo 7 capoverso 4 LFIT. Questa disposizione stabilisce inoltre che il Consiglio federale informi di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chieda di sbloccare i crediti per il periodo successivo.

Con il presente decreto federale chiediamo di approvare la prosecuzione del programma Traffico d'agglomerato e di sbloccare una parte dei crediti destinati alla realizzazione dei programmi d'agglomerato.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La creazione del fondo infrastrutturale non ha avuto alcuna incidenza sugli impegni della Svizzera nei confronti di Stati terzi.

Il finanziamento di misure nelle regioni estere limitrofe si rifà all'articolo 17a capoverso 3 LUMin. Le misure infrastrutturali da adottare nelle zone all'estero in prossimità del confine possono rientrare nel finanziamento del programma se le infrastrutture servono in primo luogo al miglioramento della situazione del traffico nella parte svizzera dell'agglomerato, se il Paese limitrofo partecipa anch'esso al finanziamento ed è adeguatamente integrato nell'ente responsabile²⁵.

Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

Conformemente alla LFIT, il Governo informa di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma Traffico d'agglomerato e chiede di sbloccare i crediti per il periodo successivo. Il programma e la richiesta per lo sblocco dei crediti non contengono prescrizioni di natura legislativa e non sottostanno a referendum. Possono pertanto essere emanati sotto forma di decreto federale semplice.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

L'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. prevede che «le disposizioni in materia di sussidi contenute in leggi e decreti federali di obbligatorio generale nonché i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi» richiedano «il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera» (freno delle spese).

²⁵ FF 2006 701, in particolare pag. 731

Il consenso per tutte le misure finanziate con il fondo infrastrutturale è già stato ottenuto nel quadro della LFIT e con il rispettivo credito complessivo di 20,8 miliardi di franchi. Non è quindi necessario sottoporre ancora una volta il presente decreto federale al freno delle spese.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990²⁶ sui sussidi si applicano al fondo infrastrutturale a titolo sussidiario.

²⁶ RS 616.1

Elenco delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FABI	Messaggio del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto indiretto (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria); FF 2012 1283
FInFer	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
LFIT	Legge federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale; RS 725.13)
LPAmb	Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente); RS 814.01
LPN	Legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio; RS 451
LUMin	Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali; RS 725.116.2
NEB	Decreto federale del 10 dicembre 2012 concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento; FF 2012 617
NPC	Decreto federale del 3 ottobre 2003 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni; FF 2003 5745
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale; RS 725.116.21
TP	Trasporto pubblico
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
USTRA	Ufficio federale delle strade

Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano nelle liste di misure con priorità B e C* sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione. Non si tratta quindi di valori garantiti. Fatto salvo un futuro cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato, si potrà procedere a un nuovo esame nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3^a generazione o di una generazione successiva.

1. Lista delle misure ferrovia, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon – Ausbau Bushof: Teil Personenunterführung Ost	12.55	40 %	5.02
0230 Winterthur	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	116.58	40 %	46.63
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	35.85	35 %	12.55
	Zürich – Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	26.88	35 %	9.41
	Dübendorf – Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2.06	35 %	0.72
0261-2 Limmat-tal	Dietikon – Doppelspur-Ausbau BDWM	31.01	35 %	10.85
0329 Langenthal	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	26.55	35 %	9.29
0351 Bern	Realisierung Bahnhof RBS	466.00	35 %	163.10
	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	35 %	108.21
0371 Biel/Bienne	Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)	1.91	30 %	0.57
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	1.62	35 %	0.57
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	8.96	35 %	3.14
	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	2.69	35 %	0.94
	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr – Teilmassnahme 11: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	0.90	35 %	0.31

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Quartierverbindungen in der Agglomeration – Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	9.01	35 %	3.15
	Quartierverbindungen in der Agglomeration – Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	15.32	35 %	5.36
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.01	40 %	0.40
2581 Aareland	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrasse mit Aufwertung Ortsdurchfahrt – Teil: Eigentrasse	9.64	40 %	3.86
2939 Schaffhausen	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen–Neuhausen	32.71	40 %	13.08
	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.24	40 %	0.90
	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.33	40 %	0.93
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Bahnhof St.Fiden	2.69	40 %	1.08
	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	0.90	40 %	0.36
	Rorschach, Stadtbahnhof	25.99	40 %	10.40
	Goldach, Bahnhof	2.24	40 %	0.90
	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.27	40 %	0.11
	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.17	40 %	0.47
	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperon	1.97	40 %	0.79
	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) – Teil Weiche Gossau	2.69	40 %	1.08
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr – LV-Unterführung als Verbindung von Heerbrugg und Widnau	2.69	0 %	–
3271 Werdenberg-Liechtenstein	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe – Aufwertungen	3.41	35 %	1.19
4566 Frauenfeld	S-Bahnhalte Frauenfeld Langdorf	10.95	35 %	3.83
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	7.44	40 %	2.98
5113 Locarno	Nodo ferroviario TILO di Minusio	4.48	40 %	1.79
5890 Rivelac	élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	8.92	0 %	–
5938 Yverdon	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	6.27	35 %	2.20

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005. esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
6266 Sion	Interface de la gare d' Ardon	0.60	40 %	0.24
	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey	0.40	40 %	0.16
	Interface de la gare de Saint-Léonard	0.25	40 %	0.10
6458 RUN	Amélioration de la capacité Le Locle-la Chaux-de-Fonds	19.72	30 %	5.91
6621 Grand Genève	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD: élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	5.38	40 %	2.15
	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1 ^{re} étape)	4.48	40 %	1.79
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	7.51	40 %	3.00
	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland: passage sous voie Est au bout des quais	9.86	40 %	3.94
	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	9.41	40 %	3.76
6711 Delémont	Halte ferroviaire à la Communance	2.49	35 %	0.87
Totale		1257.17		448.09

2. Lista delle misure ferroviaria, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0230 Winterthur	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Grüze	3.14	40 %	1.25
	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Oberwinterthur	2.69	40 %	1.08
	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Hegi	4.93	40 %	1.97
0371 Biel/Bienne	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	30 %	8.46
	Langsamverkehr; Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofspassage Biel	9.96	30 %	2.99
1061 Luzern	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	24.89	35 %	8.71
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	4.06	35 %	1.42
1509 Nidwalden	Haltestelle Bitzi	5.84	40 %	2.34
2581 Aareland	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	12.45	40 %	4.98
2601 Solothurn	Luterbach-Attisholz SBB	9.96	35 %	3.49
	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	29.04	35 %	10.16
2701 Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	1.79	35 %	0.63
2939 Schaffhausen	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	0.90	40 %	0.36
	Erweiterung Zugangswege zu westlichem Perron in Dachsen	0.27	40 %	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	2.69	40 %	1.08
3425 Wil	Bahnhaltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn	10.75	40 %	4.30
	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn – Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.12	40 %	1.65
	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn – Trasseverlegung Wil-West	25.99	40 %	10.40
3901 Chur	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	16.85	40 %	6.74
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	6.64	35 %	2.32
	Baden Bahnhof, Personenunterführung Nord und Perronzugang Nord	8.30	35 %	2.90

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	35 %	0.41
5113 Locarno	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	11.37	40 %	4.55
5890 Rivelac	halte GP entre Fontanivent et Chernex	0.35	0 %	–
	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.22	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Unterführung Bahnhof Visp	3.58	35 %	1.25
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.29	0 %	–
	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.42	0 %	–
6458 RUN	Nouvelle liaison ferroviaire rapide Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle	385.35	30 %	115.60
	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon – La Chaux-de-Fonds/Bas-du-Reymond	8.07	30 %	2.42
	Bôle: voie de croisement	26.88	30 %	8.07
	Electrification tronçon Col-des-Roches – Morteau	32.26	30 %	9.68
	Boudry/Perreux: nouvelle halte	5.83	30 %	1.75
	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	3.58	30 %	1.08
6621 Grand Genève	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.24	40 %	0.90
Totale		696.08		223.05

3. Lista delle misure ferroviaria, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glatttal	Zürich – Ausbau Bahnhof Hardbrücke	134.42	0.35 %	0
	Bassersdorf – Aufwertung Bahnhofsumfeld – Fussgängerunterführungen am Bahnhof	6.72	0.35 %	0
0261-2 Limmat-tal	Dietikon – Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	30.47	0.35 %	0
1061 Luzern	Ausbau S-Bahnsystem Luzern (Teil B-Liste) Luzern – Sursee Luzern – Hochdorf Luzern – Wolhusen Luzern – Rotkreuz Luzern – Küssnacht	16.60	0.35 %	0
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung – Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	9.86	0.35 %	0
2601 Solothurn	Lohn-Lüterkofen RBS	4.98	0.35 %	0
	Langendorf BLS	12.45	0.35 %	0
2701 Basel	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	10.75	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	20.61	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	0.90	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	15.23	0.35 %	0
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Flawil, Bahnhof	2.24	0.40 %	0
3851 Davos	S-Bahn Davos – Klosters	26.88	0 %	0
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Haltestelle Sternenplatz	5.56	0.35 %	0
	Ausbau Zweigleisigkeit	8.96	0.35 %	0
5890 Rivelac	réaménagement de la gare GoldenPass	10.75	0 %	0
Totale		317.38		0

4. Lista delle misure capacità strada, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glattal	Wallisellen – Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	12.38	35 %	4.33
0351 Bern	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15.00	35 %	5.25
	Korrektion Wangental	8.99	35 %	3.15
0942 Thun	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	1.80	35 %	0.63
1061 Luzern	K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	8.11	35 %	2.84
1509 Nidwalden	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	0.98	40 %	0.39
2581 Aareland	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte «ERZO bis Bernstrasse»	22.65	40 %	9.06
	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) – Teil VSBN	9.06	40 %	3.62
2601 Solothurn	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	2.47	35 %	0.86
	Bibersit, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.24	35 %	0.43
	Solothurn, Baselstrasse	20.59	35 %	7.21
2701 Basel	Basel-Dreispitze: Knotenanpassungen	24.32	35 %	8.51
	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	46.69	35 %	16.34
	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis – P+R	6.25	35 %	2.19
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Lachen	27.30	40 %	10.92
	Kreisel Bergstrasse-Beichlenstrasse Samstagern	0.94	40 %	0.37
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West – Sommeraustrasse	2.11	40 %	0.84
	Optimierung Strassennetz in Chur West – Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.42	40 %	0.17
4021 Aargau-Ost	Handlungsprogramm Sanierung Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	35 %	1.13
	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen – Knotensanierung Mutschellen	3.74	35 %	1.31
4566 Frauenfeld	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	3.35	35 %	1.17

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	1.26	35 %	0.44
5586 Lausanne-Morges	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	19.75	35 %	6.91
	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.31	35 %	3.26
	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.07	35 %	4.92
	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	9.40	35 %	3.29
5890 Rivelac	Châtel-St-Denis: pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.50	0 %	–
	élargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	3.40	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	0.99	35 %	0.35
	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.66	35 %	0.23
6266 Sion	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.70	40 %	0.28
6458 RUN	Elimination des points noirs en matière d'accidents	5.34	30 %	1.60
6621 Grand Genève	Requalification de la route Suisse (2 ^e étape): Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Val d'Aoste)	13.92	40 %	5.57
	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord: création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	25.96	40 %	10.38
6711 Delémont	Boucle de circulation urbaine, Delémont	2.47	35 %	0.86
Totale		332.36		118.81

5. Lista delle misure capacità strada, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	6.02	35 %	2.11
	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	8.48	35 %	2.97
0351 Bern	<u>Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung</u>	4.45	35 %	1.56
	<u>Münsingen, Entlastungsstrasse Nord</u>	13.50	35 %	4.73
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	35 %	0.84
0404 Burgdorf	Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	1.42	40 %	0.57
1509 Nidwalden	Stans, Netzergänzung Stans West	4.91	40 %	1.97
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	16.47	40 %	6.59
2701 Basel	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	38.91	35 %	13.62
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	63.17	40 %	25.27
	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	14.82	40 %	5.93
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Haag / BERN – Eschen	10.95	35 %	3.83
3336 Obersee	Abzweiger St. Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	2.73	40 %	1.09
3425 Wil	<u>Autobahnanschluss Wil-West</u>	13.58	40 %	5.43
	<u>Netzergänzung Grünastrasse</u>	4.89	40 %	1.95
	<u>Knotensanierung Schwanenkreisel</u>	6.74	40 %	2.70
3851 Davos	Entlastungsstrasse I. Etappe	11.03	0 %	–
4021 Aargau-Ost	Baden, Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	22.52	35 %	7.88
5113 Locarno	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) – seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.01	40 %	0.80
	Riorganizzazione svincolo S. Materno	5.44	40 %	2.18
Totale		254.44		92.02

6. Lista delle misure capacità strada, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0230 Winterthur	Winterthur – Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	38.17	0.40 %	0
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Dietikon, Ausbau Überlandstrasse	8.48	0.30 %	0
1711 Zug	Stadttunnel Zug inkl. ZentrumPlus	468.84	0.35 %	0
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrossierung St.Gallen West / Gossau Ost	16.85	0.40 %	0
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 2	109.18	0.40 %	0
	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	506.92	0.40 %	0
3425 Wil	Netzergänzung Nord	9.43	0.40 %	0
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	1.85	0.35 %	0
5192 Lugano	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	114.51	0.35 %	0
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	6.77	0 %	0
Totale		1281.00		0

7. Lista delle misure traffico lento, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Uster – Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	2.54	40 %	1.02
	LV A-Liste	20.70	40 %	8.28
0230 Winterthur	Winterthur – Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof – Veloquerung Nord	15.27	40 %	6.11
	Winterthur – Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz – Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	7.63	40 %	3.05
	Winterthur und Umgebung – Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	5.09	40 %	2.04
	LV A-Liste	27.57	40 %	11.03
0261-1 Zürich Glatttal	Zürich – Verbindung Sihlsteg / Giesshübel (Netzstückenschliessung Haupt-routen Velo)	4.24	35 %	1.48
	Zürich – Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl-HB-Limmat	10.01	35 %	3.50
	Glatttal – «Fil Bleu» Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt	10.18	35 %	3.56
	Opfikon – Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	1.95	35 %	0.68
	LV A-Liste	7.63	35 %	2.67
0261-2 Limmat-tal	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A – Schlie-ren	5.09	35 %	1.78
	LV A-Liste	4.33	35 %	1.51
0329 Langenthal	LV A-Liste	0.99	35 %	0.35
0351 Bern	LV A-Liste	4.82	35 %	1.69
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	4.12	30 %	1.24
	LV A-Liste	4.97	30 %	1.49
0404 Burgdorf	LV A-Liste	8.47	40 %	3.39
0581 Interlaken	LV A-Liste	–	0 %	–
0942 Thun	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse	2.25	35 %	0.79
	LV A-Liste	9.53	35 %	3.34
1061 Luzern	K2: Luzern, Rebstock – Meggen, Lerchenbühl	3.65	35 %	1.28
	LV A-Liste	12.43	35 %	4.35

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch – Eigentrasseierung LV	4.87	35 %	1.70
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.65	40 %	0.66
1711 Zug	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr – Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiessstand Choller	2.19	35 %	0.77
	LV A-Liste	14.30	35 %	5.01
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.70	40 %	0.28
	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.74	40 %	0.30
	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	3.71	40 %	1.48
	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	2.47	40 %	0.99
	LV A-Liste	16.50	40 %	6.60
	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités – MD	1.65	40 %	0.66
2581 Aareland	Olten: Attraktivierung Aareraum «andaare»	6.18	40 %	2.47
	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	4.94	40 %	1.98
	LV A-Liste	17.26	40 %	6.90
2601 Solothurn	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	2.96	35 %	1.04
	LV A-Liste	3.50	35 %	1.23
2701 Basel	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfeldern	5.84	35 %	2.04
	LV-Massnahmen Birsfelden – Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	6.81	35 %	2.38
	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	4.86	35 %	1.70
	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	4.86	35 %	1.70

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	3.89	35 %	1.36
	LV A-Liste	11.45	35 %	4.01
2939 Schaffhausen	LV A-Liste	5.05	40 %	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Winkeln Nord – Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	1.09	40 %	0.44
	Bahnhof Winkeln – Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	1.94	40 %	0.77
	Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg – Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse	1.94	40 %	0.77
	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln – Bruggen	1.43	40 %	0.57
	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	2.53	40 %	1.01
	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	1.77	40 %	0.71
	Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie	1.94	40 %	0.77
	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	1.68	40 %	0.67
	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	0.84	40 %	0.34
	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.04	40 %	1.62
	LV A-Liste	80.41	40 %	32.17
3231 Rheintal	LV A-Liste	6.60	0 %	–
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr – Brücke Räfis – Schaan/Vaduz	2.53	35 %	0.88
	LV A-Liste	8.40	35 %	2.94
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe – Lachen	1.87	40 %	0.75
	Zugang/Querung Bahnhöfe – Richterswil	1.09	40 %	0.44
	LV A-Liste	14.33	40 %	5.73
3425 Wil	Schliessen von Netzlücken	5.07	40 %	2.03
	LV A-Liste	20.33	40 %	8.13
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr – Verbindung Chur – Haldenstein	2.19	40 %	0.88
	Optimierung und Koordination Langsamverkehr – Querung RhB Domat/Ems	0.84	40 %	0.34
	LV A-Liste	11.37	40 %	4.55
4021 Aargau-Ost	Ennetbaden/Baden, Mättelisteg	1.44	35 %	0.50
	LV A-Liste	19.72	35 %	6.90
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	35 %	0.51
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fussverbindung Bahn-Haltestelle – Klinikareal	0.84	35 %	0.29
	LV A-Liste	4.61	35 %	1.61
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo – ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona	1.54	40 %	0.61
	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale «Castione – Gorduno, Bellinzona» – ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.07	40 %	1.23
	ML Lista A	4.97	40 %	1.99
5113 Locarno	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A – Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno (2.17)	1.09	40 %	0.44
	ML Lista A	11.68	40 %	4.67
5192 Lugano	Rete ciclabile regionale, Fase 2 – passerella ciclopedonale sulla Tresa	1.67	35 %	0.59
	Pista ciclabile quartiere NQC	8.37	35 %	2.93
	ML Lista A	19.26	35 %	6.74
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	1.99	35 %	0.70
	ML Lista A	17.79	35 %	6.23
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2015–2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL111; 4d.OL12a; 4d.OL110; 4d.OL112; 4d.OL113; 4d.OL114; 4d.OL115; 4d.RM8)	28.30	35 %	9.90

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	MD Liste A	20.09	35 %	7.03
5890 Rivelac	MD Liste A	4.12	0 %	–
5938 Yverdon	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.15	35 %	1.45
	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.12	35 %	0.74
	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.05	35 %	1.77
	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.50	35 %	0.53
	Réouverture du passage St-Roch	0.94	35 %	0.33
	MD Liste A	1.81	35 %	0.63
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Verbindung Brig-Glis – Eyholz (Rote Meile)	6.96	35 %	2.44
	LV A-Liste	8.37	35 %	2.93
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1.13	0 %	–
	MD Liste A	7.72	0 %	–
6266 Sion	MD Liste A	8.31	40 %	3.33
6458 RUN	Amélioration réseau MD: Le Locle Chemin des Rencontres (Le Locle)	3.56	30 %	1.07
	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.33	30 %	0.40
	Boudry: amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	3.56	30 %	1.07
	MD Liste A	7.73	30 %	2.32
6621 Grand Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle: passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	4.70	40 %	1.88
	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles: secteur de la Jonction	7.52	40 %	3.01
	Voie verte d'agglomération – section tranchée couverte Ville de Genève – centre de Vernier	5.64	40 %	2.26
	Création réseau MD centre régional de Nyon: élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	3.76	40 %	1.50
	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	13.17	40 %	5.27

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	13.92	40 %	5.57
	MD Liste A	5.71	40 %	2.29
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	35 %	0.19
Totale		748.13		272.27

8. Lista delle misure traffico lento, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie – 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	5.51	40 %	2.21
	LV B-Liste	10.52	40 %	4.21
0230 Winterthur	LV B-Liste	–	40 %	–
0261-1 Zürich Glatttal	Zürich – Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	25.45	35 %	8.91
	Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	14.42	35 %	5.05
	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten – PU West	7.17	35 %	2.51
	LV B-Liste	–	35 %	–
0261-2 Limmat-tal	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Schliessen	1.27	35 %	0.45
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Killwangen	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Würenlos, Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Würenlos, Limmatsteg	5.09	35 %	1.78
	LV B-Liste	–	35 %	–
0329 Langenthal	LV B-Liste	7.41	35 %	2.59
0351 Bern	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	17.79	35 %	6.23
	Bern, LV-Brücke Breitenrain – Länggasse	12.45	35 %	4.36
	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	35 %	3.89
	LV B-Liste	3.41	35 %	1.19
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss	6.59	30 %	1.98
	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai	5.76	30 %	1.73
	LV B-Liste	6.34	30 %	1.90
0404 Burgdorf	LV B-Liste	9.62	40 %	3.85
0581 Interlaken	LV B-Liste	–	0 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	35 %	1.61
1061 Luzern	Dierikon – Udligenswil; Götzentalsstrasse	5.68	35 %	1.99
	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	0.89	35 %	0.31
	Luzern, Lädelistrasse (Damm-durchbruch)	3.25	35 %	1.14
	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.11	35 %	0.74
	LV B-Liste	2.98	35 %	1.04
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.68	40 %	3.07
1711 Zug	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr – Teilmassnahme 4: Personenunterführung Blickensdorferstrasse Lorzenuferweg beim Schulhaus Wiesental	1.75	35 %	0.61
	LV B-Liste	18.05	35 %	6.32
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	40 %	2.04
2581 Aareland	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	8.24	40 %	3.29
	LV B-Liste	5.90	40 %	2.36
2601 Solothurn	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.06	35 %	0.72
	LV B-Liste	4.41	35 %	1.54
2701 Basel	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	1.95	35 %	0.68
	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.43	35 %	0.85
	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	7.78	35 %	2.72
	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	1.95	35 %	0.68
	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	9.73	35 %	3.40
	Basel: Seevogelbrücke	7.78	35 %	2.72
	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16.54	35 %	5.79
	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck	4.86	35 %	1.70
	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	15.56	35 %	5.45
	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel	4.38	35 %	1.53
	LV B-Liste	1.52	35 %	0.53

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
2939 Schaffhausen	Munotlift	2.11	40 %	0.84
	LV B-Liste	0.76	40 %	0.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Verbindung Gaiserwaldweg – Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	2.02	40 %	0.81
	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	0.84	40 %	0.34
	Kantonsspital SG – Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.43	40 %	0.57
	LV B-Liste	23.96	40 %	9.58
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr – Verbindung Au/St. Margrethen – Lustenau	11.79	0 %	–
	LV B-Liste	3.61	0 %	–
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV B-Liste	2.91	35 %	1.02
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe	1.25	40 %	0.50
	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	4.68	40 %	1.87
	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	3.12	40 %	1.25
	LV B-Liste	–	40 %	–
3425 Wil	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.26	40 %	0.50
	LV B-Liste	2.11	40 %	0.84
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0 %	–
3901 Chur	LV B-Liste	–	40 %	–
4021 Aargau-Ost	LV B-Liste	9.82	35 %	3.44
4566 Frauenfeld	LV B-Liste	1.04	35 %	0.36
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	3.79	35 %	1.33
	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	35 %	1.47
	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	35 %	0.32
	LV B-Liste	5.29	35 %	1.85
5002 Bellinzona	ML Lista B	5.97	40 %	2.39
5113 Locarno	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B – Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	3.35	40 %	1.34
	ML Lista B	4.44	40 %	1.78
5192 Lugano	ML Lista B	–	35 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro	1.72	35 %	0.60
	ML Lista B	1.99	35 %	0.70
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2019–2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	23.09	35 %	8.08
	MD Liste B	35.52	35 %	12.43
5890 Rivelac	St-Légier: passage sous-voie Golden-Pass + route d'Hauteville RC743b	1.16	0 %	–
	Villeneuve: passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.87	0 %	–
	Villeneuve: passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.87	0 %	–
	MD Liste B	5.85	0 %	–
5938 Yverdon	MD Liste B	0.85	35 %	0.30
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Brücke Eyholz – Brigerbad	2.82	35 %	0.99
	LV B-Liste	1.22	35 %	0.43
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)	1.74	0 %	–
	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	1.74	0 %	–
	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	0.87	0 %	–
	MD Liste B	2.97	0 %	–
6266 Sion	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets	1.74	40 %	0.70
	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	1.96	40 %	0.78
	MD Liste B	–	40 %	–
6458 RUN	MD Liste B	1.78	30 %	0.53
6621 Grand Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon: passerelle Prangins-Gland	2.82	40 %	1.13
	MD Liste B	–	40 %	–
6711 Delémont	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35	35 %	1.87
	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65	35 %	0.58
	MD Liste B	3.34	35 %	1.17
Totale		508.33		171.04

9. Lista delle misure traffico lento, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glattal	Kloten – Verbesserung Langsamverkehrserschliessung Flughafen	13.15	0.35 %	0
2581 Aareland	Olten: Winkelunterführung; Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr	4.12	0.4 %	0
5002 Bellinzona	Sistemazione della rete viaria: sistemazione sotto-passo «tirata» di Cadenazzo	2.15	0.4 %	0
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)	0.87	0 %	0
Totale		20.29		0

10. Lista delle misure bus/strada, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität	2.12	40 %	0.85
0230 Winterthur	Effretikon – Aufwertung Umsteigepunkt	4.24	40 %	1.70
	Winterthur – Optimierung städtisches Busnetz – Buslinie 1 Ruchwiesen und Buslinie 2 Wülflingen	5.09	40 %	2.04
0261-1 Zürich Glatttal	Dietlikon – Eigentrossierung Bus Dietlikon Süd	8.06	35 %	2.82
0261-2 Limmattal	Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung – Unterengstringen	1.70	35 %	0.59
0942 Thun	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun – ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	0.90	35 %	0.31
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	5.92	35 %	2.07
	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi (1. Etappe)	0.81	35 %	0.28
	Verlängerung Linie 1	7.30	35 %	2.56
	Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien	0.65	35 %	0.23
	ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke			
	ÖV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon			
	ÖV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau-Emmenbrücke			
	ÖV-8.4 Neu geführte Linie 16			
	ÖV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54			
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chollerstrasse	2.57	35 %	0.90
2196 Fribourg	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	1.68	40 %	0.67
	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	1.98	40 %	0.79
	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	1.52	40 %	0.61

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA, contributo massimo
	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1.24	40 %	0.49
2939 Schaffhausen	Erweiterung Trolleybusnetz Schaffhausen	10.95	40 %	4.38
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher motorisierter Individualverkehr), 2. Teil	5.05	40 %	2.02
	Trolleybusfahrlleitung Bahnhof St.Gallen – St.Georgen	2.53	40 %	1.01
3336 Obersee	Buspriorisierung Richterswil	0.23	40 %	0.09
3425 Wil	Bau neuer Bushalte	3.16	40 %	1.26
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Malixerstrasse	1.68	40 %	0.67
	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Masanserstrasse	3.37	40 %	1.35
	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur – Kreisel Masans	0.84	40 %	0.34
4021 Aargau-Ost	Baden, Busachse Ost	29.36	35 %	10.28
	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	1.80	35 %	0.63
	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen – Umorganisation Bushof	0.72	35 %	0.25
	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten – Mellingerstrasse	4.32	35 %	1.51
4566 Frauenfeld	Anpassung Stadtbusnetz	2.73	35 %	0.96
5002 Bellinzona	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici: nuovo concetto TP	3.29	40 %	1.32
5113 Locarno	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno – Ascona – Losone	6.45	40 %	2.58
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna – Morbio Inferiore, corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista – Serfontana)	1.09	35 %	0.38
	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.01	35 %	0.70
5586 Lausanne-Morges	t2 / Lausanne, Pully – tronçon St-François – Pully Reymondin	28.60	35 %	10.01
5890 Rivelac	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	0.38	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 1	1.27	35 %	0.45

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
6266 Sion	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.53	40 %	1.01
6621 Grand Genève	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	23.51	40 %	9.40
	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	41.94	40 %	16.77
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.29	35 %	0.10
	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	35 %	0.06
	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	35 %	0.42
Totale		225.25		84.86

11. Lista delle misure bus/strada, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 2. Priorität	9.33	40 %	3.73
0942 Thun	zusätzliche Linienführung, – optimierung, ÖV und Siedlungs- entwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen ÖV-Anbindung Kandergrien	0.45	35 %	0.16
1061 Luzern	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifi- zierung Linie 12 Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern ÖV-10.1 Pilatusplatz ÖV-10.2 Kreuzstutz ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe	5.19	35 %	1.82
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil – Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	19.28	35 %	6.75
2196 Fribourg	Réaménagement du boulevard de Pérolles Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert Réaménagement du passage du Cardi- nal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités – TP	3.49	40 %	1.40
2701 Basel	Linienschiffahrt auf dem Rhein	5.84	35 %	2.04
3203 St. Gallen- Arbon-Rorschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher motorisierter Individualver- kehr), 3. Teil	5.05	40 %	2.02
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Bushof St. Margrethen Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Umbau Kreuzung	8.42	0 %	–
3425 Wil	Bushaltestellen ESP Wil-West Ausbau Unterführung Wilen / Ricken- bach	0.42	40 %	0.17
3901 Chur	Neue Busführung in Landquart Tardis	5.47	40 %	2.19
		0.42	40 %	0.17

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Neue Busführung in Domat/Ems	0.42	40 %	0.17
	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	8.00	40 %	3.20
5250 Mendrisiotta	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata «Posta»)	1.81	35 %	0.63
5586 Lausanne-Morges	t2 / Crissier, Bussigny – tronçon Bré – Croix-de-Plan	31.65	35 %	11.08
	t2 / Bussigny – Electrification tronçon Croix-de-Plan – Bussigny	3.30	35 %	1.16
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 2	0.05	35 %	0.02
6153 Chablais	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.54	0 %	–
6458 RUN	Aménagement du tracé Vauseyon-anc. Gare de Corcelles-Peseux pour bus en site propre, y c. aménagements ponctuels Rues Parcs-Sablons	15.12	30 %	4.54
6621 Grand Genève	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	22.76	40 %	9.10
	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	64.47	40 %	25.79
	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines – Bernex	12.76	40 %	5.10
Totale		259.48		92.69

12. Lista delle misure bus/strada, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau	25.27	0 %	0
5586 Lausanne-Morges	t4 / Renens, Prilly – tronçon Perrelet – Bugnon (Florissant)	54.62	0.35 %	0
5890 Rivelac	prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	3.10	0 %	0
Totale		82.99		0

13. Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Uster – Umsetzung Velostrategie – Veloparkhaus	4.66	40 %	1.87
	Wetzikon – Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	29.09	40 %	11.64
0230 Winterthur	Winterthur – Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	42.41	40 %	16.96
	Winterthur und Umgebung – Ausbau Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur	9.33	40 %	3.73
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.65	35 %	0.58
	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.48	35 %	0.52
	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	35 %	0.66
	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	35 %	0.49
0351 Bern	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.14	35 %	0.75
	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen – Bernstrasse und PU Mitte	29.40	35 %	10.29
0404 Burgdorf	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	5.87	40 %	2.35
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	35 %	1.70
	Infrastruktur Bushub Horw	6.49	35 %	2.27
2196 Fribourg	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	4.88	40 %	1.95
	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	2.57	40 %	1.03
2581 Aareland	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	40 %	3.29
	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	2.47	40 %	0.99
	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	40 %	1.32
	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	40 %	0.99

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz – Teil: ÖV/LV	26.00	40 %	10.40
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Muttentz (Busbahnhof)	5.84	35 %	2.04
	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	7.78	35 %	2.72
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Rorschach, Hauptbahnhof	2.53	40 %	1.01
	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	0.42	40 %	0.17
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Entwicklung Bahnhofsgebiet Buchs	4.21	35 %	1.47
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkt Richterswil	3.12	40 %	1.25
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Wil	12.63	40 %	5.05
4021 Aargau-Ost	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	11.26	35 %	3.94
	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) – Bushof	2.70	35 %	0.95
4566 Frauenfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz	4.21	35 %	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.09	35 %	0.38
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	18.09	40 %	7.24
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno – Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) – prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione – lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	3.77	40 %	1.51
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	18.81	35 %	6.58
	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.40	35 %	2.24
	Renens / Aménagement interface gare CFF	7.81	35 %	2.73
	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.32	35 %	0.46
	Vélo station Morges (400 places)	2.63	35 %	0.92
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey: place des Bosquets	2.50	0 %	–
	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.12	0 %	–
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	8.45	35 %	2.96

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	0.94	35 %	0.33
6002 Brig-Visp-Naters	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto	28.21	35 %	9.88
	Nordzugang Bahnhof Brig	4.04	35 %	1.42
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.83	0 %	–
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (1 ^{ère} étape)	10.28	40 %	4.11
6458 RUN	Neuchâtel: accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.44	30 %	0.13
6621 Grand Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon: passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon – Colovray – Crans / station vélo	14.11	40 %	5.64
	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.35	40 %	3.74
Totale		386.49		144.12

14. Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0351 Bern	Velostation Bahnhof Ostermundigen	1.77	35 %	0.62
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	4.06	35 %	1.42
2701 Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	9.73	35 %	3.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	8.59	40 %	3.44
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	35 %	1.56
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno – Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) – seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	8.79	40 %	3.52
5586 Lausanne-Morges	tl2 / Lausanne – Aménagement interface Bourdonnette	3.29	35 %	1.15
	Lausanne – Aménagement interface Blécherette	2.82	35 %	0.99
	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2 ^e étape	2.82	35 %	0.99
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey: place de la Gare	8.46	0 %	–
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.31	0 %	–
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (2 ^e étape)	7.15	40 %	2.86
6458 RUN	Neuchâtel: amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel (Place Blaise Cendrars)	5.54	30 %	1.66
6621 Grand Genève	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon: réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	4.70	40 %	1.88
	Construction d'une velostation à la gare de Cornavin	2.35	40 %	0.94
	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2 ^e étape)	4.48	40 %	1.79
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	56.43	40 %	22.57
	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	4.48	40 %	1.79
Totale		141.23		50.58

15. Lista delle misure piattaforme intermodali, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glatttal	Bülach – Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach	0.85	0.35 %	0
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Laufen – öV-Drehscheibe	38.52	0.35 %	0
6458 RUN	Neuchâtel: amélioration interface bus-train / K + R, Gare de Neuchâtel (Sud du Rocher)	3.94	0.3 %	0
Totale		43.31		0

16. Lista delle misure gestione del traffico, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung – Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe – Winterthur	4.24	40 %	1.70
	Winterthur und Umgebung – Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe – Region	0.85	40 %	0.34
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Limmattal, Ausfahrtsteuerung	1.65	35 %	0.58
	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Limmattal – RVS Dietikon-Spreitenbach	7.04	35 %	2.46
	Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung – Dietikon	1.52	35 %	0.53
	Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung – Schlieren/Dietikon	1.70	35 %	0.59
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	7.78	35 %	2.72
	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	4.45	35 %	1.56
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	1.65	30 %	0.49
0942 Thun	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	0.45	35 %	0.16
	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	0.90	35 %	0.31
	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.45	35 %	0.16
	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	1.80	35 %	0.63
	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.09	35 %	0.03
	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	2.70	35 %	0.94
	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1.30	35 %	0.45
	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	5.85	35 %	2.05
1061 Luzern	Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz	4.06	35 %	1.42
	GV-1.2a Bussystem (betrieblich)			
	GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur			
	Busbevorzugung Agglomeration Luzern – 1. Priorität	29.21	35 %	10.22

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
1509 Nidwalden	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang → nicht in den Kosten enthalten)	0.66	40 %	0.26
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	1.31	35 %	0.46
	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	1.31	35 %	0.46
2196 Fribourg	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4–11.11; 41.14; 42.1; A)	8.29	40 %	3.32
2581 Aareland	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	40 %	1.98
2601 Solothurn	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.48	35 %	0.52
	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.76	35 %	0.62
	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.48	35 %	0.52
	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	4.32	35 %	1.51
	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.24	35 %	0.43
2701 Basel	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	4.49	35 %	1.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	2.53	40 %	1.01
	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement	12.63	40 %	5.05
	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon – Rorschach Stufe 1: Stauraumanagement	4.21	40 %	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität – Teil CH	0.84	35 %	0.29

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
3336 Obersee	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	3.90	40 %	1.56
	Buspriorisierung Pfäffikon	7.72	40 %	3.09
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil – Etappe 1	3.16	40 %	1.26
3851 Davos	Busbeschleunigung Dorf – Platz	0.84	0 %	–
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Kreuzung Sommerau	0.34	40 %	0.13
	Busbeschleunigung auf den Einfallachsen von Chur – Kasernenstrasse	1.68	40 %	0.67
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	4.95	35 %	1.73
	Verkehrsmanagement Region Lenzburg – Bünztal	14.41	35 %	5.04
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	8.25	35 %	2.89
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	0.59	35 %	0.21
	Romanshornerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	0.51	35 %	0.18
	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	0.25	35 %	0.09
5002 Bellinzona	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	2.71	40 %	1.09
	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo	0.46	40 %	0.18
	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate	0.04	40 %	0.01
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	0.40	35 %	0.14

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	0.41	35 %	0.14
5586 Lausanne-Morges	t12 / Lausanne – Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.13	35 %	0.40
	Pully – Aménagements pour bus – Phase 1	0.66	35 %	0.23
	Cheseaux – Route de Genève / Voie bus	0.56	35 %	0.20
	GCTA / Mise en œuvre	25.39	35 %	8.89
6002 Brig-Visp-Naters	Leitsystem für den motorisierten Individualverkehr (inkl. Leitsystem Autoverlad)	0.71	35 %	0.25
6621 Grand Genève		4.31	40 %	1.73
Totale		213.81		77.58

17. Lista delle misure gestione del traffico, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0351 Bern	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.00	35 %	1.40
	Verkehrsmanagement Region Bern	40.03	35 %	14.01
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busvorzugung (Lyss)	0.78	30 %	0.23
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und – Seestrasse	3.15	35 %	1.10
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.06	35 %	1.42
	Busvorzugung Agglomeration Luzern – 2. Priorität	24.34	35 %	8.52
1509 Nidwalden	Stans, Stansstadterstrasse	0.98	40 %	0.39
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil – Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	0.88	35 %	0.31
	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil – Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	2.63	35 %	0.92
2196 Fribourg	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre – Alpes	0.04	40 %	0.02
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier	16.12	35 %	5.64
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	16.85	40 %	6.74
	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon – Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	8.42	40 %	3.37
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität – Teil CH	0.84	35 %	0.29
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil – Etappe 2	5.26	40 %	2.11
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Emmishoferzoll	0.08	35 %	0.03
	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.59	35 %	0.21
	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	35 %	0.15
	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	35 %	0.35
	Verkehrssteuerung	5.90	35 %	2.06

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
6458 RUN	Neuchâtel: amélioration de la liaison Gare – Centre Ville	0.27	30 %	0.08
6621 Grand Genève	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	18.94	40 %	7.58
Totale		155.59		56.93

18. Lista delle misure gestione del traffico, priorità C*

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz	8.42	0.35 %	0
3851 Davos	Optimierung RhB-Querungen motorisierter Individualverkehr – Dischmastrasse	1.74	0 %	0
Totale		10.16		0

19. Lista delle misure riqualifica urbanistica / sicurezza stradale, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon – Umgestaltung Bahnhofstrasse	2.70	40 %	1.08
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Gossau Grüningerstrasse	2.46	40 %	0.98
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Fehraltdorf	2.70	40 %	1.08
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Hinwil Zürcherstrasse / Dümtnerstrasse	3.00	40 %	1.20
0230 Winterthur	Winterthur – öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität	30.88	40 %	12.35
	Winterthur – Umgestaltung Zentrum Wülflingen	1.95	40 %	0.78
	Winterthur und Umgebung – Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe – Effretikon Bahnhofstrasse – Rikonstrasse (2. Teil)	3.38	40 %	1.35
0261-1 Zürich Glatttal	Zürich – Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof – Altstetterstrasse)	7.20	35 %	2.52
	Wangen-Brütisellen – Aufwertung Dorfplatz	1.27	35 %	0.45
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Bassersdorf	3.38	35 %	1.18
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Schwerzenbach	2.97	35 %	1.04
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Wangen-Brütisellen	2.97	35 %	1.04
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Bülach	1.70	35 %	0.59
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Falländen	1.80	35 %	0.63
	Glatttal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Opfikon/Glattbrugg	2.70	35 %	0.95
0261-2 Limmattal	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A – Morgental	1.32	35 %	0.46
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Dietikon, Überlandstrasse	1.50	35 %	0.53

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Schlieren, Engstringerstrasse – Süd	3.00	35 %	1.05
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	5.16	35 %	1.81
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Oberengstringen, Zürcherstrasse	1.35	35 %	0.47
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Würenlos, Landstrasse	1.86	35 %	0.65
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Würenlos, Schulstrasse	2.64	35 %	0.92
0351 Bern	Ittigen, Grauholzstrasse	1.78	35 %	0.62
	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse	4.45	35 %	1.56
	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.33	35 %	0.47
	Stadt Bern, Breitenrainplatz	3.60	35 %	1.26
	Stadt Bern, Eigerplatz	6.00	35 %	2.10
	Stadt Bern, Viktoriaplatz	5.40	35 %	1.89
0371 Biel/Bienne	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse	2.10	30 %	0.63
	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz	2.06	30 %	0.62
	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Ipsach	2.40	30 %	0.72
0581 Interlaken	Interlaken, Klosterstrasse – Kreuzung Beauivage	0.91	0 %	–
	Unterseen, Stadthausplatz – Grosse Aare	0.98	0 %	–
	Interlaken, Grosse Aare – Postplatz	0.88	0 %	–
	Interlaken, Postplatz – Kreuzung Savoy	1.15	0 %	–
	Interlaken, Kreuzung Savoy – Gemeindegrenze Matten	1.07	0 %	–
	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.19	0 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	1.83	0 %	–
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	1.78	35 %	0.62
1061 Luzern	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	2.19	35 %	0.77
1509 Nidwalden	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	1.44	40 %	0.58
	Stans, Robert-Durrerstrasse (NKB – Karliplatz)	4.09	40 %	1.64
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.02	40 %	0.81
	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.52	40 %	0.61
	Réaménagement de la place Vignettaz – Daler et de ses arrêts	0.94	40 %	0.38
	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2.20	40 %	0.88
	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase Ia	2.47	40 %	0.99
2581 Aareland	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhler- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	40 %	1.15
	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)	4.12	40 %	1.65
	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	2.07	40 %	0.83
	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	9.69	40 %	3.88
	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	4.20	40 %	1.68
	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	2.88	40 %	1.15
	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) – Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	40 %	1.32
2601 Solothurn	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	1.76	35 %	0.62
	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	8.44	35 %	2.95

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA, contributo massimo
	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	2.57	35 %	0.90
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier – ABAC	7.78	35 %	2.72
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	5.40	35 %	1.89
	<u>Strassenraumgestaltung Bachgraben</u>	7.20	35 %	2.52
	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.46	35 %	0.51
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	2.53	40 %	1.01
	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinfall	3.60	40 %	1.44
	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	2.10	40 %	0.84
	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	0.84	40 %	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.21	40 %	1.68
	<u>Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach</u>	1.26	40 %	0.51
	<u>BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)</u>	0.90	40 %	0.36
	<u>St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)</u>	5.76	40 %	2.30
	<u>St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse</u>	1.26	40 %	0.51
	<u>St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML</u>	2.70	40 %	1.08
	<u>Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)</u>	4.05	40 %	1.62
	<u>Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse</u>	4.21	40 %	1.68
	<u>Flawil, BGK Wilerstrasse</u>	2.53	40 %	1.01
	<u>BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt</u>	0.42	40 %	0.17
	<u>BGK Ortsdurchfahrt Horn</u>	0.84	40 %	0.34
	<u>BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil</u>	1.52	40 %	0.61
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	16.85	0 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
3271 Werdenberg-Liechtenstein	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	1.68	35 %	0.59
	BGK Staatsstrasse Grabs	1.26	35 %	0.44
3336 Obersee	Aufwertung Dorf kern Lachen	3.12	40 %	1.25
	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.05	40 %	3.62
3425 Wil	BGK Toggenburgerstrasse	2.53	40 %	1.01
	BGK Konstanzerstrasse	2.53	40 %	1.01
	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.26	40 %	0.51
	BGK Frauenfelderstrasse	6.30	40 %	2.52
	BGK Winterthurerstrasse	3.00	40 %	1.20
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallachsen von Chur – Grabenstrasse und Postplatz	2.48	40 %	0.99
4021 Aargau-Ost	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	1.71	35 %	0.60
	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	7.95	35 %	2.78
	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	7.57	35 %	2.65
	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	4.50	35 %	1.58
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	0.90	35 %	0.32
	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	2.25	35 %	0.79
	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	3.42	35 %	1.20
	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen – BGK Bellikonerstrasse Widen	3.96	35 %	1.39
	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) – BGK	2.10	35 %	0.74
	4566 Frauenfeld	Konzept Innenstadt, Phase 2	2.70	35 %
Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse		1.80	35 %	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	2.10	35 %	0.74
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshonerstrasse, Kreuzlingen	2.53	35 %	0.88
5002 Bellinzona	Riquilifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	4.88	40 %	1.95

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA, contributo massimo
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno – SOLDUNO	1.67	40 %	0.67
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	2.16	35 %	0.76
	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	1.54	35 %	0.54
	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	0.75	35 %	0.26
5586 Lausanne-Morges	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	4.70	35 %	1.65
	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand – Grand-Pont (RC777) – Phase 1	3.76	35 %	1.32
	Pully / Boulevard de la Forêt	3.29	35 %	1.15
	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	3.60	35 %	1.26
	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2: Mèbre – Tir-Fédéral (RC76)	4.97	35 %	1.74
	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien – Provence	4.19	35 %	1.46
	Morges / Aménagement interface gare CFF – Phase 1	4.70	35 %	1.65
	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilità douce	5.55	35 %	1.94
5890 Rivelac	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	0.72	0 %	–
	réaménagement traversée centre de Montreux: RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	9.71	0 %	–
	réaménagement traversée località St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	4.23	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	2.45	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	5.61	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	3.60	35 %	1.26
	Begegnungszone Bahnhof Brig	3.47	35 %	1.21

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.00	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	6.27	0 %	–
	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	3.53	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	6.27	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	4.50	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.65	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	1.80	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.08	0 %	–
	Réaménagement du centre-ville de Monthey – Etape 1/2	6.99	0 %	–
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	6.88	40 %	2.75
	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	5.23	40 %	2.09
	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	5.93	40 %	2.37
	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	2.82	40 %	1.13
	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	1.96	40 %	0.78
	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	2.20	40 %	0.88
	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	1.38	40 %	0.55
	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	5.10	40 %	2.04
	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	9.35	40 %	3.74
	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	4.31	40 %	1.73
	Saint-Léonard – Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	4.91	40 %	1.96
	6458 RUN	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	3.11	30 %
La Chaux-de-Fonds: mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18		3.40	30 %	1.02

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	1.20	30 %	0.36
	Neuchâtel: Amélioration réseau MD – Av.de la Gare: réaménagement	0.90	30 %	0.27
	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	5.16	30 %	1.55
6621 Grand Genève	Axe fort tangentiel petite ceinture: Ring PAV: requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	16.88	40 %	6.75
	Requalification de l'avenue de la Praille: croix verte est-ouest (1 ^{re} étape) – du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	2.34	40 %	0.94
	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération: place des Eaux-Vives	3.06	40 %	1.22
	axe fort tangentiel petite ceinture: requalification de l'axe place des Nations – place des Charmilles	7.06	40 %	2.82
	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD: route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	8.08	40 %	3.23
	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	3.51	40 %	1.40
	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	9.62	40 %	3.85
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: requalification de la route de Pré Bois	4.95	40 %	1.98
	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	2.25	40 %	0.90
	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	18.45	40 %	7.38
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont	4.12	35 %	1.44
	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1 ^{re} étape	2.47	35 %	0.86
Totale		606.35		194.85

20. Lista delle misure riqualifica urbanistica / sicurezza stradale, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 2. Priorität – Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse	4.20	40 %	1.68
0230 Winterthur	Winterthur – öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität	8.48	40 %	3.39
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	5.09	35 %	1.78
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Bassersdorf, Klotenstrasse	2.70	35 %	0.95
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Bassersdorf, Winterthurerstrasse	2.25	35 %	0.79
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Wallisellen	1.27	35 %	0.45
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Kloten	3.39	35 %	1.19
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Bülach	1.27	35 %	0.45
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Fällanden	2.40	35 %	0.84
	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B – Meierhofplatz	3.60	35 %	1.26
	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B – Wipkingerplatz	2.40	35 %	0.84
	0261-2 Limmattal	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B – Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.12	35 %
0329 Langenthal	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse – Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)	1.80	35 %	0.63
0351 Bern	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.49	35 %	0.87
	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50	35 %	0.53
	Bern-Köniz, Könizstrasse, Loryplatz – Turnierstrasse – Neuhausplatz	8.89	35 %	3.11
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum	3.29	30 %	0.99
	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse	3.29	30 %	0.99

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90	35 %	0.31
	Umgestaltung Mönchplatz	0.84	35 %	0.29
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.26	40 %	0.91
	Réaménagement de la centralité de Schönberg	2.63	40 %	1.05
	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly – Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	3.00	40 %	1.20
	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	2.74	40 %	1.10
	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.23	40 %	1.29
	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	0.82	40 %	0.33
	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse – Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düringen, VALTRALOC, phase I.b)	2.71	40 %	1.08
2581 Aareland	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	2.43	40 %	0.97
	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	7.20	40 %	2.88
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	1.50	35 %	0.53
	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	1.80	35 %	0.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	3.37	40 %	1.35
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	4.21	40 %	1.68
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	4.21	40 %	1.68
	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	2.53	40 %	1.01
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	5.05	0 %	–
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität – Teil CH	8.42	35 %	2.95
3425 Wil	BGK Zürcherstrasse	2.02	40 %	0.81
	BGK St. Gallerstrasse	3.87	40 %	1.55
	BGK Tonhallenstrasse	2.27	40 %	0.91

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
	BGK Hauptstrasse	3.54	40 %	1.41
	BGK Bahnhofstrasse	5.05	40 %	2.02
	BGK Im Dorf / Unterdorf	1.77	40 %	0.71
	BGK Wiesentalstrasse	2.78	40 %	1.11
4021 Aargau-Ost	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	1.80	35 %	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	0.90	35 %	0.32
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	14.20	40 %	5.68
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	4.69	40 %	1.88
	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	3.77	40 %	1.51
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	0.54	35 %	0.19
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	9.40	35 %	3.29
	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence – Bourdonnette	3.95	35 %	1.38
	Morges / Contournement urbain Nord	9.40	35 %	3.29
5890 Rivelac	réaménagement centre Vevey: place du Marché – secteur Ceresole	10.57	0 %	–
	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.29	0 %	–
	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	1.88	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprés	1.37	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	1.74	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.20	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville – Vevey	2.94	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère – Entre-deux-Villes	9.82	0 %	–

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey – Etape 2/2	6.19	0 %	–
6621 Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Praille: croix verte est-ouest (2 ^{me} étape) – De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	2.61	40 %	1.04
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: secteur Av. de l'Ain (v.c espace rue)	2.79	40 %	1.12
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (v.c espace rue)	4.68	40 %	1.87
	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD: Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	7.97	40 %	3.19
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	1.67	35 %	0.58
	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2 ^{me} étape	1.65	35 %	0.58
Totale		257.60		77.79

21. Lista delle misure tram/strada, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glatttal	Zürich – Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	91.41	35 %	31.99
	Zürich – Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	29.57	35 %	10.35
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn – Etappe 1/3	164.00	35 %	57.40
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	87.82	35 %	30.74
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1	59.91	35 %	20.97
5586 Lausanne-Morges	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	166.69	35 %	58.34
	m3 / Réalisation du métro – Etape 1	134.28	35 %	47.00
6621 Grand Genève	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	209.88	40 %	83.95
Totale		943.56		340.74

22. Lista delle misure tram/strada, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA	Contributo federale [%]	Contributo federale [mio. fr.]; stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA; contributo massimo
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	224.04	35 %	78.41
	Kloten / Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf – Etappe 1	116.50	35 %	40.78
0261-2 Limmat-tal	Limmattalbahn – Etappe 2/3	263.47	35 %	92.21
	Limmattalbahn – Etappe 3/3	128.15	35 %	44.85
0351 Bern	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	41.68	35 %	14.59
	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	95.17	35 %	33.31
0371 Biel/Bienne	Regiotram	210.10	30 %	63.03
2701 Basel	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	36.74	35 %	12.86
	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	71.69	35 %	25.09
	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, «Spiesshöfli» / Binningen	22.40	35 %	7.84
	Neue Tramverbindung Dreispitz	53.77	35 %	18.82
	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	53.77	35 %	18.82
	Tramverlängerung Allschwil-Letten	17.92	35 %	6.27
	Expresstram Linie 10	17.92	35 %	6.27
	Neue Tramverbindung Claragraben	17.92	35 %	6.27
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2	169.19	35 %	59.22
5586 Lausanne-Morges	m3 / Réalisation du métro – Etape 2	206.51	35 %	72.28
6621 Grand Genève	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	58.03	40 %	23.21
	Prolongement du Tram Annemasse – secteur Dusonchet Perrier	36.81	40 %	14.73
	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	121.88	40 %	48.75
	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	37.64	40 %	15.06
Totale		2001.30		702.67