



23.033

Messaggio concernente il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

del 22 febbraio 2023

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato.

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

22 febbraio 2023

In nome del Consiglio federale svizzero:

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

Compendio

Nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (PTA), la Confederazione sostiene misure efficaci volte a migliorare il traffico d'agglomerato tramite mezzi finanziari provenienti dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Con il presente messaggio il Consiglio federale chiede lo stanziamento, a partire dal 2024, di 1,58 miliardi di franchi per la quarta generazione di programmi d'agglomerato.

Situazione iniziale

Nel 2020 in Svizzera il 78 per cento della popolazione e l'84 per cento degli occupati si trovavano in una città e in un agglomerato. Secondo gli obiettivi nazionali in materia di sviluppo del territorio, in futuro la crescita dovrà concentrarsi in questi spazi. Secondo le previsioni, il traffico continuerà ad aumentare anche in futuro. Le Prospettive di traffico 2050 della Confederazione prevedono, nello scenario di base, un aumento degli abitanti e degli occupati nelle regioni urbane. Ciò crea non poche complicazioni per l'infrastruttura di trasporto. I Cantoni e i Comuni spesso non sono in grado di finanziare da soli le infrastrutture necessarie per la gestione del traffico negli agglomerati.

Per cofinanziare le infrastrutture di trasporto situate all'interno delle città e degli agglomerati è stato pertanto istituito il PTA, nell'ambito del quale la Confederazione dal 2008 stanziava contributi per infrastrutture che rendono più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle aree urbane interessate. Grazie a una pianificazione coerente di insediamenti, trasporti e paesaggio, queste infrastrutture concorrono inoltre a uno sviluppo sostenibile del territorio e garantiscono l'accessibilità delle città e degli agglomerati per i territori circostanti. Al finanziamento una tantum che ha interessato una serie di progetti urgenti all'inizio del programma è seguita una serie di programmi d'agglomerato (finora tre generazioni) nell'ambito dei quali sono stati cofinanziati vari progetti legati all'infrastruttura di trasporto nelle città e negli agglomerati. Grazie all'approvazione del 12 febbraio 2017 del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato da parte di Popolo e Cantoni, dal 2018 il cofinanziamento delle misure destinate al traffico d'agglomerato è assicurato a tempo indeterminato.

Il cofinanziamento federale delle misure relative al traffico d'agglomerato dev'essere richiesto dagli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. Questi ultimi devono dimostrare che tutte le misure previste sono coordinate in modo coerente a livello di pianificazione dei trasporti e degli insediamenti. I mezzi finanziari devono essere impiegati in maniera tale da migliorare la qualità del sistema dei trasporti, consentire un maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, aumentare la sicurezza del traffico e ridurre il carico ambientale e il consumo di risorse. I contributi della Confederazione si basano sull'efficacia globale del programma e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento dell'importo d'investimento computabile.

Contenuto del progetto

Alla fine del 2021, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha ricevuto, per esame, 32 programmi d'agglomerato di quarta generazione. Gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato hanno chiesto il cofinanziamento di misure infrastrutturali di trasporto che comportano un volume di investimenti di circa sei miliardi di franchi. Per utilizzare in modo efficiente questo importo, si è dunque data priorità ai programmi e alle misure che contribuiscono a risolvere i principali problemi di traffico e offrono il miglior rapporto costi-benefici.

Nel presente messaggio sono esposte le conclusioni dell'esame dei programmi d'agglomerato di quarta generazione. Per le misure più efficaci, pronte per essere realizzate e il cui finanziamento è garantito, il Consiglio federale chiede lo stanziamento di un credito d'impegno pari a circa 1,58 miliardi di franchi.

Indice

Compendio	2
1 Situazione iniziale	6
1.1 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare	6
1.1.1 Problematica dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati	6
1.1.2 Sostegno della Confederazione per la risoluzione dei problemi di trasporto negli agglomerati	7
1.1.3 Importanza del cofinanziamento di infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato da parte della Confederazione	8
1.2 Alternative esaminate	10
1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale	11
1.3.1 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario	11
1.3.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale	11
1.3.2.1 Progetto territoriale Svizzera, piani settoriali della Confederazione e fasi di ampliamento dei programmi di sviluppo strategico (PROSTRA)	11
1.3.2.2 Strategia climatica a lungo termine della Svizzera	12
1.3.2.3 Strategia Suolo Svizzera, Strategia Biodiversità Svizzera e Strategia sulla cultura della costruzione	12
2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione	13
2.1 Principi e procedura del PTA	13
2.2 Panoramica delle generazioni precedenti del PTA e dello stato di attuazione	14
2.3 La quarta generazione del PTA	16
2.3.1 Elaborazione da parte degli enti responsabili e presentazione	16
2.3.2 Esame della Confederazione	18
2.3.2.1 Organizzazione e svolgimento	18
2.3.2.2 Esame preliminare ed esame dei requisiti di base	19
2.3.2.3 Esame delle misure	19
2.3.2.4 Esame dell'efficacia dei programmi	22
2.4 Procedura di consultazione	26
3 Contenuto del decreto federale	27
3.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione	27
3.2 Contenuto del disegno e commento ai singoli articoli	28
3.3 Stime sul rincaro	30

4	Ripercussioni	30
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	30
4.1.1	Ripercussioni finanziarie	30
4.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	31
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	32
4.3	Ripercussioni sull'economia	32
4.3.1	Ripercussioni per gli agglomerati	32
4.3.2	Ripercussioni per l'economia nel suo complesso	33
4.4	Ripercussioni per il territorio e l'ambiente	33
4.5	Ripercussioni per la mobilità interconnessa e le infrastrutture di trasporto nazionali	34
5	Aspetti giuridici	35
5.1	Costituzionalità e legalità	35
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	35
5.3	Forma dell'atto	35
5.4	Subordinazione al freno alle spese	35
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	36
	Elenco delle abbreviazioni	37
	Allegati	
1.	Elenco delle misure previste dalla quarta generazione del programma Traffico d'agglomerato	38
2.	Stato di attuazione delle generazioni precedenti	69
3.	Cofinanziamento delle diverse generazioni a confronto	75
4.	Programmi d'agglomerato e città e agglomerati aventi diritto ai contributi	79
	Decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (Disegno)	FF 2023 657

Messaggio

- 1** **Situazione iniziale**
- 1.1** **Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare**
- 1.1.1** **Problematica dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati**

Nel 2020 in Svizzera il 78 per cento della popolazione e l'84 per cento degli occupati¹ si trovavano in un agglomerato. Gli agglomerati sono importanti motori dello sviluppo economico. Da qui l'importanza cruciale che essi rivestono per la competitività dell'intero Paese.

Mentre la percentuale di persone residenti nelle città e negli agglomerati rispetto alla popolazione totale è aumentata leggermente dal 2000, gli occupati si sono concentrati in misura maggiore negli agglomerati. A causa della concentrazione della popolazione e degli occupati nelle città e negli agglomerati, il volume di traffico registrato in questi spazi, sia su strada che su rotaia, è nettamente superiore a quello registrato al loro esterno. Negli ultimi anni il traffico si è considerevolmente intensificato. Dal 2000 al 2019 le prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori in Svizzera sono aumentate in generale di circa il 35 per cento, quelle dei trasporti pubblici su strada addirittura del 38 per cento². Per il trasporto merci si calcola un aumento delle prestazioni del 14 per cento dal 2000 al 2020³. In molti tratti della rete stradale e ferroviaria si stanno raggiungendo i limiti delle capacità di trasporto nelle ore di punta: congestionamenti del traffico stradale e mezzi pubblici sovraccarichi sono ormai all'ordine del giorno.

Nel corso della conferenza stampa del 16 novembre 2021 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha reso nota la pubblicazione delle Prospettive di traffico 2050⁴, secondo le quali la popolazione e gli occupati continueranno a crescere. Si parte inoltre dal presupposto che tale crescita si manifesterà soprattutto nelle regioni urbane, facilmente raggiungibili con i trasporti pubblici. Questo sviluppo rispecchia gli obiettivi dello sviluppo territoriale in Svizzera. Per il periodo che va dal 2017 al 2050 lo scenario di base prevede una crescita dell'11 per cento delle prestazioni di trasporto generali. Soprattutto negli agglomerati, il numero di tratti delle reti di trasporto fortemente congestionati nelle ore di punta, tanto al mattino quanto alla sera, crescerà ulteriormente. Anche l'aumento del traffico tra un agglomerato e l'altro è superiore alla media.

¹ Città e agglomerati aventi diritto a contributi secondo l'art. 19 cpv. 1 OUMin; UST, STATPOP 2020 e STATENT 2019.

² UST, Prestations du transport de personnes (PV-L), Statistique des transports publics (TP) (disponibili in tedesco e francese).

³ UST, Statistica del trasporto merci (STM).

⁴ ARE (2022), Prospettive di traffico 2050 (disponibili in tedesco e francese, riassunto in italiano), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Mobilità.

Una certa concentrazione della crescita nelle città e negli agglomerati contribuisce nel complesso ad attenuare l'aumento del traffico. Negli agglomerati di grandi dimensioni le distanze percorse pro capite sono di circa il nove per cento inferiori rispetto alla media nazionale⁵. Quanto più un insediamento è densamente popolato, tanto più cresce in genere il ricorso ai diversi mezzi di trasporto pubblici e al traffico pedonale e ciclistico, caratterizzati da un'efficienza maggiore in termini di superficie servita, e tanto più aumenta l'importanza delle piattaforme dei trasporti che collegano tra loro i diversi vettori di trasporto. Rilevamenti sul traffico mostrano che i residenti di comprensori densamente edificati in Svizzera causano molto meno traffico e si spostano per la maggior parte a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto pubblici⁶. Pertanto, anche per queste infrastrutture di trasporto è richiesto in particolare un sostegno da parte della Confederazione. Le piattaforme dei trasporti contribuiscono inoltre in modo fondamentale al collegamento tra regioni urbane e rurali e, di conseguenza, alla garanzia dell'accessibilità dello spazio urbano.

Nel complesso le città e gli agglomerati continuano ad avere urgente bisogno di ottimizzare e potenziare in modo mirato le infrastrutture di trasporto, sia per migliorare la funzionalità del sistema globale dei trasporti sia per promuovere uno sviluppo centripeto degli insediamenti. Inoltre un sistema globale dei trasporti performante rafforza la funzionalità delle strade nazionali nelle aree urbane. Una quota elevata di modalità di trasporto efficienti in rapporto alla superficie servita aumenta la sicurezza del traffico, contribuisce a ridurre l'impatto ambientale e crea delle capacità per il trasporto viaggiatori e il trasporto di merci su strada.

1.1.2 Sostegno della Confederazione per la risoluzione dei problemi di trasporto negli agglomerati

Il 12 febbraio 2017 il Popolo e i Cantoni hanno approvato la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)⁷. Il fondo a durata illimitata, sancito nell'articolo 86 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)⁸ e a cui sono assegnati diversi mezzi conformemente all'articolo 86 capoverso 2 Cost., costituisce tra le altre cose la base legale grazie alla quale la Confederazione può far riferimento per cofinanziare gli interventi volti a migliorare l'infrastruttura di trasporto nelle città e negli agglomerati. La modifica è entrata in vigore il 1° gennaio 2018, in concomitanza con quella della legge federale del 30 settembre 2016⁹ concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA).

⁵ UST/ARE (2017), Microcensimento mobilità e trasporti 2015 (disponibile in tedesco e francese, riassunto in italiano), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Mobilità > Basi e dati > Microcensimento mobilità e trasporti.

⁶ ARE (2018), Densité et comportement de mobilité (disponibile in tedesco e francese, riassunto in italiano), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Basi.

⁷ RU 2017 6731

⁸ RS 101

⁹ RS 725.13

Il 1° febbraio 2020, con l'ordinanza del 20 dicembre 2019¹⁰ concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA), sono entrate in vigore le relative disposizioni d'esecuzione, che sono state precisate con le Direttive sul programma Traffico d'agglomerato del 13 febbraio 2020¹¹ (DIPTA). Le Camere federali deliberano in merito ai mezzi finanziari del FOSTRA. In linea generale il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale ogni quattro anni un corrispondente decreto (art. 7 lett. b in combinato disposto con art. 5 cpv. 1 lett. b LFOSTRA). Conformemente al presente messaggio si richiedono crediti d'impegno per i contributi destinati a misure nel quadro del PTA dal 2024.

Secondo l'articolo 17c lettere a e b della legge federale del 22 marzo 1985¹² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin) e l'articolo 2 capoverso 1 OPTA, la condizione posta dalla Confederazione per il cofinanziamento delle misure previste nel PTA è che i trasporti e gli insediamenti siano coordinati in modo efficace nell'ambito di una pianificazione globale con considerazione del paesaggio. L'obiettivo è impiegare le risorse della Confederazione là dove sia possibile conseguire un rapporto costi-benefici da buono a molto buono e le misure siano pronte per essere realizzate. Per poter beneficiare di fondi federali, i Cantoni, le città e i Comuni interessati si impegnano inoltre non solo a contribuire alla parte di propria competenza delle misure cofinanziate dalla Confederazione, ma anche a realizzare, senza alcun sostegno federale, le misure previste in ambito paesaggistico e di insediamenti nonché gli altri interventi nel settore dei trasporti.

1.1.3 Importanza del cofinanziamento di infrastrutture destinate al traffico d'agglomerato da parte della Confederazione

Le città e gli agglomerati forniscono molti servizi a beneficio non solo loro, ma dell'intero Paese. Un traffico d'agglomerato scorrevole, concepito come parte integrante dell'intero sistema di trasporto svizzero, non solo rafforza la piazza economica elvetica ma, insieme al coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, contribuisce anche alla qualità di vita della popolazione locale. Soltanto in questo modo è possibile consentire uno sviluppo centripeto degli insediamenti, limitare la dispersione del paesaggio e garantire l'accessibilità delle città dagli spazi circostanti.

Un importante successo ascrivibile ai programmi d'agglomerato è anche il consolidamento o l'intensificazione dei rapporti di collaborazione tra Cantoni, città e Comuni, in parte coinvolgendo addirittura regioni estere limitrofe. Una simile collaborazione è imprescindibile se si vuole elaborare e implementare uno sviluppo coerente in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio, inoltre contribuisce in misura fondamentale al

¹⁰ RS 725.116.214

¹¹ Disponibile alla pagina www.are.admin.ch > Mobilità > Programmi e progetti > Programma Traffico d'agglomerato > Programmi d'agglomerato di quarta generazione > diritto.

¹² RS 725.116.2

fatto che gli agglomerati affrontino insieme una pianificazione intersettoriale e risolvano i problemi di traffico in modo completo, efficiente ed efficace¹³.

I programmi d'agglomerato rispondono a una forte esigenza di Cantoni, città e Comuni. Ne è la riprova il fatto che la stragrande maggioranza delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi – secondo l'allegato 4 dell'ordinanza del 7 novembre 2007¹⁴ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin) – ha elaborato almeno un programma d'agglomerato in una delle quattro generazioni finora affrontate e lo ha presentato per esame alla Confederazione per ottenere un cofinanziamento. Grazie ai contributi federali, le città e gli agglomerati di grandi, medie e piccole dimensioni in tutta la Svizzera vengono aiutati a portare avanti i propri progetti per realizzare un sistema globale dei trasporti di qualità e ben funzionante, e per pianificare in maniera coordinata insediamenti e trasporti. I programmi d'agglomerato hanno permesso di realizzare misure che altrimenti, pur in presenza di forti criticità, non sarebbero state finanziabili o attuabili.

È tuttavia complicato rilevare le conseguenze dirette dei programmi d'agglomerato a livello qualitativo. Da un lato i cambiamenti possono essere misurati solo in un secondo momento dopo l'applicazione delle misure, dall'altro non si possono sempre distinguere gli effetti dei programmi d'agglomerato da altri fattori. Le conseguenze dei programmi d'agglomerato si sovrappongono infatti con le evoluzioni dell'offerta e delle infrastrutture dei trasporti a livello nazionale, con gli sviluppi tecnologici, con la congiuntura nonché con le decisioni politiche o quelle degli investitori privati¹⁵. L'attuazione delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti consente tuttavia di osservare una serie di tendenze visibili negli agglomerati. I programmi d'agglomerato hanno contribuito in particolare al miglioramento dell'offerta dei trasporti pubblici¹⁶ e del traffico pedonale e ciclistico¹⁷, grazie anche alla riconfigurazione dello spazio stradale esistente¹⁸. Le misure relative ai trasporti e agli insediamenti nei comprensori edificati hanno anche contribuito all'aumento della densità di abitanti e di occupati nonché dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici¹⁹. La sicurezza del traffico è stata migliorata in particolare con l'attuazione di strategie progettuali e di esercizio, con

¹³ ARE (2019), Rapporto sulla politica degli agglomerati 2016+ e sulla politica della Confederazione per le aree rurali e le regioni montane (disponibile in tedesco e francese), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Città e agglomerati.

¹⁴ RS 725.116.21

¹⁵ ARE (2015), Effets territoriaux des infrastructures de transport en Suisse (disponibile in tedesco e francese), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Mobilità.

¹⁶ Prolungamento della linea 1 (Luzern); potenziamento del tram Cornavin–Onex–Bernex (Grand Genève).

¹⁷ Parcheggio per biciclette presso la stazione di Berna (Bern); rete ciclistica «TransAgglo», tratta Düringen–Zelg (Fribourg).

¹⁸ Ecublens–Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tratta RC1–Pont bleu (Lausanne–Morges)

¹⁹ Tracciato proprio dei mezzi di trasporto pubblici nella città di San Gallo (St. Gallen – Bodensee).

misure di gestione del traffico e con misure volte a promuovere il traffico pedonale e ciclistico²⁰.

1.2 Alternative esaminate

Le misure adottate nella lotta contro il COVID-19 hanno portato a una diminuzione sensibile delle prestazioni di trasporto, in particolare nei trasporti pubblici ma anche nel trasporto individuale motorizzato (TIM), nonché a un aumento sensibile del traffico pedonale e ciclistico²¹. Non è tuttavia possibile documentare a livello empirico eventuali effetti a lungo termine. Considerata la notevole necessità d'intervento esistente, il Consiglio federale rinuncia pertanto a posticipare la partecipazione della Confederazione alla quarta generazione di programmi d'agglomerato. Questo in particolare perché un'estensione temporale del cofinanziamento da parte della Confederazione sarebbe contraria alle regole della buona fede e causerebbe interruzioni procedurali o pianificatorie che potrebbero compromettere la realizzazione delle misure. Inoltre si prevede un ulteriore aumento del traffico. Pertanto, nel breve o lungo termine le misure elaborate dagli enti responsabili degli agglomerati e proposte per il cofinanziamento da parte della Confederazione diventeranno imprescindibili.

Secondo l'articolo 17/LUMin, per le misure volte a migliorare il traffico d'agglomerato è previsto il 9–12 per cento delle spese complessive previste dal FOISTRA. Gli enti responsabili hanno presentato un numero elevato di misure da realizzare con urgenza, pertanto nei prossimi anni le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi dovranno affrontare ancora sfide importanti. Considerando un cofinanziamento della Confederazione pari al 37 per cento, il fabbisogno annunciato dagli enti responsabili supera di 1,4 il tetto massimo dei contributi federali disponibili. Il Consiglio federale si esprime quindi a favore della variante massima del 12 per cento delle spese del Fondo per l'utilizzo nell'ambito del PTA. Ciò consentirà di garantire il cofinanziamento delle misure che, secondo l'esame della Confederazione, presentano un ottimo rapporto costi-benefici. Con una riduzione della partecipazione della Confederazione al 9 per cento dei mezzi del FOISTRA, il fabbisogno annunciato supererebbe del fattore 2,4 il tetto massimo dei contributi federali disponibili. In questo caso numerose misure importanti, anche dal punto di vista della Confederazione, dovrebbero essere finanziate unicamente da Cantoni e Comuni, con il rischio che sempre più misure subiscano ritardi o addirittura non siano realizzate a causa di problemi finanziari di Cantoni, città e Comuni.

²⁰ Passerella pedonale Maillefer (Lausanne–Morges); collegamento pedonale e ciclistico sotterraneo tra l'ospedale cantonale e la stazione della linea ferroviaria regionale Champel (Grand Genève); passerella pedonale e ciclistica tra le località Maggia e Moghegno (Locarnese).

²¹ UST/ARE (2021), Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité (disponibile in tedesco e francese), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Mobilità > Basi e dati > Microcensimento mobilità e trasporti.

1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

1.3.1 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario

Il progetto figura nel messaggio del 29 gennaio 2020²² sul programma di legislatura 2019–2023 ed è contenuto nel Preventivo con piano integrato dei compiti e delle finanze.

1.3.2 Rapporto con le strategie del Consiglio federale

1.3.2.1 Progetto territoriale Svizzera, piani settoriali della Confederazione e fasi di ampliamento dei programmi di sviluppo strategico (PROSTRA)

Il PTA tiene conto del Progetto territoriale Svizzera²³ e si basa sugli obiettivi del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica²⁴. Quest'ultimo è il quadro strategico deciso dal Consiglio federale per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto e il coordinamento con lo sviluppo territoriale. Il PTA è coordinato con il PROSTRA delle strade nazionali e il FOSTRA dell'infrastruttura ferroviaria²⁵. Mentre i due programmi di sviluppo strategico hanno una prospettiva a lungo termine e comprendono numerosi progetti, il PTA si focalizza su un orizzonte temporale di realizzazione a breve e medio termine con inizio dei lavori alle misure a partire dal 2024. Conformemente all'articolo 18 capoverso 1 lettera b OPTA, la realizzazione delle misure di quarta generazione deve essere avviata al più tardi cinque anni e tre mesi dopo l'approvazione del corrispondente decreto federale da parte del Parlamento.

Gli Uffici federali competenti per i tre programmi, ovvero l'ARE, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), si sono confrontati periodicamente sulla pianificazione delle misure già decise e sugli sviluppi previsti. Di conseguenza, la strategia del Consiglio federale definita nel Piano settoriale dei trasporti considera anche lo stato di avanzamento della pianificazione in caso di esigenze di terzi in relazione alle strade nazionali e degli sviluppi riguardanti le fermate della rete ferroviaria (le esigenze di terzi comprendono la richiesta di nuovi collegamenti, coperture, protezione fonica supplementare, ecc.). La pianificazione federale è stata considerata nei programmi d'agglomerato. La Confederazione ha definito, in base all'attuale pianificazione federale, il grado di priorità delle misure dei programmi

²² FF 2020 1565, in particolare 1679.

²³ Consiglio federale, CdC, DCPA, UCS, ACS (2012), Progetto territoriale Svizzera, disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Sviluppo e pianificazione del territorio > Strategia e pianificazione > Progetto territoriale Svizzera.

²⁴ Consiglio federale svizzero (2021), Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Sviluppo e pianificazione del territorio > Strategia e pianificazione > Concezioni e piani settoriali > Piani settoriali della Confederazione > Trasporti > Parte programmatica.

²⁵ FF 2018 5843, in particolare 6143.

d'agglomerato che non prevedono progetti sulla rete ferroviaria o sulle strade nazionali non ancora decisi o non inclusi nella pianificazione dei PROSTRA. Il tutto nell'ottica di garantire uno sviluppo territoriale uniforme nell'intero Paese.

1.3.2.2 Strategia climatica a lungo termine della Svizzera

La Strategia climatica 2050²⁶ ha l'obiettivo di ridurre a zero le emissioni nette di gas serra entro tale anno. Nel 2019 il traffico stradale ha prodotto circa il 37 per cento delle emissioni di CO₂ in Svizzera, pertanto l'esigenza di intervenire in questo settore è elevata.

Al fine di raggiungere gli obiettivi di tutela climatica nel campo della mobilità, con l'attuazione della Strategia energetica 2050²⁷, il Consiglio federale punta in primo luogo sulla decarbonizzazione del parco veicoli, sull'ulteriore inasprimento delle normative in materia di CO₂ per autovetture e furgoni nuovi e sul trasferimento del traffico verso i trasporti pubblici e il traffico pedonale e ciclistico. Il settore ferroviario mira alla riduzione del maggiore fabbisogno energetico con l'aumento dell'efficienza energetica.

La realizzazione di misure infrastrutturali per il traffico d'agglomerato, in coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti, fornisce un contributo affinché il traffico globale nelle città, nei Comuni e negli agglomerati rispetti sempre più il clima. Il cofinanziamento da parte della Confederazione aiuta a realizzare queste misure in anticipo o anche solo a realizzarle.

1.3.2.3 Strategia Suolo Svizzera, Strategia Biodiversità Svizzera e Strategia sulla cultura della costruzione

Con la Strategia Suolo²⁸ si punta a far sì che entro il 2050 in Svizzera non vi sia più alcun ulteriore consumo di territorio, inoltre la Strategia Biodiversità Svizzera²⁹ richiede, fra l'altro, che i trasporti non provochino effetti di frammentazione aggiuntivi.

Queste prescrizioni sono prese in considerazione sia nell'esame dell'efficacia dei programmi d'agglomerato quale insieme che in quello delle singole misure infrastrutturali nel PTA. Con il suo cofinanziamento la Confederazione predilige le misure che riducono al minimo il consumo di risorse e contribuiscono alla valorizzazione degli spazi naturali e liberi.

²⁶ Consiglio federale svizzero (2021), Strategia climatica a lungo termine della Svizzera, disponibile alla pagina: www.bafu.admin.ch > Temi > Tema Clima > Informazioni per gli specialisti > Obiettivi della politica climatica > Obiettivi di riduzione > Obiettivo 2050 > Strategia climatica 2050.

²⁷ FF **2013** 6489

²⁸ Consiglio federale svizzero (2020), Strategia Suolo Svizzera, disponibile alla pagina: www.bafu.admin.ch > Temi > Tema Suolo > Pubblicazioni e studi > Strategia Suolo Svizzera.

²⁹ UFAM (2012), Strategia Biodiversità Svizzera, disponibile alla pagina: www.bafu.admin.ch > Temi > Tema Biodiversità > Pubblicazioni e studi > Strategia Biodiversità Svizzera.

La Strategia sulla cultura della costruzione³⁰ tematizza la qualità della cultura della costruzione in relazione all'ambiente costruito, tenendo conto delle attuali sfide nell'ambito della società e dell'incidenza territoriale. La mobilità e le infrastrutture di trasporto sono elementi fondamentali a tal fine. La Confederazione si impegna a favore di una cultura della costruzione di qualità e ciò, unitamente all'ambizione di un'elevata qualità della cultura della costruzione per i luoghi, è importante in particolare negli agglomerati. Il cofinanziamento da parte della Confederazione contribuisce all'attuazione di misure di qualità nei settori trasporti e mobilità.

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

2.1 Principi e procedura del PTA

Il contributo alle infrastrutture di trasporto nell'agglomerato è retto dall'articolo 86 Cost., dall'articolo 5 capoverso 1 lettera b LFOSTRA e dagli articoli 17a–17f LUMin. I principi e la procedura in vigore per il PTA si sono dimostrati efficaci nella valutazione delle precedenti generazioni. Rimangono dunque immutati per la quarta generazione. La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di trasporto che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi e che concorrano a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero.

I contributi sono versati per misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario nonché del traffico pedonale e ciclistico, sempre che tali misure non beneficino già di altri finanziamenti federali³¹. A determinate condizioni, possono essere finanziate anche misure nelle regioni estere limitrofe. Sono invece esclusi da un possibile cofinanziamento i contributi d'esercizio e manutenzione.

I contributi della Confederazione si basano sull'efficacia globale del programma e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento dell'importo d'investimento (art. 22 OUMin). Per utilizzare in modo efficiente le risorse della Confederazione, ci si atterrà ai criteri stabiliti nell'articolo 17d LUMin. Ciò consentirà di cofinanziare le misure che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto e che presentano un rapporto costi-benefici da buono a molto buono, che saranno verosimilmente pronte per essere realizzate nell'arco di quattro anni e di cui si può garantire il finanziamento. Il Consiglio federale chiede lo sblocco di un credito d'impegno da utilizzare per finanziare queste misure.

³⁰ Consiglio federale svizzero (2020), Strategia sulla cultura della costruzione, disponibile alla pagina: www.bak.admin.ch > Cultura della costruzione > Il concetto di cultura della costruzione > Strategia sulla cultura della costruzione.

³¹ Le misure concernenti il settore del traffico ferroviario sono finanziate in primo luogo attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, fatta eccezione per le tratte che assicurano esclusivamente il collegamento capillare (p. es. linee tranviarie e della metropolitana) ai sensi dell'art. 49 cpv. 3 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.101).

I crediti d'impegno sono sbloccati ogni quattro anni dalle Camere federali (art. 7 lett. b LFOSTRA); ciò corrisponde a una generazione di programmi d'agglomerato. Il presente documento si riferisce all'approvazione dei crediti d'impegno per la quarta generazione di programmi e prevede lo stanziamento dei contributi a partire dal 2024.

2.2 Panoramica delle generazioni precedenti del PTA e dello stato di attuazione

All'inizio del PTA, in concomitanza con l'approvazione della legge del 6 ottobre 2006³² sul fondo infrastrutturale (LFIT), è stato approvato un pacchetto di progetti urgenti e pronti per la realizzazione. Ad eccezione della tangente al centro di Frauenfeld, che non è stata realizzata perché respinta in votazione popolare, tutti i progetti sono stati realizzati.

Sono seguite le prime due generazioni dei programmi d'agglomerato. Per la prima generazione le Camere federali hanno stanziato 1,51 miliardi di franchi per 26 programmi d'agglomerato e per la seconda generazione 1,70 miliardi di franchi per 37 programmi d'agglomerato del PTA. Dall'inizio del 2011 alla fine del 2021, gli enti responsabili hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 992 milioni di franchi (stato 31 dicembre 2021, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito d'impegno stanziato per il PTA di prima generazione, ovvero circa due terzi dell'intero credito. La Confederazione ha versato finora agli enti responsabili un totale di 412 milioni di franchi (stato 31 dicembre 2021, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito d'impegno stanziato per il PTA di seconda generazione, ovvero quasi un quarto dell'intero credito.

La terza generazione è stata decisa dopo il trasferimento del fondo infrastrutturale al FOSTRA. Con i decreti del 25 settembre 2019³³ e del 28 settembre 2021³⁴ le Camere federali hanno stanziato 1,41 miliardi di franchi per 35 programmi d'agglomerato del PTA di terza generazione. La novità della terza generazione consiste nel fatto che il credito d'impegno comprende anche misure cofinanziate in modo forfettario. Ciò semplifica la procedura di attuazione e accelera la realizzazione delle misure. Gli agglomerati hanno potuto ottenere dalla Confederazione un totale di 133 milioni di franchi (stato 31 dicembre 2021, rincaro e IVA inclusi) provenienti dal credito d'impegno stanziato per il PTA di terza generazione, ovvero quasi il dieci per cento dell'intero credito.

³² RU 2007 6017

³³ FF 2020 715

³⁴ FF 2021 2397

Tabella 1

Contributi federali decisi, convenzioni sulle prestazioni stipulate e restituzioni (stato 31 dicembre 2021)

	Contributo federale approvato ³⁵	Accordi sul finanziamento stipulati ³⁶	Mancata realizzazione ³⁷
Progetti urgenti ³⁸	2,56 mia. fr.	2,53 mia. fr.	0,05 mia. fr.
PTA 1 ^a generazione ³⁹	1,51 mia. fr.	1,08 mia. fr.	0,05 mia. fr.
PTA 2 ^a generazione ⁴⁰	1,70 mia. fr.	0,67 mia. fr.	0,01 mia. fr.
PTA 3 ^a generazione ⁴¹	1,41 mia. fr.	0,41 mia. fr.	–
Totale	7,18 mia. fr.	4,69 mia. fr.	0,11 mia. fr.

Come illustrato nella tabella 1, negli ultimi 15 anni la Confederazione ha deciso di stanziare circa 7,2 miliardi di franchi per la realizzazione di misure infrastrutturali di trasporto negli agglomerati. I progetti urgenti sono stati realizzati, mentre l'attuazione delle misure delle prime tre generazioni del PTA è ancora in corso. Finora il fabbisogno effettivo di mezzi degli agglomerati per la realizzazione è risultato inferiore rispetto alle richieste originarie degli enti responsabili. Rimangono ancora da concludere accordi sul finanziamento per un ammontare di circa 2,5 miliardi di franchi. Non è da escludere che decisioni contrarie del Popolo o di altre autorità politiche e pianificatorie entro le scadenze previste possano bloccare la realizzazione di singoli progetti.

Nel complesso si può osservare che taluni agglomerati⁴² sono in ritardo con l'attuazione delle misure. Il Consiglio federale ha pertanto sancito nell'OPTA termini precisi per l'avvio dei lavori. Conformemente alle convenzioni sulle prestazioni delle prime due generazioni, il diritto ai contributi federali decisi decade dunque in assenza di un accordo sul finanziamento sottoscritto entro il 2027. Conformemente all'articolo 18 OPTA, la scadenza per la terza generazione è fissata a fine 2025. A oggi non è possibile prevedere l'ammontare definitivo dei fondi interessati. Diversi enti responsabili hanno così rinunciato a presentare un programma nella quarta generazione (cfr. n. 2.3.1), concentrando le risorse sull'attuazione delle misure già approvate.

³⁵ Stato dei prezzi conformemente al decreto federale.

³⁶ Stato 31 dicembre 2021

³⁷ Rinuncia a progetti a seguito di votazioni popolari o restituzione dei fondi da parte degli enti responsabili.

³⁸ FF 2007 7705

³⁹ FF 2010 6087

⁴⁰ FF 2014 6811

⁴¹ FF 2020 715 con aggiunta di un credito aggiuntivo per la misura «circonvallazione di Oberburg» (FF 2021 2397).

⁴² Cfr. n. 2.3.2

2.3 La quarta generazione del PTA

2.3.1 Elaborazione da parte degli enti responsabili e presentazione

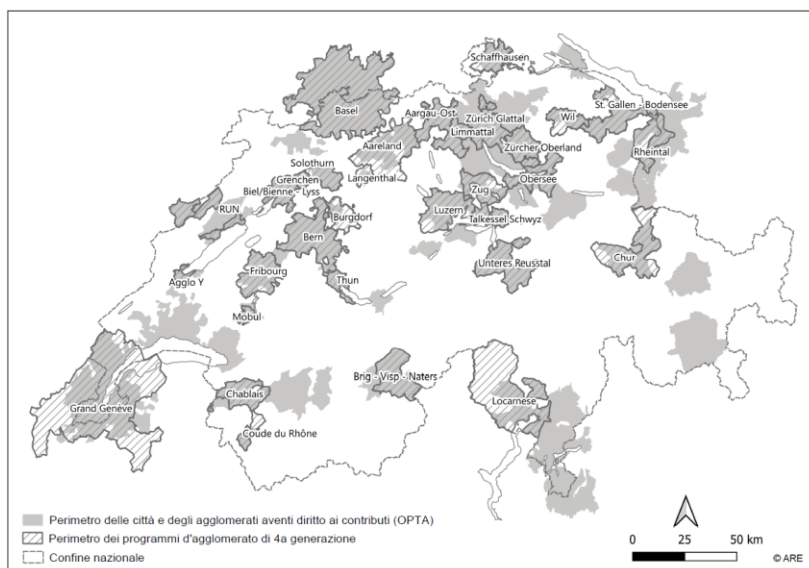
A complemento delle basi legali esistenti, il DATEC ha emanato l'OPTA, che sancisce i diritti e i doveri delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi nell'ambito dell'elaborazione dei programmi d'agglomerato, come pure le principali fasi dell'esame di tali programmi da parte della Confederazione. Le nuove DIPTA del 13 febbraio 2020 specificano invece i metodi di esame per i programmi d'agglomerato. L'OPTA e le DIPTA, strettamente connesse, sostengono gli enti responsabili nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato.

La Confederazione chiede tuttora agli enti responsabili di riunire all'interno di un unico programma d'agglomerato tutte le misure rilevanti e reciprocamente coordinate, finalizzate a migliorare la qualità del sistema dei trasporti, a consentire uno sviluppo centripeto degli insediamenti, ad aumentare la sicurezza del traffico nonché a ridurre il carico ambientale e il consumo di risorse. La novità della quarta generazione consiste nella possibilità di ottenere cofinanziamenti forfettari da parte della Confederazione anche per misure associate alle fermate dei tram e degli autobus.

Nei programmi d'agglomerato gli enti responsabili forniscono informazioni sull'analisi della situazione e delle tendenze, come pure sullo scenario auspicato in relazione ai trasporti e agli insediamenti. Inoltre, illustrano lo stato di attuazione delle misure decise relative nelle generazioni precedenti. Su tale base presentano le strategie settoriali nei settori dei trasporti e degli insediamenti, con considerazione del paesaggio, come pure gli interventi necessari e le misure. Nell'ottica di una pianificazione continua ora questi sei elementi possono essere aggiornati in base alla necessità, al fine di consentire lo sviluppo continuo e l'ottimizzazione del programma d'agglomerato corrispondente. Rispetto alle generazioni precedenti, pertanto, non è più necessario rielaborare contemporaneamente i sei elementi. A partire dalla quarta generazione, in caso di necessità d'intervento si possono definire anche priorità in relazione al contenuto. Ciò consente di ridurre notevolmente le spese amministrative sostenute dagli enti responsabili per l'inoltro continuo di un programma d'agglomerato.

Figura 1

Programmi d'agglomerato presentati



L'ARE ha ricevuto nel complesso, per esame, 32 programmi d'agglomerato di quarta generazione. A causa delle limitazioni imposte nella lotta contro il COVID-19, agli enti responsabili è stata data la possibilità di presentare i programmi fino a tre mesi dopo la scadenza prestabilita. Tale opportunità è stata colta da 16 agglomerati. Tra i programmi d'agglomerato presentati uno è nuovo⁴³ mentre 31 sono programmi di prima, seconda e terza generazione rielaborati. In quattro casi (Basel, Grand Genève, Rheintal e Réseau Urbain Neuchâtelois) si tratta di agglomerati confinanti con nazioni limitrofe. Se si considerano i programmi d'agglomerato cofinanziati nelle generazioni precedenti, nel complesso 12 enti responsabili⁴⁴ non hanno presentato nessun programma. Tra i cinque agglomerati di grandi dimensioni della Svizzera (Basilea, Berna, Ginevra, Losanna e Zurigo), nel caso di Lausanne–Morges per la prima volta l'ente responsabile di un agglomerato di grandi dimensioni ha rinunciato all'inoltro di un programma d'agglomerato. In compenso quattro città e agglomerati aventi diritto ai contributi⁴⁵ partecipano nuovamente al programma dopo una pausa di una o due generazioni. Dei 59 agglomerati e città aventi diritto ai contributi, solo cinque non hanno ancora partecipato⁴⁶.

⁴³ Programma d'agglomerato Grenchen

⁴⁴ Programmi d'agglomerato Bellinzonese, Delémont, Frauenfeld, Interlaken, Kreuzlingen–Konstanz, Lausanne–Morges, Luganese, Mendrisiotto, Nidwalden, Valais central, Werdenberg–Liechtenstein e Winterthur.

⁴⁵ Programmi d'agglomerato Agglo Y, Chur, Rheintal e Schaffhausen.

⁴⁶ Agglomerati di Appenzell, Glarus, Sarnen e St. Moritz e città di Einsiedeln.

2.3.2 Esame della Confederazione

2.3.2.1 Organizzazione e svolgimento

L'esame dei programmi d'agglomerato presentati entro il termine previsto è avvenuto sotto l'egida dell'ARE e in stretta collaborazione con gli altri Uffici federali coinvolti, ovvero USTRA, UFT e Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Un gruppo di esperti esterni provenienti da studi privati di pianificazione e consulenza è inoltre stato incaricato di seguire la procedura d'esame e di formulare un secondo parere. Gli Uffici federali coinvolti e gli esperti esterni hanno valutato i programmi d'agglomerato presentati, ciascuno in maniera indipendente dagli altri, in base al seguente iter articolato in tre fasi.

- Per acquisire una migliore comprensione dei singoli programmi d'agglomerato, evitare fraintendimenti e chiarire determinati punti in sospeso, all'inizio di ogni valutazione la Confederazione ha previsto una serie di presentazioni e di domande con i singoli enti responsabili.
- Le parti interessate dall'esame si sono quindi incontrate per discutere le valutazioni, eliminare le divergenze e far confluire i risultati ottenuti in una valutazione consensuale. Sono inoltre stati organizzati degli atelier di bilancio per effettuare un confronto trasversale di tutti i programmi d'agglomerato in Svizzera. Questo processo ha garantito una valutazione comparabile ed equivalente dei programmi d'agglomerato per tutti gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi, come pure una compilazione coordinata degli elenchi di misure.
- Parallelamente alla procedura di consultazione gli enti responsabili hanno discusso i dettagli tecnici dei risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione. Tali discussioni consentono di garantire che tutti gli argomenti rilevanti siano presi in considerazione nella valutazione.

Sulla scorta di quanto scaturito dalle discussioni tecniche e dalla procedura di consultazione sul progetto preliminare di decreto federale, nell'autunno 2022 sono stati apportati gli ultimi adeguamenti dei risultati dell'esame in una conferenza conclusiva interna alla Confederazione. Questo processo permette di presentare i risultati definitivi dell'esame insieme al messaggio del Consiglio federale. In questo modo è possibile accelerare il tempo di elaborazione dei risultati prima della decisione parlamentare e fornire così per tempo agli enti responsabili una base solida per la preparazione della prossima generazione del PTA. Inoltre il Consiglio federale può presentare al Parlamento, ogni quattro anni, un messaggio sul cofinanziamento di una generazione successiva del PTA. Durante la procedura d'esame e la discussione parlamentare gli enti responsabili possono inoltre sviluppare ulteriormente le proprie misure e, a seguito della decisione del Parlamento, possono approvare i finanziamenti necessari a livello cantonale e comunale. Ciò consente di attuare le misure senza ritardi.

2.3.2.2 Esame preliminare ed esame dei requisiti di base

L'esame preliminare secondo l'articolo 11 OPTA prevede che la Confederazione esamini la completezza della documentazione. Singoli enti responsabili sono stati sollecitati a presentare documenti mancanti relativi a programmi d'agglomerato, consentendo così l'esame di tutti i programmi d'agglomerato presentati.

La Confederazione valuta anche se i programmi d'agglomerato presentati soddisfano i requisiti di base. La procedura è definita nell'articolo 12 OPTA. In questo contesto si constata che i 32 programmi d'agglomerato presentati nella quarta generazione soddisfano i requisiti di base.

2.3.2.3 Esame delle misure

Il cofinanziamento della Confederazione è destinato alle misure che, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano un rapporto costi-benefici da buono a molto buono. Tale severa prioritizzazione è necessaria a causa delle numerose misure presentate nella quarta generazione per ottenere un cofinanziamento. Nel definire le priorità si è tenuto tuttavia conto sia delle strategie e degli obiettivi definiti dalle città e dagli agglomerati aventi diritto ai contributi sia delle reciproche interdipendenze delle diverse misure.

Singole misure

Le singole misure relative ai trasporti sono valutate secondo l'articolo 13 OPTA. In questo contesto la Confederazione valuta in primo luogo se le misure sono cofinanziabili conformemente alle disposizioni di legge. In secondo luogo verifica la loro coerenza nella quarta generazione e con le generazioni precedenti di programmi d'agglomerato. La Confederazione verifica di conseguenza se le misure sono coordinate con le pianificazioni nazionali e cantonali nonché con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Le misure infrastrutturali di trasporto sono successivamente valutate in base al rapporto costi-benefici. In seguito la Confederazione valuta se la misura è pronta per essere realizzata e se il finanziamento è assicurato. In considerazione del numero elevato di misure presentate e dei contributi federali disponibili, sono infatti cofinanziate solo le misure pronte per essere realizzate, di cui il finanziamento è garantito, che presentano un rapporto costi-benefici da buono a molto buono.

In base all'esame la Confederazione assegna le singole misure alla lista A, B o C. Per le misure della lista A il Consiglio federale chiede alle Camere di stanziare crediti d'impegno per il cofinanziamento nella quarta generazione. Le misure della lista B sono considerate per la valutazione del programma. Per queste misure gli enti responsabili possono chiedere un cofinanziamento nel programma della generazione successiva insieme ad altre misure. Nel caso delle misure assegnate dalla Confederazione alla lista C, l'assenza parziale di interventi necessari, il rapporto costi-benefici o il grado di maturità non giustifica un cofinanziamento da parte della Confederazione. Le misure della lista C non sono considerate per la valutazione del programma. In caso di necessità d'intervento comprovata o a seguito di un'ottimizzazione, tali

misure, come quelle della lista B, possono essere presentate nuovamente dagli enti responsabili in una generazione successiva per l'approvazione di un eventuale cofinanziamento da parte della Confederazione.

Le misure previste in ambito paesaggistico e di insediamenti non sono cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito del PTA. La Confederazione reputa tali misure non-dimeno sommarie per l'esame dell'efficacia del programma d'agglomerato globale e per la valutazione del coordinamento tra trasporti e insediamenti con considerazione del paesaggio.

Misure beneficiarie di contributi federali forfettari

Secondo l'articolo 21a OUMin, dalla terza generazione le misure nei settori del traffico pedonale e ciclistico, gestione del traffico e riqualifica e sicurezza dello spazio stradale che, per singolo settore, presentano un volume di investimenti inferiore o pari a 5 milioni di franchi possono essere riunite in pacchetti. Per tali misure può inoltre essere chiesto un cofinanziamento con contributi federali forfettari, che ha consentito di ridurre l'onere amministrativo per il conteggio, fornendo agli enti responsabili maggiore flessibilità nella sostituzione delle misure la cui concretizzazione non si è rivelata attuabile. A partire dalla quarta generazione anche le misure associate alle fermate dei tram e degli autobus possono ora essere riunite in pacchetti con costi fino a 5 milioni di franchi l'uno (cfr. art. 21a cpv. 1 lett. d OUMin). Per il cofinanziamento con contributi forfettari la Confederazione valuta il rispetto di aliquote di costo standardizzate e la qualità della concezione delle misure corrispondenti nel programma d'agglomerato. Due terzi delle 1210 misure infrastrutturali di trasporto della lista A presentate sono state riassunte in pacchetti dagli enti responsabili. Rispetto alla terza generazione, pertanto, il numero di misure cofinanziate in modo forfettario è quasi raddoppiato.

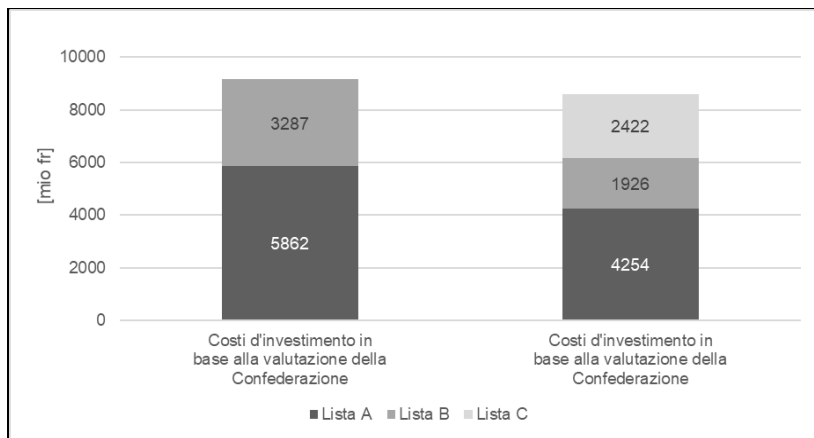
Panoramica della valutazione delle misure

I 32 programmi d'agglomerato sottoposti a esame contengono 2668 misure delle liste A e B, circa un terzo delle quali previste in ambito paesaggistico e di insediamenti. In totale i costi d'investimento per le misure relative alle infrastrutture di trasporto presentate nella quarta generazione sono diminuiti di oltre 1 miliardo di franchi rispetto alla terza generazione e ammontano ora a 9,15 miliardi di franchi. Questa diminuzione si spiega in parte con il fatto che nella quarta generazione sono stati presentati sei programmi d'agglomerato in meno rispetto alla terza generazione. Si può inoltre constatare che, rispetto alle generazioni precedenti, le città e gli agglomerati di medie e piccole dimensioni aventi diritto ai contributi hanno presentato misure meno dispendiose.

Delle quasi 1800 misure presentate relative all'infrastruttura di trasporto, in circa due terzi dei casi gli enti responsabili delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi ne hanno richiesto il cofinanziamento nell'ambito della quarta generazione del PTA. I costi d'investimento complessivi delle misure classificate dagli enti responsabili nella lista A ammontano a circa 5,86 miliardi di franchi. Il 77 per cento di tali misure sono singole misure secondo l'articolo 21 OUMin. I costi d'investimento per le misure cofinanziate dalla Confederazione in modo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin ammontano a circa il 23 per cento.

Figura 2

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



Il contributo della Confederazione si focalizza sulle misure che, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano il migliore rapporto costi-benefici e sono pronte per essere realizzate. La figura 2 mostra che l'esame da parte della Confederazione ha portato alla classificazione nella lista A di misure per un importo totale di 4,25 miliardi di franchi e nella lista B di misure per un importo totale di 1,93 miliardi di franchi⁴⁷. Secondo l'esame della Confederazione, quasi il 30 per cento delle misure inoltrate non presentano un rapporto costi-benefici buono o molto buono, non sono pronte per essere realizzate o il finanziamento non è garantito, oppure presentano una necessità d'intervento insufficiente. Queste misure sono pertanto state classificate nella lista C. Gli enti responsabili hanno inoltre presentato anche misure non aventi diritto ai contributi, che sono state considerate come prestazioni proprie degli enti responsabili nella valutazione dei programmi d'agglomerato. Per la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato sono infatti considerate anche le prestazioni proprie. Tali misure non sono tuttavia comprese nei costi d'investimento di un eventuale cofinanziamento da parte della Confederazione.

La figura 3 mostra che dall'esame da parte della Confederazione non sono risultati cambiamenti sostanziali nel rapporto dei costi d'investimento tra le città e gli agglomerati di grandi, medie e piccole dimensioni aventi diritto ai contributi. Poco più della

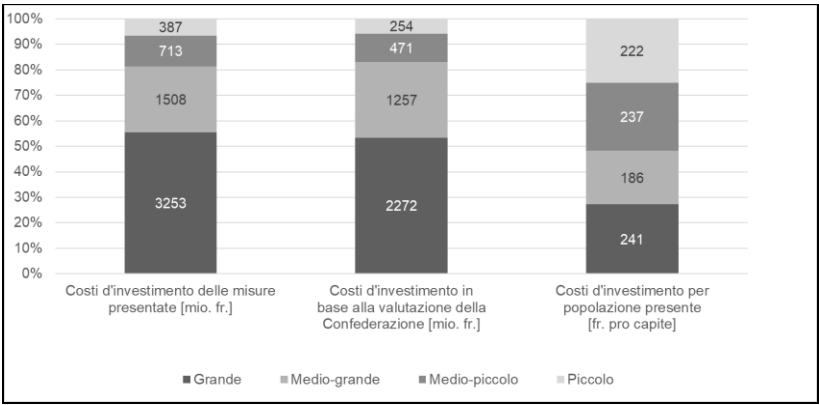
⁴⁷ Tutti i contributi sono da intendersi al netto dell'IVA e del rincaro, stato dei prezzi: ottobre 2020. Eccezione: i contributi relativi ai costi d'investimento di misure cofinanziate in modo forfettario della lista A secondo la valutazione della Confederazione comprendono anche l'IVA e un supplemento in base al rincaro intercorso tra l'inoltro e la decisione del Parlamento. La metodologia è descritta nel dettaglio nel rapporto esplicativo sul esame dei programmi d'agglomerato di quarta generazione (disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Mobilità > Programmi e progetti > Programma Traffico d'agglomerato > Programmi d'agglomerato di quarta generazione > documenti).

metà dei costi d'investimento presentati per misure riguarda i quattro maggiori agglomerati di grandi dimensioni (Basilea, Berna, Ginevra e Zurigo). Ciò rispecchia i problemi dei sistemi di trasporto in tali regioni e la complessità delle misure necessarie per risolverli.

Se tuttavia si osserva il rapporto tra i costi d'investimento e la popolazione presente (abitanti e occupati)⁴⁸, appare evidente come nelle città e negli agglomerati di piccole dimensioni tale rapporto sia in linea con la media nazionale. Il rapporto tra costi d'investimento e popolazione presente è leggermente inferiore alla media soltanto negli agglomerati di medie e grandi dimensioni che nella quarta generazione hanno presentato misure relativamente meno costose per ottenere un cofinanziamento.

Figura 3

Quote dei costi d'investimento della lista A in base alla dimensione degli agglomerati



2.3.2.4 Esame dell'efficacia dei programmi

Secondo l'articolo 14 OPTA l'efficacia complessiva di un programma è rilevata in base alle misure infrastrutturali di trasporto classificate di priorità A e B dalla Confederazione (cfr. n. 2.3.2) nonché alle misure previste in ambito paesaggistico e di insediamenti. La procedura per valutare l'efficacia dei programmi serve a confrontare in punti i benefici con i costi generati. Al fine di tenere conto della diversità dei programmi d'agglomerato, sia i benefici che i costi sono valutati di volta in volta alla luce della dimensione della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi⁴⁹ nonché delle sue problematiche specifiche. È inoltre valutato anche lo stato di attuazione delle misure già cofinanziate.

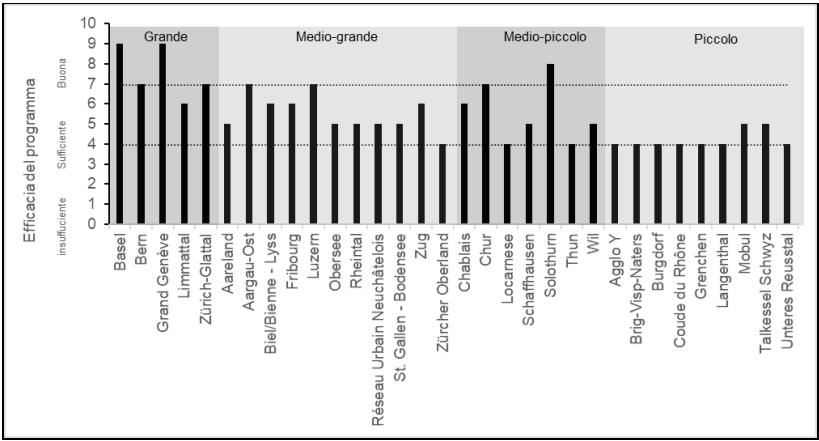
⁴⁸ La popolazione presente corrisponde al numero di abitanti più il 50 per cento degli occupati.

⁴⁹ Costi d'investimento, tenuto conto degli abitanti e degli occupati nella città avente diritto ai contributi o nell'agglomerato.

Affinché un programma d’agglomerato possa beneficiare di un contributo federale, deve raggiungere un’efficacia sufficiente in relazione al miglioramento del sistema globale dei trasporti, al sostegno di uno sviluppo centripeto degli insediamenti, al miglioramento della sicurezza del traffico nonché alla riduzione dell’impatto ambientale e dell’impiego di risorse. La figura 4 mostra che 24 programmi d’agglomerato di quarta generazione hanno ottenuto un punteggio sufficiente (4–6 punti), otto un punteggio buono (7–9 punti), nessuno ha ottenuto un punteggio molto buono (≥ 10 punti) e nessuno ha dovuto rinunciare a un contributo federale a causa di un punteggio insufficiente.

Figura 4

Punti di efficacia dei programmi d’agglomerato



L’ammontare del cofinanziamento da parte della Confederazione non è calcolato soltanto in base all’efficacia del programma, bensì anche in base all’entità dei costi globali dello stesso. In questo contesto i costi globali sono posti in rapporto alla dimensione della città o dell’agglomerato avente diritto ai contributi. Quasi tutti i programmi presentano costi medi, cinque presentano costi bassi e sei invece elevati.

Conformemente all’articolo 14 capoverso 2 OPTA, per determinare il contributo federale si valuta anche lo stato di attuazione delle misure concordate nei settori dei trasporti e degli insediamenti per la seconda generazione del PTA. La valutazione considera inoltre anche la qualità del rapporto sullo stato di attuazione. La metodologia della valutazione dell’attuazione è descritta nel dettaglio nel presente messaggio. Nel caso dei sette programmi d’agglomerato menzionati nella tabella 2 almeno due criteri su tre sono insufficienti. In questi casi il Consiglio federale prevede una riduzione di cinque punti percentuali dell’aliquota di contribuzione, a condizione che quest’ultima non risulti inferiore all’aliquota di partecipazione secondo l’articolo 22 OUMin.

In base alla valutazione dei programmi d’agglomerato, per la prima volta un agglomerato beneficia di un contributo federale del 45 per cento, 9 agglomerati ricevono

contributi federali del 40 per cento, 13 agglomerati contributi del 35 per cento e 9 agglomerati contributi del 30 per cento. Queste aliquote di contribuzione si applicano alle misure A dei programmi di quarta generazione, la cui realizzazione è prevista dal 2024.

Se le misure classificate di priorità A dalla Confederazione sono calcolate in base ai punti percentuali corrispondenti al cofinanziamento, i contributi federali complessivi oscillano grosso modo su 1,58 miliardi di franchi. La ripartizione dei contributi federali tra i singoli agglomerati e città aventi diritto ai contributi è illustrata nella figura 5. La panoramica dettagliata delle singole misure si trova nell'allegato 1.

Tabella 2

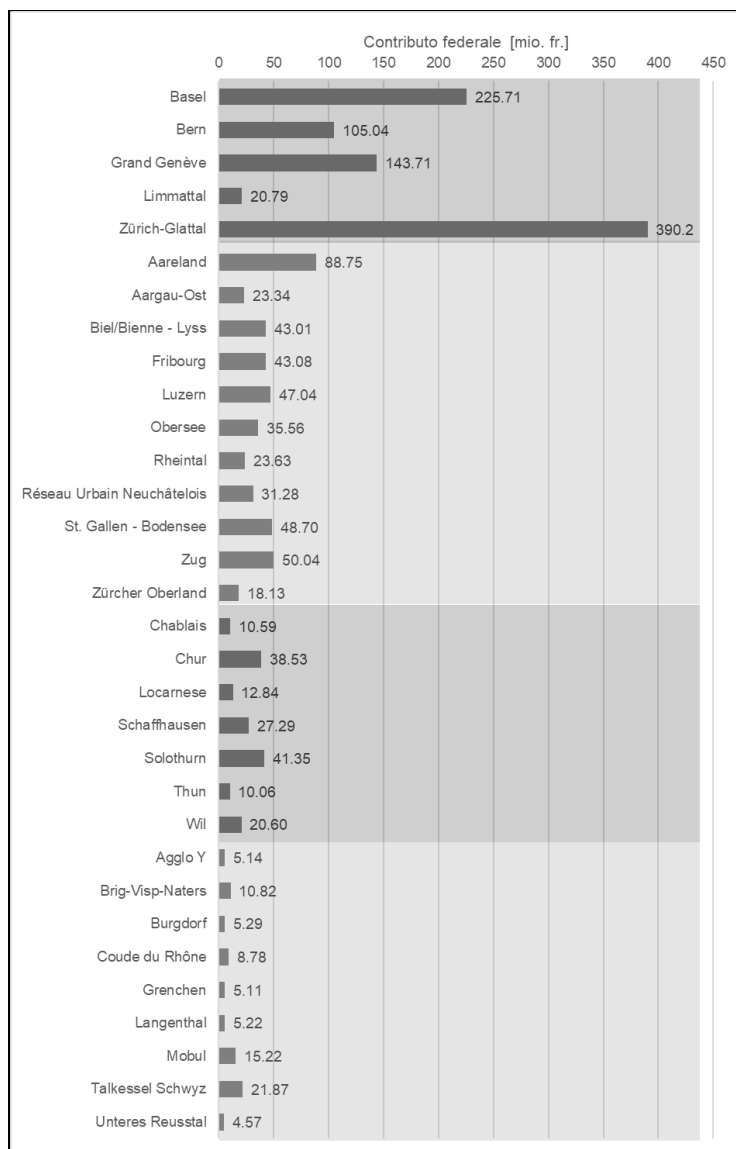
Programmi d'agglomerato con attuazione insufficiente di misure di seconda generazione

Agglomerato	Riduzione aliquota	Motivazione
Agglo Y	35 % → 30 %	Attuazione delle misure nei settori dei trasporti e degli insediamenti e rapporto sullo stato di attuazione insufficienti
Burgdorf	35 % → 30 %	Attuazione delle misure nel settore degli insediamenti e rapporto sullo stato di attuazione insufficienti
Chablais	35 % → 30 %	Attuazione delle misure nei settori dei trasporti e degli insediamenti e rapporto sullo stato di attuazione insufficienti
Chur	35 % → 30 %	Attuazione delle misure nel settore dei trasporti e rapporto sullo stato di attuazione insufficienti
Grand Genève	40 % → 35 %	Attuazione delle misure nei settori dei trasporti e degli insediamenti insufficiente
Réseau Urbain Neuchâtelois	35 % → 30 %	Attuazione delle misure nel settore dei trasporti e rapporto sullo stato di attuazione insufficienti
Wil	30 % → 30 % ⁵⁰	Attuazione delle misure nei settori dei trasporti e degli insediamenti insufficiente

⁵⁰ Secondo l'articolo 22 OUMin l'aliquota di contribuzione deve essere pari almeno al 30 per cento. L'attuazione insufficiente nel caso dell'agglomerato di Wil non porta dunque a una riduzione dell'aliquota di contribuzione.

Figura 5

**Contributi della Confederazione per ciascun programma d'agglomerato:
misure della lista A**



2.4

Procedura di consultazione

In virtù dell'articolo 3 capoverso 1 lettera d della legge del 18 marzo 2005⁵¹ sulla consultazione, il 10 giugno 2022 il Consiglio federale ha posto in consultazione il progetto preliminare di decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del PTA. Le cerchie interessate avevano la possibilità di esprimersi in merito fino al 9 settembre 2022. I risultati della procedura di consultazione condotta dal DATEC sono stati presentati in un rapporto⁵². Di seguito sono esposti e spiegati i risultati principali.

Nell'ambito della consultazione si sono espressi 25 Cantoni, 6 partiti politici, 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 4 associazioni mantello nazionali dell'economia e 45 altre cerchie interessate. Nel complesso sono dunque pervenute 83 prese di posizione. La stragrande maggioranza dei partecipanti alla consultazione si è dichiarata d'accordo con le basi del progetto preliminare. In base ai motivi menzionati di seguito, la partecipazione della Confederazione a favore del progetto preliminare è aumentata di circa 285 milioni di franchi, che andranno a beneficio di tutti i programmi d'agglomerato presentati.

In diverse prese di posizione si constata con dispiacere o sorpresa che per singole misure non è prevista una partecipazione della Confederazione. Si chiede pertanto un riesame del cofinanziamento da parte della Confederazione. In base alle discussioni tecniche condotte durante la consultazione e alla documentazione supplementare inoltrata, la Confederazione ha potuto riesaminare la valutazione. Ciò ha consentito di integrare nella lista A quasi una trentina di ulteriori progetti. Le modifiche principali concernono le misure seguenti:

- per il prolungamento della linea tranviaria dall'aeroporto alla zona industriale di Kloten si esclude la possibilità di realizzare una soluzione di bus più economica. Inoltre, dal punto di vista edilizio, la parte in territorio Kloten del collegamento ciclistico principale Kloten–Bassersdorf dipende direttamente dal prolungamento della linea tranviaria dall'aeroporto alla zona industriale di Kloten;
- dopo la rinuncia da parte dell'ente responsabile a un cofinanziamento della parte sud del progetto complessivo «VERAS», nella valutazione della Confederazione la circonvallazione est di Suhr presenta un buon rapporto costi-benefici;
- i collegamenti ai mezzi di trasporto pubblici nel comprensorio universitario di Zurigo hanno raggiunto uno stato di pianificazione sufficiente a seguito del chiarimento di fraintendimenti in relazione alla stima dei costi presentata;
- il sottopasso per il traffico lento presso la stazione centrale di Soletta RBS è stato reintegrato nel progetto generale della piattaforma multimodale relativa al lato sud della stazione centrale di Soletta RBS, dal momento che l'ente responsabile ha potuto presentare per questa misura ulteriori benefici determinanti;

⁵¹ RS 172.061

⁵² www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Concluse > 2022 > UVEK

- il collegamento tra il quartiere Guthirt e la stazione di Zugo può essere cofinanziato grazie al fatto che l'ente responsabile ha rinunciato a una misura non realizzata di una convenzione sulle prestazioni precedente e che il progetto presenta un buon rapporto costi-benefici.

In riferimento al rincaro attualmente elevato, in alcuni pareri si chiede una compensazione del rincaro anche per le misure cofinanziate in modo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin. Il Consiglio federale ha mostrato comprensione per tale richiesta considerata la situazione economica attuale. Dopo una lunga fase senza un rincaro degno di nota o addirittura in calo, l'indice dei prezzi delle costruzioni da aprile 2021 ad aprile 2022 è aumentato del 7,7 per cento. Con l'attuale disegno il Consiglio federale prevede pertanto un supplemento sul contributo federale per le misure cofinanziate in modo forfettario. In questo contesto il Consiglio federale ritiene importante che le semplificazioni apprezzate da tutte le parti nell'attuazione delle misure cofinanziate in modo forfettario possano essere mantenute interamente.

In diverse prese di posizione si critica il fatto che i motivi della riduzione del cofinanziamento da parte della Confederazione a causa di un'attuazione insufficiente delle misure di seconda generazione sono presentati in modo troppo poco trasparente. Il Consiglio federale reputa importante motivare i risultati dell'esame in modo trasparente e adeguato al livello. Il messaggio comprende informazioni rilevanti dal punto di vista politico. I motivi della riduzione di cinque punti percentuali sono riportati in modo sommario. La metodologia applicata è presentata nel dettaglio nel rapporto esplicativo. Il rapporto d'esame presenta infine singolarmente per ogni agglomerato il modo in cui la Confederazione valuta quantitativamente e qualitativamente l'attuazione delle misure di seconda generazione nei settori dei trasporti e degli insediamenti. Nel caso di due programmi d'agglomerato la Confederazione rinuncia alla riduzione di cinque punti percentuali, dal momento che sono stati forniti documenti supplementari e sono state condotte discussioni con gli enti responsabili.

3 Contenuto del decreto federale

3.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione

Per consentire alla Confederazione di continuare a sostenere le misure volte a migliorare i sistemi di trasporto nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi, il Consiglio federale intende chiedere alle Camere federali di stanziare a partire dal 2024 due crediti d'impegno per circa 1,58 miliardi di franchi al fine di cofinanziare le misure dei programmi d'agglomerato di quarta generazione.

I crediti d'impegno soddisfano le disposizioni di cui alla LUMin. La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di trasporto che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi e che concorrano a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero.

I contributi sono versati per misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario nonché del traffico pedonale e ciclistico, sempre che tali misure non bene-

ficino già di altri finanziamenti federali⁵³. A determinate condizioni, possono essere finanziate anche misure nelle regioni estere limitrofe. Se l'utilizzazione di materiale rotabile speciale destinato al collegamento capillare permette di realizzare considerevoli risparmi in termini di misure infrastrutturali, possono essere versati anche contributi per coprire i corrispondenti costi supplementari del materiale rotabile (art. 17a cpv. 2^{bis} LUMin). Sono invece esclusi da un possibile cofinanziamento i contributi d'esercizio e manutenzione.

I contributi della Confederazione si basano sull'efficacia globale del rispettivo programma d'agglomerato e sono compresi tra il 30 e il 50 per cento dell'importo d'investimento (art. 22 OUMin). Ci si è attenuti ai criteri stabiliti nell'articolo 17d LUMin. I contributi saranno cioè assegnati in via prioritaria ai programmi e alle misure in essi contenute. Il Consiglio federale chiede alle Camere federali lo sblocco dei crediti da utilizzare per finanziare le misure che contribuiscono a risolvere i principali problemi di trasporto e offrono un rapporto costi-benefici buono o molto buono, che sono pronte per essere realizzate e di cui si può garantire il finanziamento.

3.2 **Contenuto del disegno e commento ai singoli articoli**

Tramite il decreto federale sono stanziati i crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi a favore di misure nel quadro del PTA e stabiliti quelli per un cofinanziamento delle città e degli agglomerati aventi diritto a un contributo con la rispettiva aliquota di contribuzione nonché il contributo massimo della Confederazione per investimenti in infrastrutture di trasporto nell'ambito della quarta generazione del PTA.

Art. 1

Conformemente a questa disposizione e all'articolo 21 capoverso 2 della legge federale del 7 ottobre 2005 sulle finanze della Confederazione (LFC)⁵⁴, entrambi i crediti d'impegno secondo l'articolo 7 lettera b LFOSTRA vengono sbloccati per realizzare le misure della lista A della quarta generazione del PTA. Le misure cofinanziate a titolo di costi computabili conformemente all'articolo 21 OUMin sono approvate al netto del rincaro e dell'IVA (cfr. lett. a). Per le misure cofinanziate in modo forfetario, riunite in pacchetti e suddivise in categorie conformemente all'articolo 21a OUMin, è invece stabilito un importo massimo (cfr. lett. b). I motivi di questa distinzione sono presentati di seguito, nelle spiegazioni relative all'articolo 2 del disegno di decreto.

Art. 2

Secondo l'articolo 1 lettera a e conformemente all'articolo 27 capoverso 2 LFC, il Consiglio federale ha la facoltà di aumentare il credito d'impegno in funzione del

⁵³ Le misure concernenti il settore del traffico ferroviario sono finanziate in primo luogo attraverso il fondo per l'infrastruttura ferroviaria, fatta eccezione per le tratte che assicurano esclusivamente il collegamento capillare (p. es. linee tranviarie e della metropolitana) ai sensi dell'art. 49 cpv. 3 della legge federale sulle ferrovie.

⁵⁴ RS 611.0

rincaro comprovato e dell'IVA. Considerato che alcune delle misure di portata maggiore richiedono tempi di realizzazione lunghi, sarebbe difficile calcolare i valori esatti del rincaro, e di conseguenza dell'IVA, nel credito d'impegno quando viene emanato il decreto federale. Al fine di non dover chiedere a posteriori un aumento del credito d'impegno, per il quale di fatto non vi è margine decisionale, la competenza di incrementare il credito viene delegata al Consiglio federale. Questa soluzione si è già dimostrata valida con i crediti d'impegno dei programmi precedenti.

Tuttavia, nel caso delle misure finanziate su base forfettaria secondo l'articolo 21a OUMin, il Parlamento approva un importo massimo forfettario sotto forma di credito d'impegno. L'importo massimo comprende l'IVA e un supplemento dell'8 per cento. Quest'ultimo consente di tenere conto del rincaro subentrato a partire dall'inoltro delle misure. Il rincaro futuro non è invece compensato: al momento dell'emanazione del decreto federale non è possibile stimarne il valore esatto, e una compensazione a posteriori da parte del Consiglio federale genererebbe, come nel caso delle singole misure, un notevole onere amministrativo supplementare, a scapito dell'alleggerimento perseguito con le misure cofinanziate su base forfettaria. Inoltre, queste misure possono essere attuate in un arco di tempo relativamente breve e quindi, prima del versamento del contributo federale, in linea di principio non vi è un rincaro di rilievo.

Art. 3

I programmi d'agglomerato che beneficiano di un cofinanziamento da parte della Confederazione nonché, per ogni programma, le rispettive aliquote di contribuzione e il contributo massimo per le misure secondo l'articolo 21 OUMin (stato dei prezzi: ottobre 2020, rincaro e IVA esclusi) e secondo l'articolo 21a OUMin (importo massimo) sono riportati nell'allegato al decreto federale.

Il contributo massimo per le misure secondo l'articolo 21 OUMin è costituito dai contributi massimi concessi per le misure cofinanziate dalla Confederazione secondo la lista A. L'aliquota di contribuzione si applica anche alle singole misure e ai pacchetti di misure. Il contributo che ne deriva non può superare l'importo massimo stabilito per ogni singola misura (cfr. liste A nell'allegato 1). Eventuali costi supplementari sono a carico degli enti responsabili dei programmi d'agglomerato.

Il contributo massimo calcolato in base alle unità di prestazione per le misure secondo l'articolo 21a OUMin è costituito dalle quattro categorie di misure per pacchetti di misure di portata ridotta. Il contributo che ne deriva non può superare l'importo massimo stabilito per ogni pacchetto di misure (cfr. liste A nell'allegato 1). Eventuali costi supplementari sono a carico degli enti responsabili dei programmi d'agglomerato.

Art. 4

Concepito sotto forma di decreto federale semplice, il decreto di finanziamento non sottostà a referendum (art. 163 cpv. 2 Cost. nonché art. 141 cpv. 1 lett. c e contrario e art. 163 cpv. 2 Cost. e art. 25 cpv. 2 della legge del 13 dicembre 2002⁵⁵ sul Parlamento).

3.3 Stime sul rincaro

Sulla base della mozione Dittli del 27 settembre 219 (16.3705 «Compensare il rincaro solo quando è effettivo») accolta dalle Camere, il Consiglio federale intende menzionare le stime sul rincaro nei decreti concernenti i crediti d'impegno e i crediti quadro, al fine di disporre di una base chiara per eventuali adeguamenti successivi all'andamento del rincaro reale. Ciò è particolarmente importante se questi crediti sono iscritti nel conto della Confederazione perché in questo caso sono finanziati tramite fondi federali generali ed entrano perciò in concorrenza con altri compiti.

Nel caso dei prelievi dal FOSTRA si può rinunciare a tali adeguamenti annuali, dato che queste spese sono finanziate interamente con mezzi a destinazione vincolata. Il margine di manovra della politica della spesa è quindi definito dall'importo delle entrate. In questo senso non è neppure necessario che nei decreti federali figurino le stime sul rincaro relative ai crediti d'impegno utilizzati per gestire i prelievi dal FOSTRA.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

Il Consiglio federale chiede alle Camere federali di stanziare due crediti d'impegno pari a 1581,29 milioni di franchi per cofinanziare misure nel quadro del PTA a partire dal 2024. La partecipazione finanziaria della Confederazione agli investimenti in materia di trasporti dei programmi d'agglomerato è finanziata attraverso il FOSTRA, alimentato in gran parte da fonti a destinazione vincolata. Con questa forma di finanziamento le uscite per il PTA non vanno a gravare sul bilancio federale. Introducendo i termini per l'inizio dei lavori, si parte dal presupposto che nei prossimi anni il fabbisogno di risorse per le prime tre generazioni di PTA aumenti, per poi in seguito nuovamente calare. Fino al 2030 i prelievi dal FOSTRA avranno prevedibilmente l'andamento illustrato nella tabella 3⁵⁶. I dati relativi al periodo 2021–2025 sono basati sulle indicazioni dei Cantoni in merito al fabbisogno di risorse previsto. I dati relativi alla quarta generazione nonché quelli a partire dal 2027 sono estrapolazioni della Confederazione.

⁵⁶ Per le cifre relative al 2021 si veda il consuntivo, per quelle relative al 2022 e al 2023 il preventivo, per le cifre relative al periodo 2024–2026 si veda il piano delle finanze e per quelle relative al periodo 2027–2030 le previsioni dell'ARE tenendo conto del limite di spesa 2024–2027 secondo il messaggio PROSTRA strade nazionali 2023.

Tabella 3

Prelievi dal FOSTRA per il traffico d'agglomerato 2021–2030 (mio. fr.)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetti urgenti	3	0	0	0	0					
1 ^a generazione	55	55	80	80	87	70	60	60	40	20
2 ^a generazione	63	122	115	134	107	103	80	60	40	20
3 ^a generazione	56	70	102	134	107	102	80	20		
4 ^a generazione			50	40	50	70	100	140	190	210
5 ^a generazione								40	50	70
Totale FOSTRA	177	247	297	388	351	345	320	320	320	320

Il finanziamento dei prelievi dal FOSTRA destinati al PTA e alle strade nazionali è garantito fino al 2027. Secondo l'attuale simulazione FOSTRA, le riserve si stanno tuttavia riducendo fortemente. Allo stato attuale⁵⁷ potrebbero quindi essere necessarie misure di gestione finanziaria, anche se su queste previsioni vige una certa incertezza. La disponibilità di risorse per il PTA dipenderà sostanzialmente dall'andamento dei prelievi dal FOSTRA e dall'attuazione dei progetti di strade nazionali. Per quanto concerne i prelievi, alla luce della sempre maggiore decarbonizzazione del trasporto stradale sono in particolare i proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali a essere difficili da preventivare. A causa di ritardi nell'attuazione dei progetti, il fabbisogno di risorse per progetti di potenziamento delle strade nazionali e per misure infrastrutturali di trasporto negli agglomerati potrebbe risultare inferiore. Quando i termini per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione e dell'attuazione delle misure di cui all'articolo 18 OPTA e alle convenzioni sulle prestazioni saranno imminenti, dal 2025 per la terza generazione di PTA e dal 2027 per le prime due generazioni, risulterà chiaro se i contributi vincolati saranno necessari nell'entità prevista.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il progetto di sblocco del credito d'impegno ricorrente non genera un fabbisogno supplementare di personale. La competenza per l'attuazione delle misure spetta agli enti responsabili. L'accompagnamento dei lavori dal punto di vista del contenuto e delle finanze fa capo alle risorse dell'ARE e dell'USTRA. L'ARE accompagnerà l'attuazione in linea con le risorse di personale a disposizione. L'amministrazione del fondo è di competenza dell'USTRA nel quadro del FOSTRA.

⁵⁷ Messaggio del 22 febbraio 2023 concernente il limite di spesa 2024–2027 per la fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e il credito d'impegno concernente l'adeguamento del decreto federale sulla rete delle strade nazionali; FF 2023

4.2 **Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

I Cantoni, le città, i Comuni e gli agglomerati beneficiano di contributi federali ai costi d'investimento delle infrastrutture di trasporto. Poiché i maggiori problemi di traffico riguardano gli agglomerati, il decreto è della massima importanza proprio per queste aree. I Cantoni, le città e i Comuni da soli non sarebbero sistematicamente in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di trasporto in aree densamente popolate sono particolarmente elevati e, nella maggior parte dei casi, tali infrastrutture espletano gli effetti desiderati soltanto se combinate con altre misure.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, pari a circa 1,58 miliardi di franchi, sulla base di un'aliquota di contribuzione media del 37 per cento implica un volume complessivo d'investimento di circa 4,25 miliardi di franchi. Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni dovranno stanziare contributi di circa 2,67 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.

Introducendo, a partire dalla quarta generazione del PTA, un termine di cinque anni per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione, nei prossimi anni le misure saranno attuate più rapidamente di prima. L'obbligo di un'esecuzione più rapida richiede che gli enti responsabili si concentrino sulla presentazione di progetti pronti per la realizzazione e ampiamente accettati a livello politico.

In futuro il finanziamento garantito a lungo termine, i nuovi processi ricorrenti introdotti e le semplificazioni già adottate nel processo PTA dovrebbero far diminuire la quantità di risorse degli enti responsabili necessarie per ciascuna generazione. Queste semplificazioni comprendono ad esempio il cofinanziamento di misure di determinate categorie di misure tramite contributi federali forfettari oppure, nel caso di singoli elementi del programma d'agglomerato, la possibilità di estendere il ciclo di elaborazione di quattro anni fino a dodici anni.

Tramite i mezzi finanziari del FOSTRA, la Confederazione non eroga contributi destinati alle misure concernenti la manutenzione o l'esercizio nel traffico d'agglomerato. I costi d'esercizio e di manutenzione per le nuove infrastrutture in questo settore sono quindi a carico dei Cantoni, delle città e dei Comuni.

4.3 **Ripercussioni sull'economia**

4.3.1 **Ripercussioni per gli agglomerati**

Per le persone residenti nelle città e negli agglomerati della Svizzera, il fatto che la strada abbia problemi di capacità è un dato di fatto. In molte località la situazione è caratterizzata da immissioni sonore ed emissioni nocive di inquinanti atmosferici, oltre che da incidenti e congestionamenti. Nel 2019, in Svizzera le ripercussioni negative sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente hanno generato costi esterni

annui pari a 14 miliardi di franchi⁵⁸. A ciò si aggiungono i costi della perdita di tempo dovuta alle strade congestionate e della perdita di confort nei trasporti pubblici, pari a diversi miliardi di franchi all'anno⁵⁹.

Il FOSTRA assicura i contributi federali necessari a migliorare il sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi. Il presente decreto federale garantisce agli agglomerati un finanziamento sostanziale di misure aventi un rapporto costi-benefici da buono a molto buono. Ciò consente di portare avanti il coordinamento dello sviluppo degli insediamenti, del traffico e dei paesaggi.

4.3.2 Ripercussioni per l'economia nel suo complesso

Non solo chi vi abita e chi va a lavorare, ma anche l'industria, il settore dei servizi e quello del tempo libero 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 investimenti diretti per un volume complessivo di circa 4 miliardi di franchi. Questi non sono destinati unicamente al settore edile, ma pure a prestazioni di pianificazione e, investendo nella mobilità elettrica, ad esempio anche ai produttori di veicoli.

Un'infrastruttura ben sviluppata costituisce una base importante per lo sviluppo economico di un Paese. Lo scopo del FOSTRA, in generale e del PTA, in particolare è di mettere a disposizione anche in futuro un'infrastruttura di trasporto efficiente, contribuendo così alla competitività internazionale del nostro Paese. Il sostegno di programmi d'agglomerato coordinati a livello di trasporti e pianificazione del territorio consente di risolvere i problemi del traffico in un'ottica globale mediante una concertazione ponderata di tutti i vettori di trasporto e in armonia con l'evoluzione dell'urbanizzazione. I vettori di trasporto vengono ulteriormente sviluppati in base ai loro vantaggi comparativi, il che assicura un impiego efficiente delle risorse limitate.

4.4 Ripercussioni per il territorio e l'ambiente

Il PTA con le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziate produce molteplici effetti positivi sugli insediamenti e l'ambiente, in particolare sulla qualità dell'aria, il 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 attraverso vettori di trasporto efficienti in termini di superfici, contenendo l'impatto ambientale e salvaguardando o addirittura migliorando la qua-

⁵⁸ ARE (2022), Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2019 (disponibile in tedesco e francese), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Mobilità > Costi e benefici esterni dei trasporti in Svizzera.

⁵⁹ ARE (2022), Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur 2019 (KÜTI; disponibile in tedesco), disponibile alla pagina: www.are.admin.ch > Media e pubblicazioni > Pubblicazioni > Mobilità > Costi dovuti alla congestione dell'infrastruttura di trasporto – Studio di base.

lità degli insediamenti. Il PTA fornisce un importante contributo in tal senso. L'approccio basato su una visione globale dei trasporti consentirà di ottimizzare l'utilizzo dei differenti mezzi di trasporto nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi. La ripartizione modale passerà così prevedibilmente a vantaggio dei trasporti pubblici e del traffico pedonale e ciclistico, 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.

Tramite il coordinamento con lo sviluppo centripeto qualitativamente elevato degli insediamenti non solo si contrasta la tendenza a una dispersione degli insediamenti, e la conseguente progressiva perdita di superfici coltivate e spazi naturali, ma si rafforza anche lo sviluppo dei centri su tutto il territorio nazionale. Il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico pedonale e ciclistico nelle regioni densamente popolate contribuisce anche a raggiungere gli obiettivi di politica climatica ai sensi della legge del 23 dicembre 2011⁶⁰ sul CO₂ e dell'Accordo di Parigi del 12 dicembre 2015⁶¹. Circa la metà degli investimenti per misure a favore dei trasporti pubblici su strada è destinata al passaggio alla mobilità elettrica, con un conseguente contributo alla decarbonizzazione. Per di più, le misure di valorizzazione degli spazi stradali, le configurazioni delle piazze e altre valorizzazioni degli spazi liberi nel comprensorio insediativo contribuiscono alla promozione della qualità di vita della popolazione e della qualità dei paesaggi.

4.5 Ripercussioni per la mobilità interconnessa e le infrastrutture di trasporto nazionali

I fondi richiesti servono a finanziare le infrastrutture di trasporto delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi che sono interdipendenti con le infrastrutture di trasporto nazionali. L'obiettivo tuttavia non è quello di limitarsi a fronteggiare i flussi di traffico; si punta piuttosto a contenerli adottando un approccio globale che tenga conto di tutti i tipi di trasporto e dello sviluppo degli insediamenti. Un ruolo particolare è quello delle piattaforme dei trasporti, che garantiscono il collegamento dei diversi vettori di trasporto e delle diverse regioni del Paese. Vengono tenuti in debita considerazione anche i progetti di ampliamento delle strade nazionali e del traffico ferroviario previsti a livello nazionale.

Nell'ambito del PTA è fondamentale incentivare la percorrenza di tragitti brevi nonché l'utilizzo di mezzi di trasporto efficienti in termini di superficie occupata. Così facendo si promuove la mobilità multimodale, si migliora l'efficienza del sistema globale dei trasporti e si sgravano le infrastrutture di trasporto nazionali dal traffico interno degli agglomerati. Potenziare le infrastrutture di trasporto nazionali serve invece ad allentare la pressione del traffico all'interno degli agglomerati. Senza ulteriori misure (p. es. gestione del traffico, gestione dei parcheggi e altri provvedimenti per snellire il traffico nelle ore di punta) che accompagnino i progetti previsti non sarà tuttavia

⁶⁰ RS **641.71**

⁶¹ RS **0.814.012**

possibile evitare del tutto il sovraccarico di traffico nel sistema dei trasporti regionale delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

Conformemente all'articolo 86 capoverso 1 Cost., i contributi ai provvedimenti volti a migliorare, nell'ambito della circolazione stradale, l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati sono finanziati mediante un fondo. A tale scopo è stato creato il FOSTRA. La competenza dell'Assemblea federale per il presente decreto in materia di crediti deriva dall'articolo 167 Cost. Conformemente all'articolo 7 lettera b LFOSTRA, il Consiglio federale chiede di norma ogni quattro anni un credito d'impegno per i contributi federali destinati a finanziare misure di miglioramento del traffico d'agglomerato. Il presente decreto chiede di stanziare un credito a partire dal 2024.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il finanziamento di misure nelle regioni estere limitrofe degli agglomerati di Basel, Grand Genève, Rheintal e Réseau Urbain Neuchâtelois è contemplato all'articolo 17a capoverso 3 LUMin. Le misure infrastrutturali di trasporto 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 delle città e dell'agglomerato aventi diritto ai contributi, se il Paese limitrofo partecipa anch'esso al finanziamento e se è adeguatamente integrato nell'ente responsabile⁶². Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

Secondo gli articoli 141 capoverso 1 lettera c e *contrario* e 163 capoverso 2 Cost. e l'articolo 25 capoverso 2 LParl, per l'atto da adottare è prevista la forma del decreto federale semplice, ossia non soggetto a referendum.

5.4 Subordinazione al freno alle spese

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost., i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie che implicano nuove uscite uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della

⁶² FF 2006 701, in particolare 730.

maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Poiché l'approvazione del presente decreto concernente il credito complessivo comporta spese annue ricorrenti di gran lunga superiori a 2 milioni di franchi, l'articolo 1 lettere a e b del decreto deve essere subordinato al freno delle spese.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990⁶³ sui sussidi si applicano al FOISTRA a titolo sussidiario. Le indennità sono destinate ai Cantoni o ai relativi enti locali di diritto pubblico nel quadro di convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato.

⁶³ RS 616.1

Elenco delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Cost.	Costituzione federale (RS 101)
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DIPTA	Direttive del 13 febbraio 2020 sul programma Traffico d'agglomerato
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
IVA	Imposte sul valore aggiunto
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS 725.13)
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (RS 725.116.2)
OPTA	Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2019 concernente il programma Traffico d'agglomerato (RS 725.116.214)
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (RS 725.116.21)
PROSTRA	Programma di sviluppo strategico
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
TP	Trasporto pubblico
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

Allegato 1

Elenco delle misure previste dalla quarta generazione del programma Traffico d'agglomerato

A1-1 Trasporti pubblici

Tabella A1-1

Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – Priorità A

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa importi massimi
Aareland	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2,09	35	0,73
	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0,28	35	0,10
Agglo Y	Arrêts de bus	2,62	30	0,79
Basel	BS: Tram Petersgraben	19,62	40	7,85
	BL: Tram Letten	75,53	40	30,21
	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1,75	40	0,70
	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20,67	40	8,27
	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	4,98	40	1,99
	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54,66	40	21,86
	BL: Elektrifizierung Buslinien	5,89	40	2,36
	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0,17	40	0,07
Bern	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	16,42	40	6,57
	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	8,00	40	3,20
	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Baustein 4	6,70	40	2,68
	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	5,10	40	2,04
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuen- schwanderstrasse	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4,46	40	1,78

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa importi massimi
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	15,00	40	6,00
	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	7,22	40	2,89
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,90	40	2,36
Biel/Bienne – Lyss	Evilard, Wendeschleife Ortsbus Magglin- gen-Leubringen	0,60	35	0,21
	Biel, Fahrbahnhofstellen zur Buspriorisie- rung	3,70	35	1,30
	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf bat- terieelektrischen Betrieb	5,21	35	1,82
Chur	Busspur Chur West, Stadt Chur	3,70	30	1,11
	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwer- tung Bushaltestellen	0,90	30	0,27
Coude du Rhône	Electrification du réseau de bus urbain	1,58	30	0,47
Fribourg	Surcoûts pour la décarbonisation du maté- riel roulant A	22,40	35	7,84
	Modifications à apporter aux infrastructu- res pour la décarbonisation	8,13	35	2,85
	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	0,84	35	0,29
Grand Genève	Adaptation de l'infrastructure tram Corna- vin – Terreaux du Temple y compris requa- lification du boulevard James Fazy	35,00	35	12,25
	Prolongement transfrontalier du tram Na- tions-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	84,00	35	29,40
	Prolongement du tram Annemasse – sec- teur Dusonchet Perrier, y compris requalifi- cation des espaces publics	35,20	35	12,32
	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne-Hôpital CHAL	18,70	35	6,55
	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon – Pont Pavillon	6,30	35	2,21
Langenthal	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1,10	35	0,39
	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,80	35	0,98

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa importi massimi
Locarnese	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,60	40	0,24
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (fuori perimetro CDAC)	1,25	40	0,50
Luzern	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6,35	40	2,54
	Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse	2,75	40	1,10
	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3,74	40	1,50
	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2,36	40	0,94
	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7,40	40	2,96
	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5,99	40	2,40
Mobul	Liaison multimodale sur l'axe Planchy – Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5,36	35	1,88
	Electrification du réseau TP urbain	11,17	35	3,91
	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3,57	35	1,25
Schaffhausen	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	18,83	35	6,59
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	8,58	40	3,43
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6,41	40	2,56
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0,30	40	0,12
	Bus-/ ÖV-Infrastruktur: Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	0,78	40	0,31
St. Gallen – Bodensee	St. Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	2,72	30	0,82
Zug	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	0,99	35	0,35
	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	1,18	35	0,41

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: Ottobre 2020 IVA esclusa importi massimi
	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	2,27	35	0,79
	Ladeinfrastruktur für E-Busse ZVB	2,67	35	0,93
Zürich- Glattal	Zürich – Erschliessung Lengg (Gesund- heitsstandort), Teil ÖV	4,01	40	1,60
	Zürich – Tram Affoltern	264,69	40	105,88
	Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flugha- fen – Kloten Industrie)	262,88	40	105,15
	Zürich – Erschliessung Lengg (Gesund- heitsstandort), Teil ÖV	6,06	40	2,42
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr	40,09	40	16,04
	Zürich – Elektrifizierung Buslinie 89	12,84	40	5,14
	Bassersdorf – Busspur neue Baltenswiler- /Bassersdorferstrasse	1,38	40	0,55
Totale		1183,44		458,62

Tabella A1-2

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin – Priorità A

Settore Fermate dei tram e degli autobus

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; importi massimi
Aareland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Basel	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,30	40	0,12
Chablais	Paquet Bus Liste A	0,40	30	0,12
Coude du Rhône	Paquet Bus Liste A	2,20	30	0,66
Fribourg	Paquet Bus Liste A	10,97	35	3,84
Limmattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Locarnese	Pacchetto Bus lista A	1,10	40	0,44
Mobul	Paquet Bus Liste A	1,51	35	0,53
Obersee	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,28	40	0,51
Rheintal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,13	30	0,34

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; importi massimi
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet Bus Liste A	0,73	30	0,22
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	3,40	30	1,02
Zug	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	5,11	35	1,79
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,46	35	0,16
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,65	40	0,26
Totale		30,32		10,39

Tabella A1-3

Elenco delle misure – Priorità B⁶⁴

Agglomerato	Misura	Costi investi- menti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa, importi massimi
Basel	BS: Tram Klybeck	60,15	40	24,06
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt			
	Belp	6,63	40	2,65
	Paket Aufw. Bushalt. B-Liste	2,00	40	0,80
Biel/Bienne – Lyss	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	8,20	35	2,87
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2,66	30	0,80
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,56	30	0,47
	E-Mobilität Busse	3,05	30	0,92
	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	0,56	30	0,17
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène B	9,80	35	3,43
	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	2,63	35	0,92

⁶⁴ Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano negli elenchi di misure con priorità B sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a 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 5a generazione o di una generazione successiva.

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa, importi massimi
Grand Genève	Réaménagement de l'avenue A,F, Dubois en faveur des MD et des TP	6,30	35	2,21
	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,80	35	4,48
Luzern	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0,64	40	0,26
	Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse	2,75	40	1,10
Réseau Urbain Neuchâtelois	Réalisation d'un axe TP – MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2 ^e étape, y,c, route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,81	30	1,74
	Paquet Bus Liste B	4,05	30	1,22
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0,85	35	0,30
	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4,10	35	1,44
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2,54	40	1,02
Zug	Kreisel Neuhof, Baar	4,33	35	1,52
	Busspur Neuhofstrasse, Baar	1,18	35	0,41
	Busspur Langgasse, Baar (TB3020,0280)	2,17	35	0,76
Zürcher Oberland	Uster – Busbeschleunigung	7,08	35	2,48
Totale		151,84		56,03

A1-2 Trasporto individuale motorizzato*Tabella A1-4***Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – Priorità A**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aareland	Zofingen/Ofringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburger-strasse K104	14,75	35	5,16
	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	181,17	35	63,41
Aargau-Ost	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7,00	45	3,15
	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9,50	45	4,28
	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1,30	45	0,59
Basel	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15,45	40	6,18
	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14,49	40	5,80
	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	40,72	40	16,29
	BL: Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	19,32	40	7,73
	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0,86	40	0,34
	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1,38	40	0,55
	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0,61	40	0,24
	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	1,01	40	0,40
	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	15,50	40	6,20
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	6,02	40	2,41
Bern	Stadt Bern, Inselplatz	6,00	40	2,40
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	11,00	40	4,40
	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	7,00	40	2,80
	Stadt Bern/Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain	13,92	40	5,57

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Biel/ Bienne – Lyss	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5,03	35	1,76
	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6,04	35	2,11
	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	5,27	35	1,84
	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8,56	35	3,00
Brig-Visp- Naters	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5,42	35	1,90
Chur	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	11,00	30	3,30
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	8,19	30	2,46
Coude du Rhône	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie A)	2,27	30	0,68
Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	6,80	35	2,38
	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	5,20	35	1,82
	Requalification de la route de Suisse (3 ^e étape): tronçons sur Prangins et Gland	28,34	35	9,92
	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	4,39	35	1,54
Limmattal	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	4,47	35	1,56
Luzern	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/Nidfeldstrasse	7,52	40	3,01
	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	2,46	40	0,98
Mobul	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4,75	35	1,66
	Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge	6,25	35	2,19

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Obersee	Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse Rapperswil-Jona	1,90	40	0,76
	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung	0,51	40	0,20
	Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse Lachen	1,87	40	0,75
	BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost	4,08	40	1,63
	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6,39	40	2,56
	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	9,95	40	3,98
Rheintal	Widnau, BGK Poststrasse- / Die- poldsauerstrasse	9,69	30	2,91
Réseau Urbain Neuchâtelois	Requalification de la RC5: priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et con- nexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5,54	30	1,66
Solothurn	Verkehrsmanagement Westtangente Solo- thurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3,15	40	1,26
	Verkehrsmanagement Westtangente Solo- thurn: Optimierung Knoten Obach	2,40	40	0,96
St. Gallen – Bodensee	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	10,68	30	3,20
	Verlegung Franzosenstrasse	1,43	30	0,43
	BGK Bahnhofstrasse Seewen	3,34	30	1,00
	BGK Schwyz Ortskern (1, Etappe)	4,02	30	1,21
Thun	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5,04	40	2,02
Wil	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	4,92	30	1,48
	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushal- testellen	6,17	30	1,85
Zug	Verbindung Zugerstrasse – Kirchmattstrasse, Steinhausen	1,63	35	0,57
	Strassenverbindung Altgasse – Weststrasse, Baar	3,15	35	1,10
	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	5,91	35	2,07
	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	4,54	35	1,59

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	9,85	35	3,45
Zürcher Oberland	Fehraltorf – Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	1,62	35	0,57
Zürich-Glat-tal	Regensdorf – Spange Althard	4,85	40	1,94
	Regensdorf – Spange Trockenloo	11,22	40	4,49
	Dübendorf/Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	15,16	40	6,06
	Regensdorf – Anpassungen Wehntalerstrasse	13,75	40	5,50
Totale		646,72		237,21

Tabella A1-5

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin – Priorità A

Settore Gestione del traffico

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Agglo Y	Paquet GT Liste A	4,43	30	1,33
Bern	Paket VM A-Liste	11,65	40	4,66
Biel/Bienne – Lyss	Paket VM A-Liste	11,66	35	4,08
Brig-Visp-Naters	Paket VM A-Liste	0,54	35	0,19
Chablais	Paquet GT Liste A	6,17	30	1,85
Grand Genève	Paquet GT Liste A	11,17	35	3,91
Grenchen	Paket VM A-Liste	0,86	35	0,30
Langenthal	Paket VM A-Liste	1,37	35	0,48
Obersee	Paket VM A-Liste	2,85	40	1,14
Rheintal	Paket VM A-Liste	0,40	30	0,12

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Zürcher Oberland	Paket VM A-Liste	1,97	35	0,69
Totale		54,70		19,24

Tabella A1-6

**Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario
secondo l'articolo 21a OUMin – Priorità A**

Settore Riqualfica e sicurezza delle infrastrutture stradali

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	25,37	35	8,88
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,07	45	5,43
Agglo Y	Paquet VSR Liste A	3,70	30	1,11
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	33,83	40	13,53
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,45	40	4,18
Biel/Bienne – Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	55,60	35	19,46
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,94	35	2,78
Burgdorf	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,73	30	1,42
Chablais	Paquet VSR Liste A	16,20	30	4,86
Chur	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,43	30	6,43
Coude du Rhône	Paquet VSR Liste A	3,43	30	1,03
Fribourg	Paquet VSR Liste A	25,14	35	8,80
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	15,77	35	5,52
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,77	35	1,32
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,94	35	3,48
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	13,78	40	5,51
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,40	40	1,36
Mobul	Paquet VSR Liste A	2,03	35	0,71
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,23	40	6,49

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supplemento inclusi	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Rheintal	Paket Aufw. Str. A-Liste	18,10	30	5,43
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet VSR Liste A	53,03	30	15,91
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. A-Liste	41,80	35	14,63
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,78	40	3,91
St. Gallen – Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	8,45	40	3,38
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,27	30	0,98
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,98	40	1,99
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,80	35	0,63
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,87	30	2,36
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	32,63	35	11,42
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	14,00	35	4,90
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	24,73	40	9,89
Totale		505,25		177,73

Tabella A1-7

Elenco delle misure – Priorità B⁶⁵

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aareland	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	73,31	35	25,66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0,20	35	0,07
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,00	45	3,60

⁶⁵ Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano negli elenchi di misure con priorità B sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a 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 5a generazione o di una generazione successiva.

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	8,93	45	4,02
Agglo Y	APA Ouest	13,37	30	4,01
	Carrefours Ancienne-Douane – Rem- parts – Rue du Casino	2,43	30	0,73
	Rue des Prés-du-Lac	0,79	30	0,24
Basel	BS: Aeschenplatz	14,54	40	5,82
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestal- tung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	5,00	40	2,00
Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4,00	40	1,60
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	12,00	40	4,80
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	8,00	40	3,20
	Paket VM B-Liste	2,50	40	1,00
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5,10	40	2,04
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23,90	40	9,56
Biel/ Bienné – Lyss	Paket VM B-Liste			
		5,90	35	2,07
	Paket Aufw. Str. B-Liste	3,02	35	1,06
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,79	35	5,88
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,65	30	2,90
Chablais	Paquet VSR Liste B	10,44	30	3,13
	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	16,74	30	5,02
Chur	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,81	30	2,04
	Busoptimierungen (Verkehrsmanage- ment), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Einbahnregime/Pförtneranlage Welsch- dörfli, Stadt Chur	2,50	30	0,75
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1,00	30	0,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,07	30	2,42
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8,51	30	2,55
Coude du Rhône	Paquet GT Liste B	0,78	30	0,23

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	6,10	30	1,83
Fribourg	Paquet GT Liste B	3,16	35	1,11
	Paquet VSR Liste B	8,78	35	3,07
Grand Genève	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	13,26	35	4,64
	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril Ouest	20,40	35	7,14
	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV): croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	6,40	35	2,24
	Réaménagement multimodal et des es- paces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	19,13	35	6,70
	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	10,00	35	3,50
	Aménagement MD et espaces publics dans le «Cœur de ville» de Nyon	5,39	35	1,89
	Requalification multimodale de la cein- ture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1 ^{er} août): réaménagement en surface	12,24	35	4,28
Grenchen	Paket Aufw. Str. B-Liste	19,80	35	6,93
Limmattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,62	35	0,57
	Oberengstringen – Zürcherstrasse Auf- wertung Zentrum, BGK	1,85	35	0,65
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,41	40	1,76
Luzern	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	5,62	40	2,25
	Paket VM B-Liste	14,13	40	5,65
	Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zu- fahrt K 15 bis Autobahnanschluss Em- men Nord (exkl.), Optimierung Gesamt- verkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	5,63	40	2,25

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	9,51	40	3,80
	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenalstrasse	7,52	40	3,01
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,96	40	1,98
	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	18,87	40	7,55
	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	3,06	40	1,22
	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	5,51	40	2,20
Mobul	Paquet VSR Liste B	2,44	35	0,85
Obersee	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	6,12	40	2,45
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,99	40	2,80
Rheintal	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31,43	30	9,43
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,43	30	4,33
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste B	5,99	30	1,80
	Paquet VSR Liste B	20,95	30	6,29
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. B-Liste	27,49	35	9,62
Solothurn	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	1,15	40	0,46
	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	3,83	40	1,53
Talkessel Schwyz	BGK Mythenblick Seewen	1,26	30	0,38
	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4,50	30	1,35
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,00	30	0,60
Thun	Thun, BGK Dürrenastquartier	7,71	40	3,08
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5,80	35	2,03

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Zweiter Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	8,50	35	2,98
	Altdorf innerorts: Umgestaltung Orts- durchfahrt	1,17	35	0,41
Wil	Netzergänzung Nord	49,05	30	14,72
	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestal- tung	15,60	30	4,68
	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahn- haltestellen	5,30	30	1,59
	BGK Gupfenstrasse	9,90	30	2,97
	Paket Aufw. Str. B-Liste	11,87	30	3,56
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,50	35	2,28
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,40	35	3,29
Zürich- Glattal	Zürich – Hardturmstrasse – Umgestal- tung Strassenraum	15,30	40	6,12
	Dietlikon – Aufwertung Strassenraum Dietlikon, Bahnhofstrasse und Velo Bassersdorf – Dietlikon, Teil Süd	5,45	40	2,18
	Kloten – Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf-/Bassersdorferstrasse	7,08	40	2,83
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,65	40	5,86
	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	8,09	40	3,24
Totale		794,58		278,13

A1-3 Traffico pedonale e ciclistico*Tabella A1-8***Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – Priorità A**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aareland	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	7,30	35	2,56
	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Ab- schnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahn- linie, Korridor A)	18,91	35	6,62
Agglo Y	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0,40	30	0,12
	Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	2,56	30	0,77
Basel	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach	13,52	40	5,41
	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	14,49	40	5,80
	BL: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19,32	40	7,73
	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quar- tier du Lys et le Technoparc	4,39	40	1,76
	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1,21	40	0,48
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunter- führung am Bahnhof Laufen	7,73	40	3,09
	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendler- route Heldelinger Strasse	5,41	40	2,16
	BL: VVR Allschwil Bachgraben – Basel SBB, 1. Etappe	11,59	40	4,64
	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	4,83	40	1,93
	SO: Birsstadt – Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15,45	40	6,18
Bern	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhalte- stelle Wankdorf	7,00	40	2,80
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	25,41	40	10,16
	Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)	12,00	40	4,80
	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunter- führung	11,50	40	4,60

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Läng- gasse, Aufwertung PostParc	10,10	40	4,04
Biel/ Bienna – Lyss	Brügg, Netzlücke Querung A6	6,50	35	2,28
Brig-Visp- Naters	LV Passerelle Dorf – Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3,45	35	1,21
Chablais	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	30	0,03
	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	30	0,08
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route can- tonale	1,97	30	0,59
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Avry – Düdingen (CO Avry – Rosé)	7,00	35	2,45
	Aménagement de la TransAgglo Avry- Düdingen (Tunnelstrasse – Zelg – Garmis- wil)	9,63	35	3,37
	Aménagement de la TransAgglo Marly – Belfaux / Corminboeuf (Marly)	5,34	35	1,87
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	9,00	35	3,15
	Élargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direc- tion de Collex-Bossy et de Genève	10,30	35	3,61
	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz	13,93	35	4,88
	Aménagement d'une voie verte entre Ber- nex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	22,40	35	7,84
Limmattal	Spreitenbach – Veloschnellroute, Ab- schnitt Spreitenbach	8,43	35	2,95
	Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	6,06	35	2,12
	Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	15,16	35	5,31

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Spreitenbach – Fuss- und Veloverkehr- Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwer- tung als Velo-Verbindung	0,25	35	0,09
	Dietikon – Velorouten Niederfeld	0,71	35	0,25
	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbin- dung Unterengstringen – Weiningen	5,05	35	1,77
Luzern	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9,03	40	3,61
	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrs- anlage	11,02	40	4,41
Obersee	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	5,99	40	2,40
	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wollerau	7,41	40	2,96
Rheintal	Rheinbrücke Au – Lustenau für den Fuss- und Veloverkehr	7,87	30	2,36
	Langsamverkehrsbrücke Widnau – Diepoldsau	6,79	30	2,04
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn – Bellach	2,50	40	1,00
	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	2,04	40	0,82
St. Gallen – Bodensee	St. Gallen, Veloschnellroute Haggenstrasse bis Turnerstrasse	38,00	40	15,20
	Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG	10,00	40	4,00
Talkessel Schwyz	Aufwertung Veloverbindung Turm- Nasegg – Arth	1,40	30	0,42
Wil	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5,78	30	1,73
Zug	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberä- geri	12,31	35	4,31
	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug	19,41	35	6,79
Zürcher Oberland	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6,06	35	2,12
Zürich- Glattal	Embrach – Übergeordnetes Velonetz	5,05	40	2,02

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Regensdorf – Neue Personenunterführung Bahnhof	11,72	40	4,69
	Zürich – Einfallsachsen Velo /Weiterfüh- rung Veloschnellrouten, A-Horizont	10,11	40	4,04
	Zürich – Passerelle Juchstrasse	6,06	40	2,42
	Zürich – Veloabstellanlage Bahnhof Alt- stetten	6,06	40	2,42
	Fällanden – Velohauptverbindung Pfaff- hausen – Fällanden, Teil Nord	7,58	40	3,03
	Wallisellen – Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen – Stadt Zürich	20,52	40	8,21
	Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbin- dung Kloten – Bassersdorf, Teil Kloten	68,65	40	27,46
	Regensdorf – Velostation Althardstrasse	7,58	40	3,03
	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Dietlikon (Teil Fuss- und Velover- kehr)	5,45	40	2,18
	Glattal – «Fil Bleu Glatt» – Langsamver- kehrerschliessung entlang der Glatt, 2. Etappe	13,55	40	5,42
	Bassersdorf/Dietlikon – Velohauptverbin- dung Baltenswil – Dietlikon, Teil West	49,04	40	19,62
	Regensdorf – Velounterführung Wat- terstrasse	15,16	40	6,06
Totale		690,79		264,27

Tabella A1-9

Elenco delle misure beneficiarie di un contributo forfettario secondo l'articolo 21a OUMin – Priorità A

Settore Traffico pedonale e ciclistico

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e suppl- mento inclusi	Aliquota con- tributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Aareland	Paket LV A-Liste	3,14	35	1,10
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	17,13	45	7,71
Agglo Y	Paquet MD Liste A	2,43	30	0,73
Basel	Paket LV A-Liste	71,05	40	28,42

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; IVA e supple- mento inclusi	Aliquota con- tributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Importi massimi
Bern	Paket LV A-Liste	60,78	40	24,31
Biel/Bienne – Lyss	Paket LV A-Liste	12,20	35	4,27
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	10,09	35	3,53
Burgdorf	Paket LV A-Liste	12,90	30	3,87
Chablais	Paquet MD Liste A	4,87	30	1,46
Chur	Paket LV A-Liste	45,27	30	13,58
Coude du Rhône	Paquet MD Liste A	9,20	30	2,76
Fribourg	Paquet MD Liste A	24,63	35	8,62
Grand Genève	Paquet MD Liste A	52,40	35	18,34
Grenchen	Paket LV A-Liste	8,09	35	2,83
Langenthal	Paket LV A-Liste	5,86	35	2,05
Locarnese	Pacchetto TL lista A	12,75	40	5,10
Luzern	Paket LV A-Liste	52,58	40	21,03
Mobul	Paquet MD Liste A	8,83	35	3,09
Obersee	Paket LV A-Liste	17,15	40	6,86
Rheintal	Paket LV A-Liste	34,77	30	10,43
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet MD Liste A	31,47	30	9,44
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	12,54	35	4,39
Solothurn	Paket LV A-Liste	7,05	40	2,82
St. Gallen – Bodensee	Paket LV A-Liste	23,70	40	9,48
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	10,03	30	3,01
Thun	Paket LV A-Liste	15,13	40	6,05
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	11,26	35	3,94
Wil	Paket LV A-Liste	21,43	30	6,43
Zug	Paket LV A-Liste	41,34	35	14,47
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	19,49	35	6,82
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	56,00	40	22,40
Totale		715,56		259,34

Tabella A1-10

Elenco delle misure – Priorità B⁶⁶

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aareland	Paket LV B-Liste	6,60	35	2,31
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	28,40	45	12,78
Agglo Y	Paquet MD Liste B	1,39	30	0,42
Basel	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	16,42	40	6,57
	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2,61	40	1,04
	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk			
	Rhyburg – Beuggen	8,69	40	3,48
	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3,13	40	1,25
Bern	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Botti- genstrasse	13,00	40	5,20
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breiten- rain – Länggasse	18,00	40	7,20
	Paket LV B-Liste	59,76	40	23,90
Biel/ Bienna – Lyss	Paket LV B-Liste	10,03	35	3,51
Brig-Visp- Naters	Paket LV B-Liste	1,51	35	0,53
Burgdorf	Paket LV B-Liste	14,55	30	4,37
	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg (Gyrischachen)	8,10	30	2,43
Chablais	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0,64	30	0,19
	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	1,97	30	0,59
	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	2,36	30	0,71
	Paquet MD Liste B	3,94	30	1,18

⁶⁶ Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano negli elenchi di misure con priorità B sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a 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 5a generazione o di una generazione successiva.

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au – Rhein-promenade), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6,01	30	1,80
	Paket LV B-Liste	13,83	30	4,15
Coude du Rhône	Paquet MD Liste B	8,88	30	2,66
Fribourg	Paquet MD Liste B	9,32	35	3,26
Grand Genève	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	5,80	35	2,03
	Requalification de la rue Boissonnas (PAV): croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	14,40	35	5,04
	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	7,30	35	2,56
	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny	6,60	35	2,31
	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	15,00	35	5,25
Grand Genève	Paquet MD Liste B	9,30	35	3,26
Grenchen	Paket LV B-Liste	2,00	35	0,70
Langenthal	Paket LV B-Liste	2,20	35	0,77
Limmattal	Killwangen – Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	1,01	35	0,35
	Dietikon – Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	13,34	35	4,67
	Dietikon/Urdsdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdsdorf Herweg	2,02	35	0,71
	Schlieren/Oberengstringen – Veloverbindung Bhf/Zentrum Schlieren – Zentrum Oberengstringen	5,51	35	1,93
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,41	40	2,16

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0,26	40	0,10
	Pacchetto TL Lista B	4,08	40	1,63
Luzern	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9,13	40	3,65
	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof – Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7,02	40	2,81
	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanchluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	9,03	40	3,61
	Paket LV B-Liste	35,78	40	14,31
Mobul	Paquet MD Liste B	3,35	35	1,17
Obersee	Paket LV B-Liste	11,72	40	4,69
Rheintal	Paket LV B-Liste	12,76	30	3,83
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet MD Liste B	10,07	30	3,02
Schaffhausen	Paket LV B-Liste	6,52	35	2,28
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Selzach	2,80	40	1,12
	Paket LV B-Liste	3,00	40	1,20
St. Gallen – Bodensee	Paket LV B-Liste	59,70	40	23,88
Talkessel Schwyz	Knotensicherheit Nasegg – Fischhratten – Arth	5,40	30	1,62
	Paket LV B-Liste	1,75	30	0,53
Thun	Paket LV B-Liste	19,89	40	7,96
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	2,50	35	0,88
Wil	Paket LV B-Liste	8,16	30	2,45
	PU Nord Uzwil	11,40	30	3,42
Zug	Paket LV B-Liste	13,57	35	4,75

Agglomerato	Misura	Costi degli investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Zürcher Oberland	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5,56	35	1,95
	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2,02	35	0,71
	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9,60	35	3,36
	Paket LV B-Liste	7,90	35	2,77
Zürich- Glattal	Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachenbülach – Kloten (Teilabschnitt)	12,13	40	4,85
	Dübendorf – Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	39,13	40	15,65
	Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten – Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,60	40	3,84
	Dübendorf – Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee, Teil Dübendorf bis Grenze Schwerzenbach	9,10	40	3,64
	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Wallisellen bis Dübendorf	32,34	40	12,94
	Kloten / Zürich – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen – Glattpark	9,10	40	3,64
	Glattal – «Fil Bleu Glatt» – Langsamver- kehrerschliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	11,63	40	4,65
	Paket LV B-Liste	17,88	40	7,15
	Nürensdorf – Velonebenverbindung Nü- rensdorf, Alte Winterthurerstrasse	6,06	40	2,42
	Dübendorf – Gleisquerung Säntisstrasse	6,47	40	2,59
Totale		750,44		281,84

A1-4 Piattaforme dei trasporti*Tabella A1-11***Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – Priorità A**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3,70	45	1,67
	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1,13	45	0,51
Basel	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13,52	40	5,41
	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0,82	40	0,33
	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3,19	40	1,28
	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2,67	40	1,07
	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19,80	40	7,92
	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0,22	40	0,09
Bern	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4,00	40	1,60
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	1,30	40	0,52
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4,62	40	1,85
	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	2,00	40	0,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3,50	40	1,40
Biel/ Bienne – Lyss	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2,50	35	0,88
Brig-Visp- Naters	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3,45	35	1,21
Chablais	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	30	0,09
	Interface à la halte CFF de Bex	4,92	30	1,48
Chur	Multimodale Drehscheibe Landquart	5,81	30	1,74
	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2,96	30	0,89
	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2,50	30	0,75

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1,64	30	0,49
	Multimodale Drehscheibe Chur West	25,02	30	7,51
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare des Fumaux	0,25	30	0,08
	Interface du hub de Martigny-Croix	1,10	30	0,33
	Interface de la gare de Martigny	8,82	30	2,65
Fribourg	Aménagement de la plateforme multimo- dale – nouvelle halte RER du plateau d'Agy	9,00	35	3,15
Grand Genève	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	6,10	35	2,14
	Réaménagement des espaces publics de l'in- terface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	45,50	35	15,93
Grenchen	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahn- hof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz	5,65	35	1,98
Limmatall	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund	5,22	35	1,83
	Urdorf – Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	3,54	35	1,24
Locarnese	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,63	40	1,05
Luzern	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	3,00	40	1,20
Obersee	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0,88	40	0,35
	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8,51	40	3,40
	Bahnhofsentwicklung Reichenburg	0,90	40	0,36
	Busdrehscheibe Eschenbach	3,02	40	1,21
Réseau Urbain Neuchâtelois	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel: rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,44	30	1,63
	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	0,99	30	0,30
	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,48	30	0,44

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus – Littorail de Colombier, y.c. réa- ménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	3,96	30	1,19
Schaffhausen	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleis- querung)	4,80	35	1,68
Solothurn	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luter- bach-Attisholz	4,10	40	1,64
	Solothurn: Westbahnhof	1,15	40	0,46
	Multimodale Drehscheibe Solothurn Haupt- bahnhof Süd / RBS	55,15	40	22,06
St. Gallen – Bodensee	Gossau, Neugestaltung Bushof	5,40	40	2,16
	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3,20	40	1,28
	St. Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23,00	40	9,20
Talkessel Schwyz	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6,90	30	2,07
	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	17,94	30	5,38
Wil	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Post- tunnel	12,53	30	3,76
	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Ver- schiebung (Modul 3)	9,95	30	2,99
Zürcher Oberland	Pfäffikon (ZH) – Ausbau Bushof	8,19	35	2,87
Zürich- Glattal	Regensdorf – Bushof Süd / Überdeckung Ostring	8,49	40	3,40
	Regensdorf – Bushof Nord (Ostring)	8,59	40	3,44
	Regensdorf – Bushaltestellen Althardstrasse	4,35	40	1,74
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,86	40	1,14
	Bassersdorf – Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	0,51	40	0,20
	Embrach – Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	2,88	40	1,15
	Kloten – Unterführung Bhf. West	3,03	40	1,21
Total		412,58		149,38

Tabella A1-12

Elenco delle misure OUMin – Priorità B⁶⁷

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre. 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2,40	45	1,08
	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1,90	45	0,86
Basel	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	4,83	40	1,93
	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	20,28	40	8,11
	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	1,81	40	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	4,00	40	1,60
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2,00	40	0,80
Brig-Visp-Naters	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4,43	35	1,55
Chablais	Interface à la halte CFF de Massongex	1,58	30	0,47
	Interface à la halte CFF Le Grand	0,59	30	0,18
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1,82	30	0,55
Grand Genève	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	92,00	35	32,20
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	33,40	35	11,69
Luzern	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldbürücke	5,01	40	2,00
Réseau Urbain Neuchâtelois	P+R Morteau (gare)	2,77	30	0,83
	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,94	30	1,48

⁶⁷ Nota: le aliquote di contribuzione e i contributi federali (importo massimo) che figurano negli elenchi di misure con priorità B sono stime basate sui risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a 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 5a generazione o di una generazione successiva.

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre. 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,65	30	0,20
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2,47	30	0,74
	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale «Neuchâtel Ouest» restructurée	3,36	30	1,01
	Création d'une interface bus-train à la halte des Deures pour la nouvelle ligne principale «Neuchâtel Ouest» restructurée	2,47	30	0,74
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6,50	35	2,28
Zug	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar	7,88	35	2,76
Zürcher Oberland	Bushof	9,10	35	3,19
	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1,72	35	0,60
Zürich-Glattal	Bassersdorf – Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)	1,72	40	0,69
	Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf	9,50	40	3,80
Total		229,13		82,06

A1-5 Altre misure (trasporto merci, mobilità elettrica)*Tabella A1-13***Elenco delle misure secondo l'articolo 21 OUMin – Priorità A**

Agglomerato	Misura	Costi investimenti [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA esclusa	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale [mio. fr.]; Stato dei prezzi: ottobre 2020 IVA escl. Importi massimi
Agglo Y	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	0,98	30	0,29
Basel	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4,64	40	1,86
	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0,23	40	0,09
	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	0,97	40	0,39
Chablais	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	30	0,03
Coude du Rhône	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	0,40	30	0,12
Talkessel Schwyz	Verlegung Freiverlad	7,75	30	2,33
Totale		15,07		5,11

*Allegato 2***Stato di attuazione delle generazioni precedenti***Tabella A2-1***Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie per il traffico d'agglomerato**

Progetto	Stato al 31.12.2021
a. Linea di transito Zurigo (DML), prima parte della S-Bahn	In esercizio e conteggiato
b. Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	In esercizio
c. Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	In esercizio

*Tabella A2-2***Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato**

Progetto	Stato al 31.12.2021
a. ZH Glattalbahn, tappe 2 e 3	In esercizio
b. ZH Tram Zürich West	In esercizio
c. BE Tram Bern West	In esercizio e conteggiato
d. BE Wankdorfplatz, prolungamento della linea tranviaria	In esercizio e conteggiato
e. LU Raddoppio dei binari, tratta sotterranea della Zentralbahn	In esercizio
f. ZG Ferrovia urbana di Zugo, completamento parziale	In esercizio e conteggiato
g. ZG Rinnovo della strada cantonale, n. 4 «Nordzufahrt»	In esercizio e conteggiato
h. FR Ponte e tunnel della Poya	In esercizio e conteggiato
i. SO Sgravio del carico di traffico nella regione di Olten	In esercizio
j. BS Spostamento della linea tranviaria St. Johann/Pro Volta	In esercizio
k. BS Prolungamento delle linee tranviarie per Saint Louis e Weil a. Rh.	Basel Saint Louis sospeso; Weil a. Rh. in esercizio
l. BL Stazione di Dornach Arlesheim e ampliamento a doppio binario a Stollenrain	In esercizio e conteggiato
m. BL H2 Pratteln–Liestal	In esercizio e conteggiato

Progetto	Stato al 31.12.2021
n. AG Tracciato proprio WSB, Suhr–Aarau	In esercizio e conteggiato
o. TG Tangente centro di Frauenfeld	Progetto interrotto (votazione popolare)
p. VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In esercizio e conteggiato
q. VD Stazione di Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In esercizio
r. VD Interventi nell’ambito della rete 2008n	In esercizio e conteggiato
s. GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In esercizio e conteggiato
t. GE Tram Onex–Bernex	In esercizio e conteggiato

Tabella A2-3

Progetti del PTA, prima generazione

Programma d’agglomerato	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale lista A ⁶⁸ [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁶⁹ [mio. fr.]
Zürich			
– progetti urgenti	50	282,33	
– programma	35	121,42	381,89
Aareland	40	32,24	11,95
Aargau-Ost	40	55,66	40,36
Agglo Y	35	17,25	1,85
Basel	40	85,70	41,26
Bern	35	148,93	57,07
Biel/Bienne	40	20,88	7,09
Brig–Visp–Naters	40	4,85	2,45
Burgdorf	40	3,74	3,07
Chur	40	11,07	6,07
Delémont	40	5,93	2,28
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Grand Genève	40	186,05	149,23
Interlaken	40	5,14	3,31
Lausanne–Morges	40	164,96	50,84

⁶⁸ Stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi.⁶⁹ Stato al 31.12.2021, rincaro e IVA inclusi.

Programma d'agglomerato	Aliquota contributo Conf. [%]	Contributo federale lista A ⁶⁸ [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁶⁹ [mio. fr.]
Lugano	30	27,45	9,06
Luzern	35	45,90	40,72
Mendrisiotto	35	19,40	10,33
Mobul	35	9,27	3,31
Obersee	30	11,00	2,10
Réseau Urbain Neuchâtelois	35	16,97	6,54
Schaffhausen	40	33,78	23,76
Solothurn	40	10,40	7,68
St. Gallen/Arbon-Rorschach	40	74,37	68,88
Thun	40	45,22	39,58
Zug	40	63,20	19,92
Totale		1510,62	992,14

Tabella A2-4

Progetti del PTA, seconda generazione

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Contributo federale lista A ⁷⁰ [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁷¹ [mio. fr.]
Aareland	40	58,52	10,10
Aargau-Ost	35	49,11	17,77
Agglo Y	35	10,94	1,77
Basel	35	92,78	44,66
Bellinzona	40	18,60	12,17
Bern	35	304,62	88,50
Biel/Bienne	30	5,76	0,61
Brig-Visp-Naters	35	20,42	1,42
Burgdorf	40	5,74	0,31
Chablais	30	2,90	0,23
Chur	40	10,93	4,73
Delémont	35	4,80	1,25
Frauenfeld	35	9,52	0,14

⁷⁰ Stato dei prezzi: ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi.

⁷¹ Stato al 31.12.2021, rincaro e IVA inclusi.

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Contributo federale lista A ⁷⁰ [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁷¹ [mio. fr.]
Fribourg	40	23,24	0,99
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	17,53
Interlaken	35	7,28	4,28
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,72
Langenthal	35	11,89	0,00
Lausanne-Morges	35	185,48	5,56
Limmattal	35	82,91	53,27
Locarno	40	11,66	5,16
Lugano	35	31,23	0,88
Luzern	35	32,26	7,12
Mendrisiotto	35	9,85	1,66
Nidwalden	40	3,53	0,34
Obersee	40	29,07	15,64
Réseau Urbain Neuchâtelois	30	16,63	0,85
Schaffhausen	40	24,94	3,35
Sion	40	29,25	0,91
Solothurn	35	18,84	2,82
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	15,67
Thun	35	10,42	0,79
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	2,85
Wil	40	23,98	3,93
Winterthur	40	109,81	46,29
Zug	35	20,50	0,94
Zürcher Oberland	40	33,02	0,88
Zürich-Glattal	35	92,92	35,92
Totale		1699,34	412,01

Tabella A2-5

Progetti del PTA, terza generazione

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Contributi massimi per le misure secondo l'art. 21 OUMin [mio. fr.]	Contributi massimi per le misure secondo l'art. 21a OUMin [mio. fr.]	Contributo federale totale lista A ⁷² [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁷³ [mio. fr.]
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	1,77
Aargau-Ost	35	27,20	11,32	38,52	4,47
Basel	40	80,17	30,1	110,27	9,81
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	0,07
Bern	35	69,85	21,09	90,94	1,81
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	0,00
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	1,31
Burgdorf ⁷⁴	35	92,29	3,60	95,89	0,00
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	0,39
Delémont	35	6,14	3,03	9,17	0,03
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	0,53
Grand Genève	40	101,21	17,89	119,10	3,01
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	0,00
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	0,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	0,00
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	87,02
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	0,01
Luganese	40	0,48	2,97	3,45	0,04
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	8,51
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,10
Mobul	40	5,30	8,37	13,67	2,01
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	0,18
Réseau Urbain Neuchâtelois	40	8,10	19,24	27,34	1,15
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	1,11
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	1,65

⁷² Stato dei prezzi: aprile 2016, rincaro e IVA esclusi.⁷³ Stato al 31.12.2021, rincaro e IVA inclusi.⁷⁴ Inklusive Zusatzkredit vom 28. September 2021 (BBI 2021 2397).

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzi one Conf. [%]	Contributi massimi per le misure secondo l'art. 21 OUMin [mio. fr.]	Contributi massimi per le misure secondo l'art. 21a OUMin [mio. fr.]	Contributo federale totale lista A ⁷² [mio. fr.]	Contributo federale versato ⁷³ [mio. fr.]
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	0,36
Thun	35	2,35	0,34	2,69	0,90
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	3,40
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	0,24
Werdenberg- Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	0,07
Wil	35	18,83	17,95	36,78	0,39
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	0,02
Zug	40	5,27	18,3	23,57	1,11
Zürcher Oberland	40	1,77	6,17	7,94	0,49
Zürich-Glattal	40	46,5	22,76	69,26	1,18
Totale		1102,98	386,83	1489,81	133,13

Cofinanziamento delle diverse generazioni a confronto

Nella prima generazione, quasi il 15 per cento dei programmi inoltrati ha dovuto essere respinto. Nel corso delle quattro generazioni di programmi d’agglomerato, sempre più agglomerati hanno beneficiato di un cofinanziamento. Mentre nella prima generazione a non aver beneficiato di un cofinanziamento da parte della Confederazione erano stati quattro dei 30 programmi presentati, nella quarta generazione tutti i 32 programmi presentati hanno beneficiato di un cofinanziamento. Si può pertanto concludere che con il passare del tempo i requisiti formali per i programmi d’agglomerato costituiscono sempre meno un ostacolo per ottenere un cofinanziamento da parte della Confederazione.

A differenza delle prime due generazioni, in cui la ripartizione di programmi presentati e cofinanziati è rimasta uguale tra le differenti regioni linguistiche, nella terza generazione si è assistito a un lieve spostamento a favore della Svizzera romanda e del Ticino. Nella quarta generazione, molti agglomerati della Svizzera romanda e del Ticino hanno rinunciato a presentare programmi, e quindi tre quarti dei programmi cofinanziati riguardavano la Svizzera tedesca.

Tabella A3-1

Ripartizione del numero di programmi d’agglomerato presentati e cofinanziati per parti del Paese

1a generazione			2a generazione		3a generazione		4a generazione	
Regione	Presentati	Cofinanziati	Presentati	Cofinanziati	Presentati	Cofinanziati	Presentati	Cofinanziati
Svizzera tedesca	21	18	28	26	24	23	24	24
Svizzera romanda	7	6	9	8	9	8	7	7
Ticino	2	2	4	4	4	4	1	1
Totale	30	26	41	38	37	35	32	32

Il numero di programmi d’agglomerato presentati e cofinanziati nella seconda e nella terza generazione è nettamente superiore a quelli della prima e della quarta generazione. Ciò è da ricondurre al fatto che nella prima generazione alcuni agglomerati non si erano ancora organizzati a tal punto da poter presentare un progetto. Nella terza generazione, inoltre, è stata ampliata la cerchia di agglomerati autorizzati. Il calo di programmi presentati nella quarta generazione potrebbe essere dovuto al fatto che molte misure previste dai programmi precedenti non erano ancora state attuate. Di conseguenza, nella 3a e nella quarta generazione alcuni agglomerati hanno chiesto meno contributi, oppure hanno addirittura saltato una generazione per concentrarsi sull’esecuzione dei progetti già approvati.

Se si prendono in esame tutte le generazioni del PTA, la maggior parte dei contributi è confluita nei cinque agglomerati di grandi dimensioni (Basilea, Berna, Ginevra, Losanna e Zurigo). Questi agglomerati ospitano anche il maggior numero di abitanti e di occupati, il che li pone di fronte a sfide particolari in termini di trasporti.

Tra la prima e l'ultima generazione si osservano quote percentuali di cofinanziamento della Confederazione sempre più elevate a favore degli agglomerati di medie e piccole dimensioni: nella quarta generazione, gli agglomerati di grandi dimensioni hanno beneficiato del 56 per cento degli investimenti della Confederazione.

Tabella A3-2

Composizione dei contributi federali per tutte le generazioni di programmi

Contributo federale massimo [mio. fr.]									
Dimensione degli agglomerati	1a generazione		2a generazione		3a generazione		4a generazione		Totale
Grande	65 %	989	57 %	963	51 %	754	56 %	885	57 % 3592
Medio-grande	17 %	264	30 %	503	31 %	465	29 %	453	27 % 1684
Medio-piccolo	12 %	185	9 %	156	6 %	83	10 %	161	9 % 585
Piccolo	5 %	73	5 %	77	13 %	188	5 %	82	7 % 420
Totale	1511		1699		1490		1581		6281

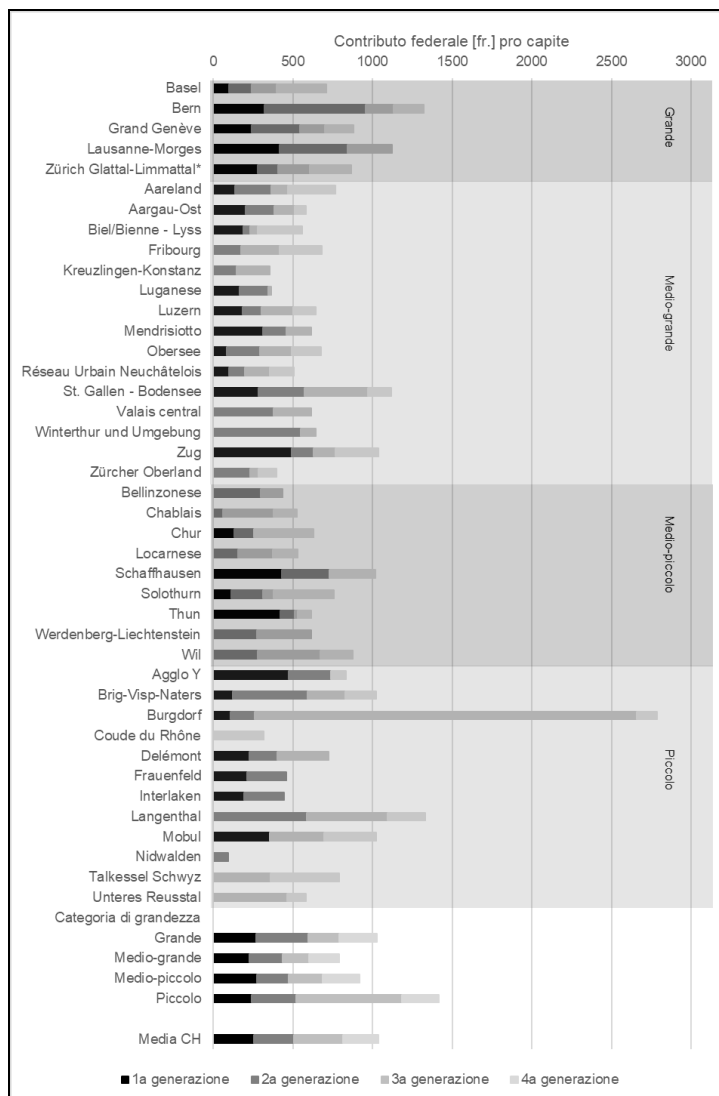
Se i contributi federali di tutte le generazioni, espressi in termini assoluti, vengono rapportati al numero di abitanti e di occupati⁷⁵, risulta evidente che hanno beneficiato di elevati contributi pro capite in particolare le città e gli agglomerati di piccole dimensioni.

Le differenze tra i contributi pro capite sono dovute a diverse ragioni. Negli spazi densamente popolati, spesso le misure risultano complesse e onerose. Il contributo pro capite va tuttavia messo in prospettiva poiché dipende dal numero elevato di abitanti e di occupati. Come risulta dal programma d'agglomerato di Burgdorf che prevede la circonvallazione di Oberburg, negli agglomerati di piccole dimensioni o nelle aree meno densamente popolate le misure con costi elevati rispetto al numero ridotto di abitanti e di occupati determinano un contributo pro capite molto ingente.

⁷⁵ I costi sono presentati in relazione al numero di abitanti e al 50 % degli occupati.

Figura A3-1

Contributi federali ottenuti in tutte le generazioni in relazione al numero di abitanti e di occupati



* Nella 1a generazione, i contributi federali destinati al programma d'agglomerato di Zürich-Glattal-Limmattal comprendevano il perimetro dei programmi d'agglomerato di Glattal,

Limmattal e Winterthur e includevano il finanziamento della linea di transito Zurigo, cofinanziata al 50 % dalla Confederazione. Nella 2a e nella 3a generazione, invece, per l'agglomerato di Zurigo i tre programmi d'agglomerato di Glattal, Limmattal e Winterthur sono stati valutati separatamente.

Programmi d'agglomerato e città e agglomerati aventi diritto ai contributi

Programma d'agglomerato secondo il PTA	Città e agglomerati aventi diritto ai contributi secondo l'art. 19 cpv. 1 OUMin
Aareland	Aarau, Olten–Zofingen
Aargau-Ost	Baden–Brugg, Lenzburg, Wohlen, parti dell'agglomerato Zürich
Agglo Y	Parti dell'agglomerato Yverdon
Basel	Basel, Stein
Bellinzonese	Bellinzona
Bern	Parti dell'agglomerato Bern
Biel/Bienne–Lyss	Biel/Bienne, Lyss
Brig–Visp–Naters	Parti dell'agglomerato Brig–Visp
Burgdorf	Burgdorf
Chablais	Parti dell'agglomerato Monthey
Chur	Chur
Coude de Rhône	Martigny
Davos	Davos
Delémont	Delémont
Frauenfeld	Frauenfeld
Fribourg	Fribourg
Grand Genève	Genève
Interlaken	Interlaken
Kreuzlingen–Konstanz	Kreuzlingen
Langenthal	Langenthal
Lausanne–Morges	Parti dell'agglomerato Lausanne
Limmattal	Parti dell'agglomerato Zürich
Locarnese	Locarno
Luganese	Lugano
Luzern	Luzern
Mendrisiotto	Mendrisio
Mobul	Parti dell'agglomerato Bulle
Nidwalden	Stans

Programma d'agglomerato secondo il PTA	Città e agglomerati aventi diritto ai contributi secondo l'art. 19 cpv. 1 OUMin
Obersee	Lachen, Rapperswil-Jona-Rüti, parti dell'agglomerato Zürich
Réseau urbain neuchâtelois	Parti dell'agglomerato Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – Le Locle
Rheintal	Parti dell'agglomerato Rheintal
Rivelac	Vevey-Montreux
Schaffhausen	Schaffhausen
Solothurn	Solothurn
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Arbon-Rorschach, Amriswil-Romanshorn
Talkessel Schwyz	Schwyz, parti dell'agglomerato Zug
Thun	Thun
Unteres Reusstal	Altdorf
Valais central	Sion, Sierre
Werdenberg-Liechtenstein	Buchs
Wil	Wil
Winterthur und Umgebung ^o	Winterthur
Zug	Parti dell'agglomerato Zug
Zürcher Oberland	Parti dell'agglomerato Zürich
Zürich-Glattal	Parti dell'agglomerato Zürich