



Referenz/Aktenzeichen: H471-0150

Decreto federale concernente la tappa di finanziamento 2011 – 2014 per il programma Traffico d'agglomerato

Rapporto per la consultazione

Dicembre 2008

Indice

1	Parte generale	5
1.1	Premessa	5
1.1.1	Legge sul fondo infrastrutturale.....	5
1.1.2	Coordinamento dei programmi Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali attuale e Traffico d'agglomerato	6
1.2	Creazione e contenuto del programma Traffico d'agglomerato	8
1.2.1	Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato, stato di attuazione	8
1.2.2	Situazione iniziale del programma Traffico d'agglomerato	9
1.2.3	Programmi d'agglomerato inoltrati (domande di finanziamento)	10
1.2.4	Procedura e metodologia d'esame	12
1.2.5	Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	15
1.2.6	Il programma Traffico d'agglomerato	23
1.2.7	Finanziamento.....	25
1.3	Attuazione del programma Traffico d'agglomerato.....	26
1.3.1	Convenzione sulle prestazioni	26
1.3.2	Accordo sul finanziamento	27
1.3.3	Prossime tappe	27
2	Commento ai singoli articoli.....	28
3	Ripercussioni	28
3.1	Per la Confederazione	28
3.2	Per i Cantoni, le città e i Comuni.....	28
3.3	Per l'economia nazionale.....	29
3.4	Per il territorio e l'ambiente	30
4	Rapporto con il programma di legislatura.....	30
5	Aspetti giuridici.....	30
5.1	Costituzionalità e basi legali.....	30
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	31
5.3	Forma dell'atto normativo	31
5.4	Subordinazione al freno delle spese.....	31
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	31
6	Allegato.....	32
6.1	Allegato 1 – Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità A.....	32
6.2	Allegato 2 – Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità B.....	33
6.3	Allegato 3 – Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità A	34
6.4	Allegato 4 – Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità B	34
6.5	Allegato 5 – Lista delle misure TP strada, priorità A.....	35
6.6	Allegato 6 – Lista delle misure TP strada, priorità B.....	35
6.7	Allegato 7 – Lista delle misure nel settore TMP (le misure più importanti concernenti le strade superano i 3 milioni di franchi), priorità A.....	36
6.8	Allegato 8 – Lista delle misure nel settore TMP (le misure più importanti concernenti le strade superano i 3 milioni di franchi), priorità B.....	36
6.9	Allegato 9 – Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità A	37
6.10	Allegato 10 – Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità B	38
6.11	Allegato 11 – Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità A.....	39
6.12	Allegato 12 – Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità B.....	41
6.13	Allegato 13 – Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità A	42
6.14	Allegato 14 – Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità B	43
6.15	Allegato 15 – Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità A....	44
6.16	Allegato 16 – Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità B....	45

6.17	Allegato 17 – Lista delle misure A nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione tramite il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento.....	46
6.18	Allegato 18 – Lista delle misure B nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione tramite il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento.....	46
6.19	Decreto federale concernente la tappa di finanziamento 2011 - 2014 per il programma Traffico d'agglomerato (Disegno).....	47

Elenco delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
FFS	Ferrovie federali svizzere
IT	Impresa di trasporto
LFIT	Legge federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT); RS 725.13
LPN	Legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN); RS 451
TP	Trasporti pubblici
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin); RS 725.116.2
NFTA	Nuova ferrovia transalpina (NFTA)
NPC	Decreto federale del 3 ottobre 2003 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC)
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (OUMin); RS 725.116.21
P+R	Park and ride
RAV	Rete ad alta velocità (rotaia); vedi anche legge federale del 18 marzo 2005 sul raccordo della Svizzera orientale e della Svizzera occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (Legge sul raccordo RAV, LRAV); RS 742.140.3
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
TL	Traffico lento
TMP	Traffico motorizzato privato
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
USG	Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb); RS 814.01
USTRA	Ufficio federale delle strade

1 Parte generale

1.1 Premessa

1.1.1 Legge sul fondo infrastrutturale

1.1.1.1 Visione d'insieme della legge sul fondo infrastrutturale

La legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (legge sul fondo infrastrutturale, LFIT; RS 725.13) è entrata in vigore il 1° gennaio 2008. Il fondo infrastrutturale mette a disposizione per 20 anni 20,8 miliardi di franchi per i seguenti quattro settori (livello dei prezzi 2005, esclusi il rincaro e l'IVA):

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

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

1.1.1.2 Completamento della rete delle strade nazionali

La rete delle strade nazionali deve essere completata in massima parte entro il 2015. In casi motivati, tale termine può essere prolungato (art. 5 LFIT, cpv. 1). Il compito di completamento della rete delle strade nazionali riguarda le tratte di strade nazionali che figurano nel vigente decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e che non sono ancora state ultimate. Il completamento rimane un compito congiunto di Confederazione e Cantoni. Siccome i lavori necessari per il completamento non sono di competenza esclusiva del Consiglio federale, ma dipendono anche da procedure cantonali ed eventualmente da procedimenti giudiziari, il Consiglio federale ha facoltà, in casi motivati, di prolungare il termine di completamento. L'Assemblea federale ha stanziato i mezzi finanziari per il completamento della rete di strade nazionali con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale (art. 2 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

1.1.1.3 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali attuale

Ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale sono problemi di capacità quelli posti dalle tratte dell'esistente rete delle strade nazionali che presentano sovraccarichi tali da ostacolare in modo durevole la funzionalità dell'insieme della rete. Il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della legge, un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Il Consiglio federale informa di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chiede di liberare i crediti per il periodo successivo (art. 6 LFIT). Finora non sono ancora stati assegnati mezzi per compiti di "eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali". Un primo importo parziale sarà ora sbloccato con il decreto federale concernente il programma "Eliminazione dei problemi di capacità nella rete delle strade nazionali".

La rete delle strade nazionali attuale presenta in diversi punti problemi di capacità, quelli più gravi comportano anche al di fuori degli orari di punta rallentamenti e code. Per l'eliminazione di tali problemi di capacità sono messi a disposizione tramite il fondo infrastrutturale 5,5 miliardi di franchi. Il Collegio sottopone in una visione globale un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Nel programma sono definiti i problemi e indicati i provvedimenti atti ad eliminarli. Il programma si basa su un'analisi intermodale e su un esame delle alternative per ogni tratto critico, comprendente per esempio il trasferimento del traffico sui trasporti pubblici.

1.1.1.4 Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati

Nelle città e negli agglomerati esiste un'impellente necessità di strade e infrastrutture ferroviarie per il miglioramento del sistema dei trasporti. Un sistema dei trasporti ben funzionante negli agglomerati serve a migliorare la qualità di vita della popolazione e a rafforzare la piazza economica.

Con l'entrata in vigore della legge, l'Assemblea federale ha sbloccato i fondi per i settori "completamento della rete delle strade nazionali" e "strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche", nonché 2,559 miliardi di franchi per progetti urgenti e pronti per la realizzazione tesi a migliorare le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati (art. 3-4 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

In virtù dell'articolo 7 capoverso 3 della legge sul fondo infrastrutturale, il Consiglio federale deve sottoporre all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della legge, un programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato (programma Traffico d'agglomerato).

Dopo lo sblocco dei primi contributi dal fondo infrastrutturale per progetti urgenti e pronti per la realizzazione, il Consiglio federale presenta ora il programma per il cofinanziamento di programmi d'agglomerato (programma Traffico d'agglomerato). Il Consiglio federale informa in merito allo stato dei progetti urgenti il cui cofinanziamento è in corso dal 1° gennaio 2008 e indica, nel quadro di una visione globale, come intende ripartire i rimanenti 3,441 miliardi di franchi per le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati nei prossimi due decenni.

1.1.1.5 Contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche

Le prestazioni della Confederazione in favore delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche sono versate sotto forma di contributi forfettari calcolati in funzione della lunghezza delle strade. Il Consiglio federale designa i Cantoni beneficiari (art. 8 LFIT). I Cantoni con strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche che ricevono contributi forfettari conformemente all'articolo 8 LFIT sono designati nell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (art. 18 e l'allegato 3 OUMin). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha liberato i crediti per il settore "contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche" (art. 5 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

1.1.2 Coordinamento dei programmi Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali attuale e Traffico d'agglomerato

L'esame dei programmi d'agglomerato è durato parecchi mesi. Nel quadro di quest'esame, tutti gli Uffici federali interessati hanno effettuato un'approfondita analisi dei singoli agglomerati, armonizzando le misure proposte con i relativi provvedimenti sovraordinati per le ferrovie e le strade nazionali. Parallelamente, l'Ufficio federale delle strade ha elaborato le basi per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Questa procedura ha permesso di assicurare, nel corso del processo, la concertazione tra i due programmi concernenti il traffico d'agglomerato e l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.

Il programma Traffico d'agglomerato intende migliorare il sistema dei trasporti negli agglomerati. In particolare, si intendono compiere progressi sia per quanto concerne la qualità e la sicurezza dei trasporti sia in relazione allo sviluppo territoriale e alla qualità dell'ambiente. Gli obiettivi principali dei programmi d'agglomerato sono lo sviluppo centripeto degli insediamenti, il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico lento nonché uno deflusso, nel limite del possibile, sostenibile del restante traffico motorizzato privato.

I grandi agglomerati della Svizzera sono confrontati, da un lato, con le sfide in materia di traffico negli agglomerati, dall'altro sono particolarmente esposti ai problemi di capacità delle strade nazionali.

Le strade nazionali sono fondamentali per il collegamento dei grandi agglomerati. Esse assorbono una parte importante del traffico di destinazione, di origine e interno degli agglomerati e contribuiscono così in modo determinante all'alleggerimento delle reti stradali all'interno delle città. Questo dato di fatto è d'altronde documentato dall'aumento superiore alla media del traffico sulle strade nazionali in prossimità delle città. Il sistema dei trasporti negli agglomerati, invece, reagisce con particolare sensibilità ai disturbi sulle strade nazionali in prossimità delle città: in caso di code sulle strade nazionali il traffico si sposta sulla rete stradale di ordine inferiore. Di conseguenza, non di rado negli agglomerati il traffico è ulteriormente perturbato, coinvolgendo anche i trasporti pubblici su strada e i tram. Le strade nazionali comportano anche effetti negativi per gli agglomerati, quali ad esempio disturbi indesiderati per la popolazione residente a causa delle emissioni foniche e di sostanze nocive, la frammentazione di interi quartieri o comparti locali, nonché il non raggiungimento dell'obiettivo in materia di sviluppo centripeto degli insediamenti.

In considerazione dell'interdipendenza tra le strade nazionali e il traffico negli agglomerati, le misure proposte per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete di strade nazionali sono volte principalmente ad assicurare la funzionalità delle strade nazionali nella zona centrale degli agglomerati. Inoltre, nelle strade nazionali esistenti che attraversano zone residenziali in fase di crescita sono privilegiate, nel limite del possibile, varianti di potenziamento che contribuiscono al risanamento urbanistico della situazione esistente.

Nella regione di Berna ad esempio sono previsti, nel quadro del programma Traffico d'agglomerato, considerevoli investimenti nei trasporti pubblici. L'offerta della rete celere regionale sarà intensificata sui principali corridoi in direzione di Münchenbuchsee, Münsingen, Belp e Köniz con orario cadenzato ogni quarto d'ora; presso il nodo ferroviario di Berna sono previsti altri importanti investimenti e anche la rete tranviaria sarà completata con l'importante asse nord-sud Ostermundigen-Köniz. Per quanto concerne le strade nazionali, è previsto l'ampliamento dell'A6 tra l'intersezione del Wankdorf e Muri a sei corsie con la sostituzione dell'attuale strada nazionale presso il raccordo Ostring mediante un nuovo «bypass». Questa misura comporta un maggiore costo rispetto all'ampliamento dell'esistente strada nazionale, ma consente una considerevole riqualificazione dell'insediamento, fortemente pregiudicato dal tracciato esistente. Ciò comporta un vantaggio supplementare per il traffico del centro città di Berna e determina considerevoli opportunità per la riqualificazione urbana della zona dello svincolo Ostring.

A Losanna è previsto, nel quadro dello Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e del programma Traffico d'agglomerato, un sensibile miglioramento dei trasporti pubblici in particolare nel comparto ovest della città con il quarto binario Losanna-Renens, la stazione della rete celere regionale Prilly-Malley e il tram Losanna-Renens. Queste misure determineranno un certo alleggerimento del nodo autostradale Crissier-Ecublens. Presso Morges lo spazio disponibile è ridotto e un ampliamento dell'esistente strada nazionale non è sostenibile dal punto di vista urbanistico, di conseguenza si rinuncia al progetto a favore di una soluzione più ragionevole e sostenibile a medio e lungo termine prevedendo per ora unicamente sulla ramificazione Ecublens - Villars-Ste-Croix un decongestionamento dei flussi critici per un miglioramento della qualità del traffico (Goulet d'étranglement de Crissier).

Nell'agglomerato di Zurigo, con l'eliminazione dei problemi di capacità sulla circonvallazione nord di Zurigo e con la costruzione della linea di transito accompagnata dal miglioramento dell'offerta della rete celere regionale, viene proseguita l'attuale strategia: i flussi di pendolari tuttora in netta crescita, fortemente orientati verso la città nucleo saranno anche in futuro e in misura ancora maggiore smaltiti mediante un'attrattiva offerta nell'ambito della rete celere regionale. L'autostrada serve in questo spa-

zio, tra l'altro, alla circonvallazione e alla canalizzazione del traffico motorizzato privato al fine di migliorare l'agibilità della rete stradale subordinata.

1.2 Creazione e contenuto del programma Traffico d'agglomerato

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

Con l'approvazione della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha contemporaneamente sbloccato 2,559 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e immediatamente realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato (cfr. decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007, 7705). Questi progetti fanno parte dei programmi d'agglomerato e presentavano, nella valutazione di massima d'allora, un buon rapporto costi/benefici nonché uno stadio di progettazione avanzato. Con la loro realizzazione anticipata, essi potranno contribuire a un primo sostanziale miglioramento nel traffico d'agglomerato ed eviteranno un accumulo di progetti in attesa di realizzazione.

La condizione per il cofinanziamento da parte della Confederazione era l'inizio della costruzione di questi progetti entro la fine del 2008 (art. 7 legge sul fondo infrastrutturale). Un progetto è già stato realizzato e inaugurato (Metro M2). In un altro caso non è ancora stato possibile iniziare la costruzione della tappa prevista, ma il cofinanziamento da parte della Confederazione è considerato assicurato essendo una prima misura già stata realizzata in precedenza (CEVA). Altri 15 progetti erano in costruzione prima della fine del 2008 (stato novembre 2008). Un progetto non può essere realizzato in seguito ad una votazione popolare negativa (tangente al centro di Frauenfeld). 5 progetti (stato novembre 2008) non hanno ancora potuto essere avviati in quanto sono tuttora in corso procedure di ricorso oppure, benché le relative procedure di ricorso siano concluse, i lavori di costruzione non hanno ancora potuto essere avviati concretamente. I mezzi previsti a tale scopo (25 – 373 milioni di franchi¹) sono disponibili per progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato.

Lo stato delle singole misure infrastrutturali può essere dedotto dalla seguente tabella (stato novembre 2008):

Tabella 1: Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie (reti celeri regionali) per il traffico d'agglomerato

	Progetto	Stato novembre 2008
a.	Linea di transito Zurigo (DML), 1° tappa rete celere regionale	in costruzione
b.	Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	approvazione dei piani del 19.09.2008; in giudicato; non sono stati interposti ricorsi
c.	Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	autorizzazione il 5.5.2008; ricorsi pendenti, finanziamento assicurato, poiché una prima parte già stata realizzata

¹ Soltanto il 31 dicembre 2008 sarà noto quali progetti non hanno potuto essere iniziati. Attualmente il margine di variazione si situa tra 25 e 373 milioni di franchi. Se tutti i progetti ancora in discussione potranno essere iniziati, l'ammontare della somma che sarà così disponibile per progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato sarà di 25 milioni di franchi (tangente al centro di Frauenfeld). Se nessuno dei progetti incerti potrà essere avviato, l'ammontare di tale somma sarà di 451 milioni di franchi (radoppio binari e tratta ferroviaria sotterranea della Zentralbahn; prolungamento della linea tranviaria per Saint Louis e Weil am Rhein nella città di Basilea; tangente al centro di Frauenfeld; stazione di Prilly- Malley, RéseauExpressVaudois (REV); tram Onex–Bernex; raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)). Si ritiene che tutti i progetti (eccetto la tangente al centro di Frauenfeld) possano essere iniziati entro la fine del 2008.

Tabella 2: Progetti urgenti e realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato

	Progetto	Stato novembre 2008
a.	ZH Ferrovia della Glattal (Glattalbahn), tappe 2 e 3	in costruzione
b.	ZH Tram Zürich West	in costruzione
c.	BE Tram Bern West	in costruzione
d.	BE Wankdorfplatz, prolungamento della linea tranviaria	in costruzione
e.	LU Raddoppio dei binari, tratta sotterranea della Zentralbahn	approvazione UFT 11.06.08; in giudicato; primo colpo di piccone: prev. 09.12.2008
f.	ZG Ferrovia cittadina Zugo, 1° completamento parziale	in costruzione
g.	ZG Rinnovo della strada cantonale n. 4 «Rampa nord»	in costruzione
h.	FR Ponte e galleria della Poya	in costruzione
i.	SO Sgravo del carico di traffico sulla regione di Olten	in costruzione
j.	BS Spostamento della linea tranviaria St. Johann / Pro Volta	in costruzione
k.	BS Prolungamento della linea tranviaria per Saint Louis e Weil am Rhein, Basilea	approvazione dei piani da parte dell'UFT 06.10.2008; inizio lavori 2008 incerto (ev. ricorsi)
l.	BL Stazione di Dornach Arlesheim / ampliamento a binario doppio a Stollenrain	in costruzione
m.	BL H2 Pratteln - Liestal	in costruzione
n.	AG Tracciato proprio WSB tra Suhr e Aarau	in costruzione
o.	TG Tangente centro di Frauenfeld	progetto interrotto (votazione popolare)
p.	VD Ouchy – Les Croisettes, Metro M2	realizzato; inaugurato il 18.09.2008
q.	VD Stazione di Prilly- Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	approvazione dei piani UFT 14.10.2008; inizio lavori 2008 incerto (ev. ricorsi)
r.	VD Interventi nell'ambito della rete TL 2008	in costruzione
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	in costruzione
t.	GE Tram Onex–Bernex	approvazione dei piani da parte dell'UFT 29.08.08; in giudicato; non vi sono stati ricorsi

Con decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale, tutti i progetti degli elenchi (tabelle 1 e 2) appena menzionati sono stati riconosciuti dalle Camere federali come progetti urgenti. I mezzi previsti per i progetti i cui lavori non sono iniziati entro la fine del 2008, sono a disposizione per progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato. L'urgenza e l'efficacia di questi progetti è tuttavia già stata confermata in sede di preparazione del citato decreto federale. Anche se non è stato possibile iniziare i lavori entro la fine del 2008, saranno pronti per la realizzazione con finanziamento assicurato tra il 2011 e il 2014, così da rientrare nel cofinanziamento del programma Traffico d'agglomerato. L'aliquota di contribuzione della Confederazione si basa in tal caso sulla valutazione del singolo programma d'agglomerato e si situa pertanto tra il 30% e il 50%.

1.2.2 Situazione iniziale del programma Traffico d'agglomerato

Il sostegno ai trasporti nell'agglomerato si basa sugli articoli 17a–17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (art. 7 cpv. 2 LFIT). Di conseguenza, la Confederazione accorda contributi per infrastrutture di traffico che rendono più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati. I contributi sono versati per il potenziamento dell'infrastruttura in favore del traffico stradale, ferroviario e lento. I contributi possono essere concessi anche per misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe, sono esclusi i contributi d'esercizio (art. 17a LUMin). I mezzi vanno impiegati laddove esistono i problemi di traffico più gravi, ossia dove il miglioramento dell'infrastruttura comporta il migliore rapporto costi/benefici. Il Consiglio federale propone lo sblocco dei fondi per i progetti più efficaci, pronti per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato.

I mezzi finanziari sono sbloccati ogni 4 anni dall'Assemblea federale (art. 7 cpv. 4 LFIT). I primi fondi saranno erogati dal gennaio 2011. In considerazione della situazione del fondo (vedi il capitolo 1.2.7.1 del programma Eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali) il finanziamento dei programmi d'agglomerato potrà però essere avviato soltanto a conclusione dei progetti urgenti (circa nel 2015). I successivi sblocchi sono previsti nel 2015, nel 2019 e nel 2023 (cfr. il capitolo 1.4.3). La procedura è disciplinata nelle disposizioni d'esecuzione (OUMin) e nelle Istruzioni del DATEC. Altre basi di riferimento si trovano nel manuale Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento, elaborato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale all'attenzione dei Cantoni e degli agglomerati, nel messaggio concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), nel messaggio concernente la legislazione esecutiva della NPC, nel messaggio relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali, nonché nelle spiegazioni riguardanti l'OUMin e nelle Linee guida dell'USTRA "Il traffico lento nei progetti d'agglomerato".

È evidente che per un tale orizzonte temporale non è possibile stabilire fin d'ora un "programma di costruzione" definitivo. Il Consiglio federale chiede pertanto, in prima istanza, lo sblocco dei fondi per i primi quattro anni e indica in una visione d'insieme i mezzi finanziari della Confederazione necessari a media scadenza. Il programma presenta quindi la necessaria flessibilità per poter reagire a nuove condizioni quadro.

Il programma Traffico d'agglomerato si basa sui programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento, inoltrati dagli enti responsabili. Di regola, l'ente responsabile è formato da uno o più Cantoni e da altri enti locali (Comuni o Regioni). Un programma d'agglomerato comprende un'analisi della situazione attuale e futura dei trasporti e dell'insediamento nell'agglomerato, evidenzia la necessità d'intervento e presenta, in una pianificazione globale Trasporti + Insediamento, le misure a carattere infrastrutturale e non infrastrutturale che consentono di migliorare a lungo termine il sistema dei trasporti.

1.2.3 Programmi d'agglomerato inoltrati (domande di finanziamento)

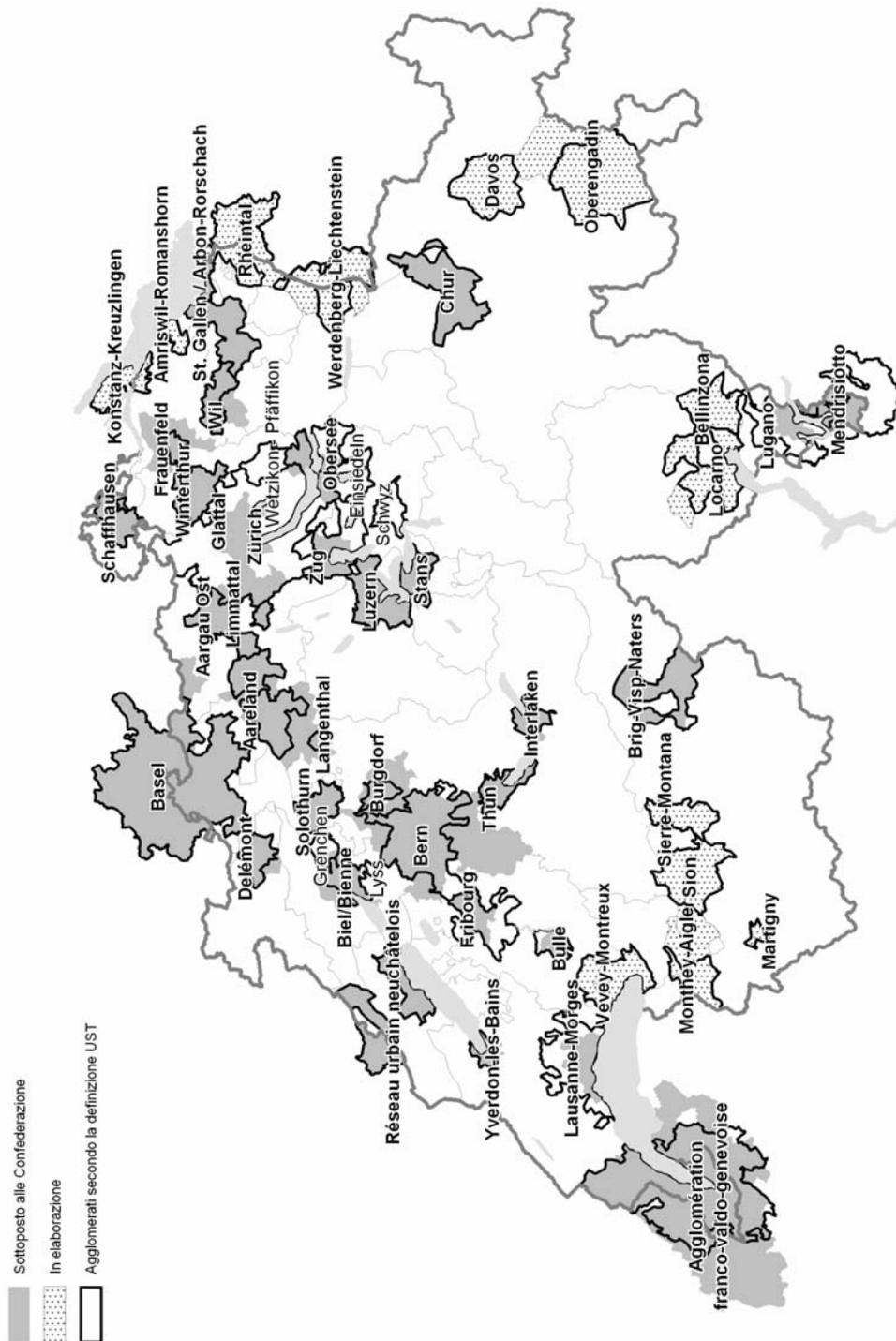
Entro il termine del 31 dicembre 2007, sono stati presentati all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale trenta programmi d'agglomerato (cfr. la figura 1). I programmi sono considerati domande di aiuto finanziario ai sensi della legge sui sussidi. Questi programmi d'agglomerato riguardano 37 agglomerati che comprendono il 90 % della popolazione degli agglomerati e quindi complessivamente circa i due terzi della popolazione svizzera. Altri 13 programmi d'agglomerato sono stati annunciati; le corrispondenti domande di finanziamento sono da prevedere per la seconda fase. 5 agglomerati non hanno finora né inoltrato né annunciato un programma d'agglomerato.

Il volume degli investimenti richiesti con i programmi d'agglomerato già inoltrati per i primi due (dei quattro) periodi di finanziamento 2011 - 2014 e 2015 - 2018 ammonta in totale a circa 17 miliardi di franchi. Anche se in questo importo sono compresi, in parte, progetti non suscettibili di contributi ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, il volume degli investimenti richiesti dagli agglomerati supera di gran lunga i mezzi a disposizione. Con una partecipazione della Confederazione del 30 - 50% occorrerebbero, per questo periodo, circa 5,1 - 8,5 miliardi di franchi. Per gli anni dopo il 2018 e per i programmi d'agglomerato non ancora presentati va prevista una riserva di circa 1 miliardo di franchi. I mezzi richiesti sono più del doppio di quelli disponibili dal fondo per gli anni 2011 - 2018 per il traffico d'agglomerato.

Questa situazione di partenza obbliga il Consiglio federale a concentrare i contributi sulle misure con il migliore rapporto costi/benefici. Per poter far fronte all'elevato volume degli investimenti, il Governo propone un finanziamento a tappe. In primo luogo, il Collegio intende cofinanziare i provvedimenti con un'efficacia buona o ottima, pronti per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato entro i quattro anni successivi all'entrata in vigore del decreto federale (lista A; cfr. il capitolo 1.2.4.2). In un secondo periodo finanzia le misure con efficacia ottima o buona, che però saranno pronte per la realizzazione e avranno il finanziamento assicurato soltanto dal 2015, o misure la cui efficacia dev'essere ancora ottimizzata (lista B; cfr. il capitolo 1.2.4.2). Per questi due gruppi sono previsti contributi federali per circa 2,9 miliardi di franchi (cfr. capitolo 1.2.6, tabella 3). I progetti che richiedono ulteriori accer-

tamenti, i cui costi vanno sensibilmente ridotti o la cui relazione costi-benefici va sensibilmente migliorata, vengono retrocessi. Questi progetti saranno riesaminati in un momento successivo nell'ambito della ripartizione della riserva.

Figura 1: Programmi d'agglomerato inoltrati



1.2.4 Procedura e metodologia d'esame

La procedura per la valutazione e l'esame dei programmi d'agglomerato è definita nelle "Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato" del DATEC del 12 dicembre 2007. Nel corso del processo d'esame, la procedura è stata ulteriormente perfezionata.

1.2.4.1 Procedura d'esame

Già nella fase preliminare dell'esame propriamente detto è stata perseguita una stretta cooperazione tra la Confederazione e gli enti responsabili. Gli enti responsabili hanno inoltrato alla Confederazione un avamprogetto del programma d'agglomerato per una prima valutazione. Il riscontro della Confederazione è servito da base agli enti responsabili per un'ulteriore ottimizzazione del programma.

L'esame è avvenuto sotto l'egida dell'ARE con la stretta collaborazione tecnica dell'USTRA, dell'UFAM e dell'UST. Inoltre, una comunità di lavoro di esperti esterni era stata incaricata di accompagnare criticamente il processo e di formulare un secondo parere indipendente. La scelta della composizione di questa comunità di lavoro è avvenuta mediante una procedura di messa a concorso con circa 20 imprese inviate da tutte le regioni del Paese e in accordo con i Cantoni (DCPA / CTP).

Dopo un'accurata analisi dei programmi d'agglomerato, la Confederazione ha avuto colloqui di chiarificazione con tutti gli enti responsabili. Questi colloqui hanno consentito al gruppo esaminatore di ottenere una risposta a determinate questioni e di meglio comprendere i programmi d'agglomerato.

Ogni Ufficio interessato e la comunità di lavoro esterna hanno proceduto indipendentemente l'uno dall'altro a una valutazione dei programmi d'agglomerato e a una verifica della prioritizzazione delle misure. In seguito, tutte le parti interessate si sono incontrate per eliminare le divergenze. Lo scopo di quest'incontro era il raggiungimento di una procedura d'esame comune dei programmi d'agglomerato.

Inoltre, il gruppo d'esame ha attuato degli atelier di bilancio volti a un confronto trasversale di tutti i programmi d'agglomerato della Svizzera: in tal modo si è assicurata una valutazione di tutte le misure e di tutti i programmi d'agglomerato in base a un criterio unitario adeguato alla dimensione degli agglomerati.

I risultati provvisori dell'esame della Confederazione (progetto di rapporto d'esame) sono stati sottoposti a tutti gli enti responsabili nel corso del terzo trimestre 2008 e discussi con gli stessi sul piano tecnico. A questo livello si è trattato di verificare se tutti gli argomenti rilevanti fossero stati considerati in sede d'esame e che la coerenza complessiva del programma d'agglomerato fosse rimasta salvaguardata nonostante le nuove priorità della Confederazione.

Sulla scorta di questi colloqui, sono state effettuate alcune riconsiderazioni in occasione di un incontro conclusivo in seno alla Confederazione. In occasione di questo atelier sono stati apportati alcuni correttivi nei risultati d'esame.

I rapporti d'esame finali saranno trasmessi agli enti responsabili all'inizio del 2009 e pubblicati in Internet.

1.2.4.2 Metodologia

La Confederazione esamina i programmi d'agglomerato in tre fasi. In una prima fase si esamina se il programma d'agglomerato adempie i requisiti di base (RB). In una seconda fase, la Confederazione verifica la prioritizzazione delle misure. Oltre la realizzabilità e l'assicurazione del finanziamento, anche in questa fase è determinante la relazione costi-benefici della singola misura. In una terza fase viene valutata l'efficacia del programma e i suoi costi. Migliore è il rapporto costi-benefici del programma, maggiore sarà l'aliquota di contribuzione della Confederazione.

Prima fase: requisiti di base

Per la valutazione dei requisiti di base, un programma d'agglomerato deve contenere tutte le informazioni rilevanti per assicurare un esame fondato dell'efficacia. Inoltre, il programma d'agglomerato deve essere sufficientemente accettato sul piano politico dagli attori (Cantoni, Regioni, Comuni), al fine di garantirne l'attuazione.

Seconda fase: verifica della prioritizzazione delle misure

Nel quadro del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato, ogni misura è sottoposta a una valutazione costi-benefici. La classificazione avviene in tre categorie:

- misure A, che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono e che sono pronte per la realizzazione con finanziamento assicurato tra il 2011 e il 2014.
- misure B, che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono, ma sono pronte per la realizzazione con finanziamento assicurato solo tra il 2015 e il 2018, oppure che presentano un rapporto costi-benefici soltanto sufficiente: esse saranno nuovamente esaminate in relazione al loro rapporto costi-benefici per la 2a liberazione di fondi.
- misure C, che presentano un rapporto costi-benefici insufficiente o hanno un grado di avanzamento insufficiente per valutare il rapporto costi-benefici.

Le misure A e B sono paragonabili nella loro importanza e sono considerate importanti per l'effetto del programma. Le misure A si distinguono dalle misure B principalmente per il loro grado di avanzamento. Inoltre, spesso però le misure B possono ancora essere ottimizzate e conseguire così un migliore rapporto costi-benefici.

Ai fini della determinazione del rapporto costi-benefici delle singole misure sono stati utilizzati i medesimi criteri d'efficacia come per l'effetto del programma (vedi più avanti). Per quanto attiene i costi, è stata considerata la dimensione dell'agglomerato: è pertanto possibile che i costi di una misura considerati elevati per un piccolo agglomerato siano valutati medi o bassi nel contesto di un grande agglomerato.

Per ottenere risultati ancora più precisi, nella valutazione di tram/treno, fermate della rete celere regionale, strade di alleggerimento dei centri e di circonvallazione, rivalutazioni di strade di attraversamento dei centri abitati nonché delle misure nella gestione del traffico sono stati adottati criteri supplementari ed è stata effettuata un'analisi comparativa tra tutti gli agglomerati.

Terza fase: esame dell'effetto del programma e delle prestazioni preliminari

Per l'ammontare dei contributi federali ai programmi d'agglomerato è determinante il loro effetto complessivo. Per la determinazione dell'effetto, i benefici vengono messi in relazione con i costi. In base all'effetto del programma, l'aliquota di contribuzione della Confederazione si situa tra il 30 e il 50%. Solo un programma ottimo e relativamente contenuto nei costi può contare su un contributo del 50%. Un programma sufficiente ma costoso non otterrà più del 30%. Un programma con un effetto insufficiente è respinto.

Per la valutazione di costi del programma d'agglomerato fanno stato le misure delle liste A e B nonché le misure non infrastrutturali nei settori trasporti e insediamento. Le misure della lista C e i progetti urgenti già approvati non rientrano nella valutazione degli effetti del programma.

I benefici sono valutati in base ai seguenti obiettivi d'efficacia (art. 17d cpv. 1 e 2 della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata LUMin²).

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

² RS 725.116.2; RU 2007 5794

Nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato del 12 dicembre 2007, i criteri d'efficacia sono stati precisati con indicatori e domande concrete di valutazione. La valutazione avviene tramite punteggio (-1 effetto negativo, 0 nessun effetto fino a +3 effetto significativo) da assegnare a ciascun criterio d'efficacia.

In sede di valutazione, per i singoli criteri d'efficacia sono risultate determinanti le seguenti domande:

- Miglioramento della qualità dei sistemi dei trasporti: quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato ad accelerare e ad aumentare la qualità dei TP? Quanto contribuiscono a migliorare in modo durevole la funzionalità della rete stradale? Viene migliorata la raggiungibilità dei poli di sviluppo abitare e lavoro? Viene aumentata la qualità nel traffico pedonale e ciclistico?
- Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti: quanto contribuisce il programma d'agglomerato con misure concrete a una concentrazione delle attività in poli ben accessibili con i TP? Fanno parte di tali misure per esempio la delimitazione di poli di sviluppo, misure per il controllo dei nuovi azzonamenti nonché misure per la gestione di grandi generatori di traffico. Le misure comportano una valorizzazione della qualità urbanistica e una riduzione degli effetti di separazione?
- Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse: rispetto alla tendenza, le misure contribuiscono a ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e fonico e il consumo di superficie? Quanto è grande il consumo di superficie e l'effetto supplementare di frammentazione delle misure?
- Aumento della sicurezza del traffico: le misure come la gestione del traffico, la sistemazione dell'area del traffico e gli adeguamenti della rete concorrono ad aumentare la sicurezza del traffico?

Per le prestazioni preliminari già fornite può essere assegnato al massimo un punto per ogni criterio d'efficacia. Questo punto è attribuito se nell'agglomerato sono già stati intrapresi sforzi sostanziali e pluriennali che hanno prodotto un effetto importante e hanno permesso di raggiungere uno standard nettamente superiore alla media. In questo modo si mira a compensare le disparità nella situazione di partenza dei diversi agglomerati. Se, ad esempio, un agglomerato ha investito per molti anni in un efficiente sistema di rete celere regionale e tram che gli permette di assorbire un'elevata quota del traffico tramite i trasporti pubblici, sarà più difficile che riesca a migliorare in modo sensibile con il programma d'agglomerato, rispetto ad una regione che ha trascurato fino ad oggi la rete dei TP. Nella valutazione delle prestazioni preliminari sono stati di volta in volta messi a confronto gli agglomerati piccoli, medi e quelli grandi.

In totale, un programma d'agglomerato può ottenere al massimo 12 punti d'efficacia e 4 punti di prestazioni preliminari.

La procedura tiene conto della diversità dei programmi d'agglomerato. Sia i costi sia i benefici vengono sempre valutati tenendo conto della dimensione dell'agglomerato. Anche un agglomerato piccolo o medio può raggiungere elevati benefici in rapporto alla propria dimensione. Nel caso di un grande agglomerato, per contro, si relativizzano i costi più elevati, poiché anche quest'ultimi sono considerati in proporzione alla popolazione.

1.2.5 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato

1.2.5.1 Adempimento dei requisiti di base

Dei 30 programmi d'agglomerato inoltrati si è dovuto respingere soltanto quello di Langenthal in quanto non risultavano soddisfatti i requisiti di base. Esso presenta troppe lacune e difetti per consentire un giudizio serio. Ciò è stato comunicato per iscritto al Cantone Berna quale ente responsabile del programma d'agglomerato già nel maggio del 2008. Di conseguenza, il Consiglio federale non propone alcun cofinanziamento delle misure di questo programma d'agglomerato. Gli altri 29 programmi d'agglomerato adempiono i requisiti di base, ma per il prossimo inoltramento delle domande si dovrà in linea di massima integrare dei miglioramenti.

1.2.5.2 Risultati della prioritizzazione delle misure

A causa dei mezzi limitati, la Confederazione è costretta a circoscrivere il proprio sostegno alle misure che presentano il migliore rapporto costi-benefici, ciò in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin. Dalla prioritizzazione delle misure risultano misure da cofinanziare nei seguenti settori:

- infrastrutture TP e TMP: l'idea di base del fondo infrastrutturale consisteva nel fornire un sostegno agli agglomerati nella realizzazione di infrastrutture centrali di trasporto negli agglomerati. Di conseguenza, la maggior parte dei fondi della Confederazione va destinata a queste infrastrutture. In considerazione del consumo relativamente ridotto di superficie e della loro elevata efficienza a livello di risorse, si tratta in primo luogo di investimenti nei trasporti pubblici nei centri urbani.
- salto di qualità nel traffico lento: negli agglomerati, il traffico lento può assumere un ruolo centrale. Con costi relativamente contenuti è possibile ottenere una notevole efficacia. Una quota adeguata dei mezzi della Confederazione va pertanto investita in provvedimenti atti a determinare un sensibile miglioramento della qualità nel traffico lento.
- sicurezza negli spazi stradali: un altro fondamentale obiettivo d'efficacia è la sicurezza del traffico. Con una rivalutazione delle strade di attraversamento dei centri abitati è possibile migliorare sostanzialmente la sicurezza del traffico con un onere relativamente ridotto. Al riguardo assume un ruolo importante anche la sensazione soggettiva di sicurezza. Allo stesso tempo queste misure servono anche al miglioramento della qualità di residenza e quindi dell'insediamento nonché, infine al traffico lento.
- i nodi multimodali in prossimità di grandi stazioni concernenti tutti i vettori di trasporto costituiscono, in quanto importanti generatori d'effetto per diversi obiettivi d'efficacia, un'altra priorità.
- gestione del sistema dei trasporti: anche questo tipo di misure riguarda tutti i vettori di trasporto, comprende diversi provvedimenti per migliorare il flusso del traffico ed è quindi, anch'esso, un obiettivo d'efficacia imprescindibile.

Per i tipi di misure nell'ambito delle infrastrutture dei TP (treno, fermate della rete celere regionale, tram/treno, misure TP-strada), delle infrastrutture per il TMP (misure nell'ambito del TMP), del traffico lento (misure nell'ambito del traffico lento), per la sicurezza degli spazi stradali (riassetto delle strade di attraversamento dei centri abitati), nei nodi multimodali e nella gestione del sistema dei trasporti, le diverse misure sono elencate singolarmente in allegato sia per le priorità A sia per le priorità B (allegati 1 - 16).

Diverse misure che a norma delle basi legali e delle Istruzioni potrebbero essere cofinanziate con il fondo infrastrutturale, sono state considerate come prestazioni proprie. Si tratta soprattutto di singole misure puntuali che non rientrano in un pacchetto complessivo circostanziato e riguardante l'intero territorio e il cui finanziamento può essere ragionevolmente preteso dagli stessi enti responsabili. La somma d'investimento delle prestazioni proprie ammonta complessivamente a circa 850 milioni. Nella maggior parte dei casi si tratta di misure inferiori ai 10 milioni di franchi.

Per alcune misure nel settore ferroviario è possibile una partecipazione finanziaria della Confederazione non solo tramite il fondo infrastrutturale ma anche tramite il budget ordinario delle imprese ferro-

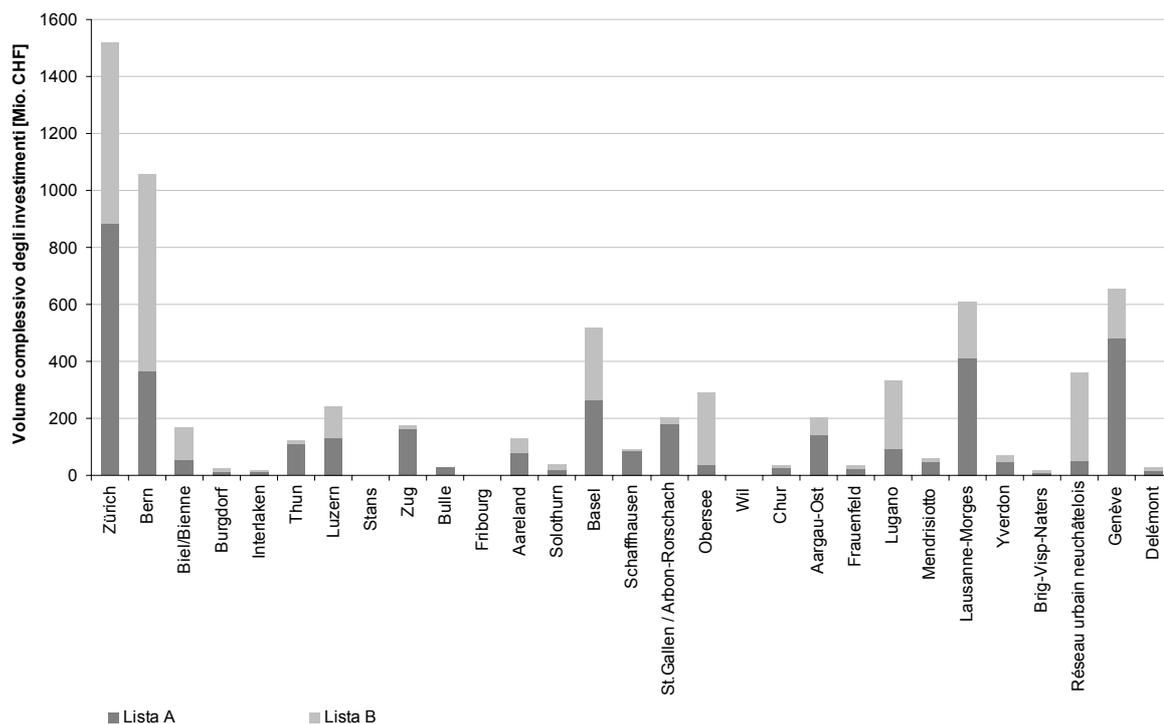
viarie (convenzioni sulle prestazioni FFS/IT). Il fondo infrastrutturale non serve allo sgravio di questi strumenti di finanziamento già esistenti. Nel caso delle misure di minore entità dei programmi d'agglomerato, che in passato potevano essere finanziate tramite il budget ordinario delle imprese di trasporto, si continuerà con la prassi finora attuata. Gli agglomerati, rispettivamente i Cantoni, sono invitati a presentarle definitivamente all'Ufficio federale dei trasporti con la procedura prevista e tramite le imprese di trasporto interessate. Anche se non viene erogato nessun cofinanziamento dal fondo infrastrutturale, queste misure sono considerate nella determinazione dell'effetto del programma d'agglomerato. Le misure nel settore rotaia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione ma che vengono esaminate per un altro tipo di finanziamento sono elencate negli allegati 17 e 18.

Il fondo infrastrutturale è limitato, per quanto concerne le infrastrutture dei trasporti pubblici, al finanziamento di progetti nel traffico d'agglomerato (cfr. il capitolo 1.2.7.2). Non è previsto il finanziamento di misure che servono per esempio prevalentemente al traffico a lunga distanza. Il cofinanziamento di progetti destinati esclusivamente al traffico d'agglomerato non rientra però in altri canali di finanziamento come per esempio il fondo FTP o la convenzione sulle prestazioni FFS. Di conseguenza, per qualche progetto ferroviario che serve sia al traffico negli agglomerati sia al traffico a lunga distanza o merci, dev'essere stabilita l'esatta ripartizione dei costi tra il fondo infrastrutturale e il finanziamento del traffico a lunga distanza (SIF 2 o convenzione sulle prestazioni FFS). Nei progetti per i quali la Confederazione riconosce una necessità d'intervento dal punto di vista del traffico d'agglomerato, la parte concernente il traffico d'agglomerato è ripresa nell'elenco delle corrispondenti priorità A, B o C.

In alcuni programmi d'agglomerato è chiesto il cofinanziamento di impianti P+R. In linea di principio, le Istruzioni prevedono la possibilità del cofinanziamento di impianti P+R. In sede d'esame è stata effettuata una distinzione tra due tipi di P+R, ossia "Park + Rail" e "impianti P+R in prossimità del centro dell'agglomerato". Gli impianti "Park + Rail" sono generalmente impianti di dimensioni ridotte la cui realizzazione comporta costi relativamente contenuti. In molti casi è possibile una realizzazione e una gestione con copertura dei costi. Gli "impianti P+R in prossimità del centro dell'agglomerato" presentano spesso un bilancio energetico negativo e potrebbero perfino causare un corrispondente aumento delle emissioni di CO₂ e di altri gas di scarico, poiché non accolgono l'utente del TMP possibilmente vicino al luogo di partenza. Inoltre, le esperienze dimostrano che il loro effetto sul volume del traffico nel nucleo dell'agglomerato è relativamente ridotto, ma richiedono spesso un'elevata superficie e consistenti investimenti in luoghi con un eccellente allacciamento ai TP che si prestano perfettamente allo sviluppo centripeto degli insediamenti. Per nessun impianto P+R proposto nei programmi d'agglomerato è stata fornita la prova di una sufficiente efficacia. Per questa ragione, nella prima fase 2011-2014 non è previsto alcun cofinanziamento di impianti P+R, anche se nelle fasi successive un cofinanziamento rimane del tutto possibile. Gli impianti Bike+Ride sono stati ripresi nelle misure del traffico lento, poiché sono stati presentati separatamente.

Come risultato della prioritizzazione delle misure viene rappresentato qui di seguito il volume complessivo d'investimento relativo a ciascun programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B (cfr. la figura 2).

Figura 2: Volume complessivo degli investimenti per programma d'agglomerato, le misure delle liste A e B



1.2.5.3 Risultati della valutazione dell'effetto dei programmi e delle prestazioni preliminari

I criteri fondamentali per la valutazione dell'effetto dei programmi sono menzionati nel capitolo 1.2.4.2. I programmi d'agglomerato conseguono generalmente i migliori risultati nel settore dei sistemi di trasporto. Negli altri criteri d'efficacia nessun programma ha raggiunto il punteggio massimo.

Nel criterio d'efficacia "miglioramento dei sistemi di trasporto" sono emerse valutazioni contenute laddove, ad esempio, le singole misure sono integrate in modo insufficiente in una concezione globale. In questo caso è possibile conseguire solo effetti puntuali oppure l'efficacia è difficilmente riscontrabile.

I punteggi bassi per il criterio d'efficacia "sviluppo centripeto degli insediamenti" sono riconducibili alla mancanza di una strategia globale per l'intera regione atta ad evidenziare e rendere credibile un coerente sviluppo centripeto dell'insediamento. Il fatto che gli eventuali poli di sviluppo avessero una prioritizzazione insufficiente e fossero orientati troppo poco ai TP e al traffico lento rappresenta un'altra causa all'origine di un punteggio basso. Infine, in alcuni progetti mancano o risultano insufficienti le misure per la gestione dei grandi generatori di traffico.

Un punteggio contenuto per il criterio d'efficacia "sicurezza del traffico" risultava, per esempio, quando non venivano eliminate sistematicamente le principali cause d'incidente menzionate nell'analisi.

Nel criterio d'efficacia "ambiente", una valutazione ridotta è dovuta, per esempio, a un miglioramento insufficiente dello split modale a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento. Questi programmi presentavano quindi una riduzione delle emissioni di sostanze nocive troppo esigua, un'insufficiente inversione di tendenza riguardo al consumo di superficie d'insediamento oppure mancavano misure per la conservazione di importanti corridoi paesaggistici.

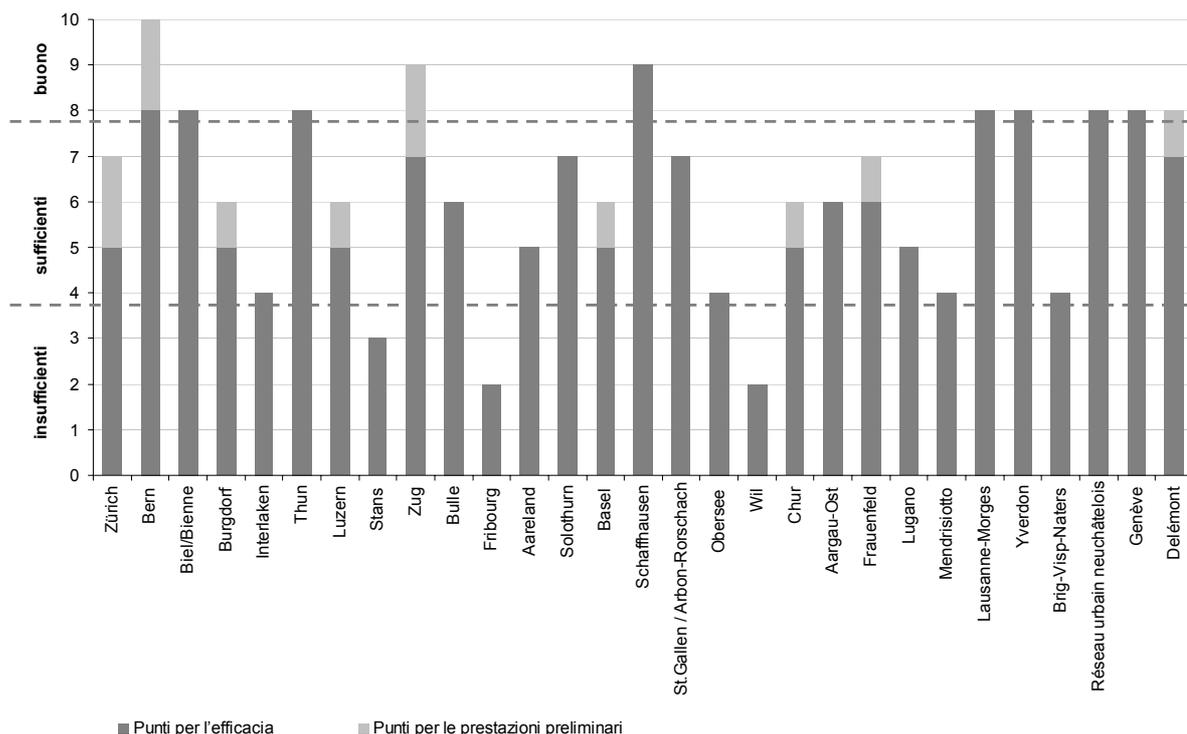
Un punto per le prestazioni preliminari è assegnato solo se nell'agglomerato si sono potuti constatare comprovati sforzi sostanziali e pluriennali che hanno prodotto un effetto importante. Non è computato il settore delle infrastrutture federali.

Per il criterio d'efficacia "miglioramento dei sistemi di trasporto" è premiato soprattutto uno standard nettamente superiore alla media del sistema dei TP a livello dell'intero agglomerato (in particolare sistemi di rete celere regionale e di tram, nei piccoli agglomerati anche il sistema di autolinee) nonché importanti investimenti preliminari in piattaforme centrali dei TP o nel traffico lento.

Ottengono un punto per prestazioni preliminari nel criterio d'efficacia "sviluppo centripeto degli insediamenti" gli agglomerati che possono dimostrare una lunga e coerente prassi di sviluppo centripeto dell'insediamento e di coordinamento di trasporti e insediamento. Ciò comprende segnatamente una politica attiva ed efficace concernente i poli di sviluppo e le aree di trasformazione d'uso, i siti destinati a grandi generatori di traffico e i nuovi azzonamenti.

Negli altri due criteri d'efficacia "sicurezza del traffico" e "ambiente" non è stato possibile assegnare punti per prestazioni preliminari. Anche se l'esame di questi due criteri d'efficacia ha evidenziato un certo impegno da parte degli enti responsabili, dalla presentazione nei programmi d'agglomerato non è risultato un quadro chiaro atto a giustificare l'assegnazione di punti per prestazioni preliminari.

Figura 3: Punti per l'efficacia e le prestazioni preliminari dei programmi d'agglomerato

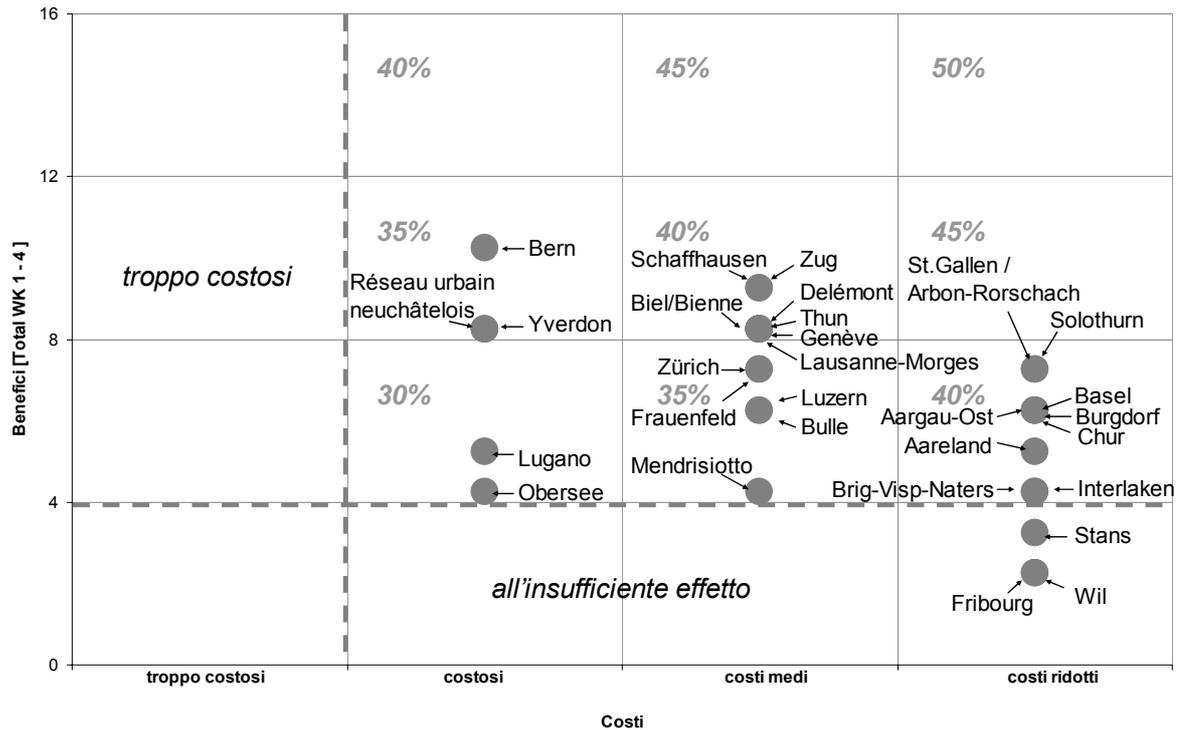


La maggior parte dei programmi d'agglomerato raggiunge nel complesso un effetto sufficiente (tra 4 e 7 punti, cfr. figura 3). Un terzo dei programmi è classificato con un punteggio buono (8 e più punti). Il punteggio massimo attribuibile per l'efficacia è di 12 punti (16 con i punti per le prestazioni preliminari). Tre programmi d'agglomerato con un punteggio inferiore a 4 punti sono stati valutati nel complesso insufficienti.

Dai risultati della valutazione degli effetti dei programmi (benefici) e dai risultati della prioritizzazione delle misure, su cui si basano i costi dei programmi computati (misure A e B), viene dedotto il rapporto costi-benefici e quindi l'ammontare del contributo della Confederazione (aliquota di contribuzione) ai singoli programmi d'agglomerato (cfr. la figura 4).

Dei 30 programmi d'agglomerato inoltrati, Langenthal è stato respinto a causa dell'inadempimento dei requisiti di base (cfr. capitolo 1.2.5.1). In base al confronto dell'effetto del programma con i suoi costi (cfr. figura 4) risulta che altri 3 programmi sono per il momento esclusi dall'ottenimento di contributi federali dal fondo infrastrutturale in seguito all'insufficiente efficacia. Tra i programmi restanti, 5 programmi d'agglomerato sono classificati costosi, 12 programmi presentano costi medi e 12 programmi costi ridotti. Di conseguenza, 16 agglomerati ottengono contributi federali del 40%, 8 agglomerati otterranno il 35% e 2 agglomerati il 30% (cfr. la figura 4).

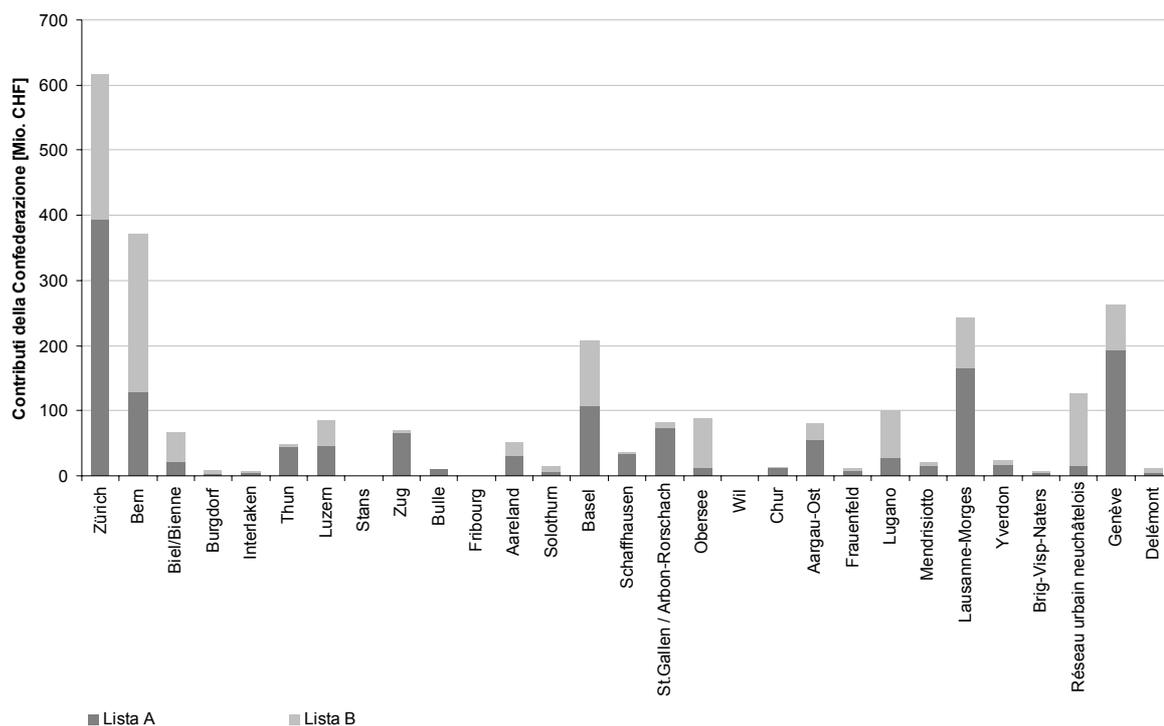
Figura 4: Punti costi-benefici dei programmi d'agglomerato



Queste aliquote valgono per la prima tappa di finanziamento 2011 – 2014 e quindi per il momento solo per le misure A. Gli agglomerati hanno la possibilità di migliorare il proprio programma d'agglomerato e quindi di poter usufruire per la seconda tappa di finanziamento 2015 – 2018 di aliquote più elevate. La Confederazione adatterà e preciserà le sue Istruzioni per sostenere gli agglomerati in questi lavori.

In base alle aliquote di contribuzione applicate risultano per il volume d'investimento per ciascun programma d'agglomerato relativo alle misure delle liste A e B i seguenti contributi della Confederazione (cfr. figura 5):

Figura 5: Contributi della Confederazione (in base all'aliquota di contribuzione) per ciascun programma d'agglomerato, misure delle liste A e B



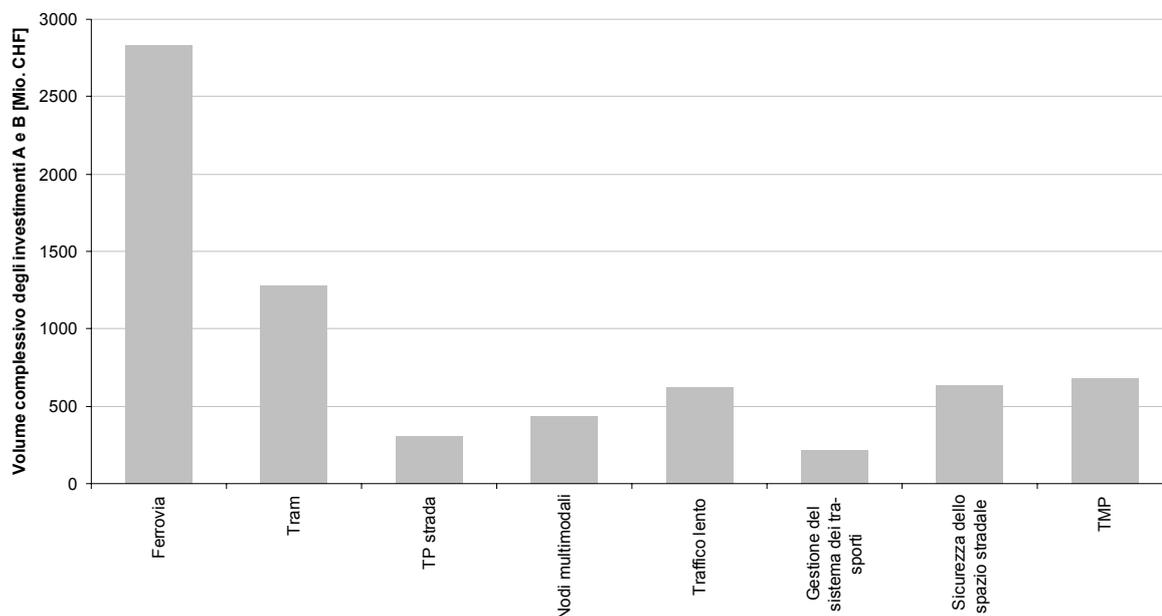
I contributi federali sono erogati soprattutto nei cinque grandi agglomerati Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna-Morges, dove sussiste il maggiore fabbisogno d'infrastrutture di traffico. In questo modo si garantisce che i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico e ambientali sono convenientemente apprezzati (art. 17d cpv. 3 LUMin). La ripartizione tra liste A e B appare qui relativamente equilibrata.

In termini assoluti, gli investimenti più contenuti nei piccoli agglomerati sono riconducibili al fatto che il sistema dei trasporti, nella maggior parte dei casi, può essere considerevolmente migliorato senza costosi investimenti. Di conseguenza, gli investimenti nei piccoli agglomerati sono classificati soprattutto nella lista A.

1.2.5.4 Analisi dei risultati

Dall'analisi dei risultati della prioritizzazione delle misure e dalla ripartizione delle somme d'investimento per le principali categorie (investimenti complessivi A+B secondo categoria, valore assoluto in milioni di franchi) emerge il quadro seguente (cfr. figura 6).

Figura 6: Volume complessivo degli investimenti per categoria di misure, liste A e B



Gli investimenti nelle misure destinate a treno e tram costituiscono la parte principale (cfr. figura 6). Questo risultato si spiega con il fatto che circa il 60% degli investimenti è destinato ai cinque grandi agglomerati, dove le proposte di soluzione sono fortemente basate sul sistema tranviario e sulla rete celere regionale (S-Bahn). Altri considerevoli volumi d'investimento riguardano le misure per il traffico lento, la sicurezza nello spazio stradale e il traffico motorizzato privato. Queste misure sono concentrate soprattutto negli agglomerati medi (cfr. figura 7). Negli agglomerati medi e piccoli, gli investimenti nella categoria treno e trasporti motorizzati privati sono relativamente equilibrati.

Un confronto tra i volumi d'investimento chiesti per il cofinanziamento tramite i programmi d'agglomerato con i volumi d'investimento proposti dalla Confederazione, mostra che la ponderazione delle misure nei programmi d'agglomerato è stata rispettata (cfr. figura 8). La Confederazione ha esaminato a fondo le misure di tutte le categorie in funzione del loro rapporto costi-benefici. Di conseguenza sono state attuate in tutte le categorie sostanziali prioritizzazioni.

Figura 7: Volume complessivo degli investimenti per categoria di misure relative alle misure delle liste A e B secondo la grandezza degli agglomerati

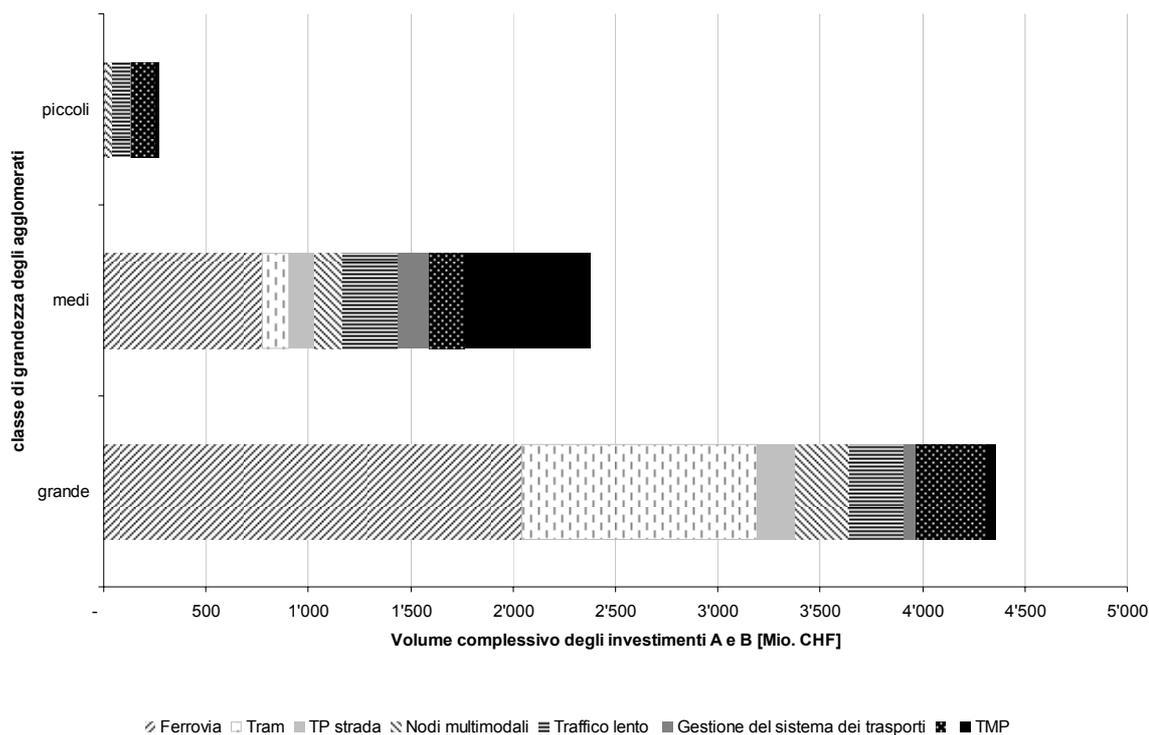
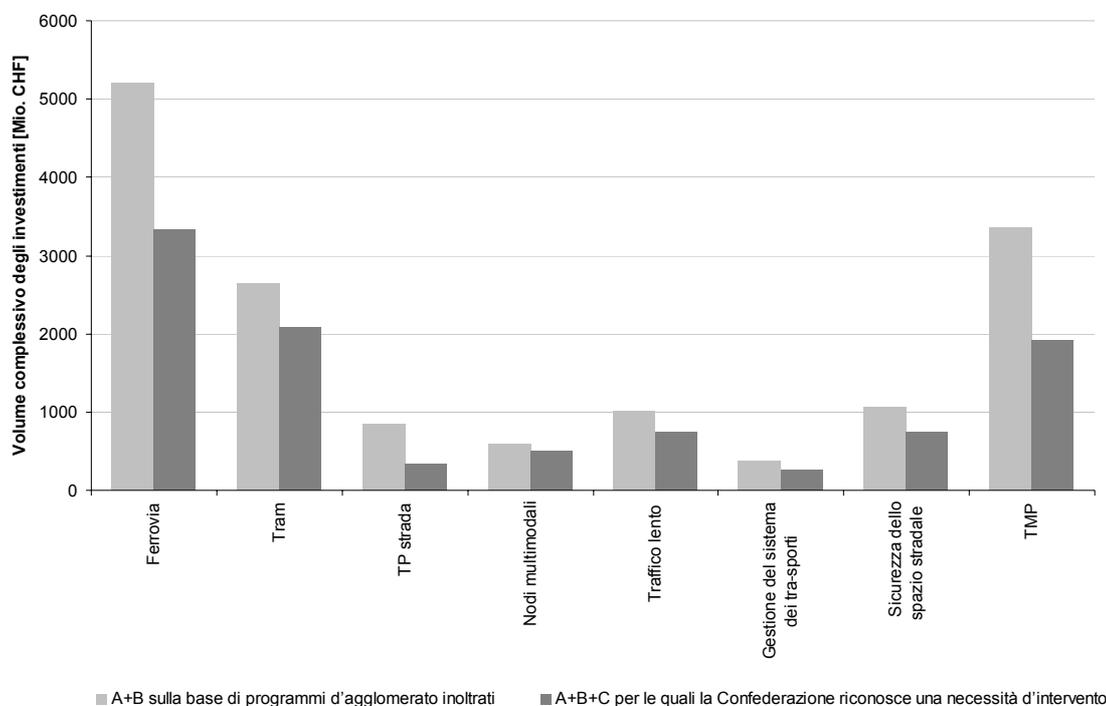


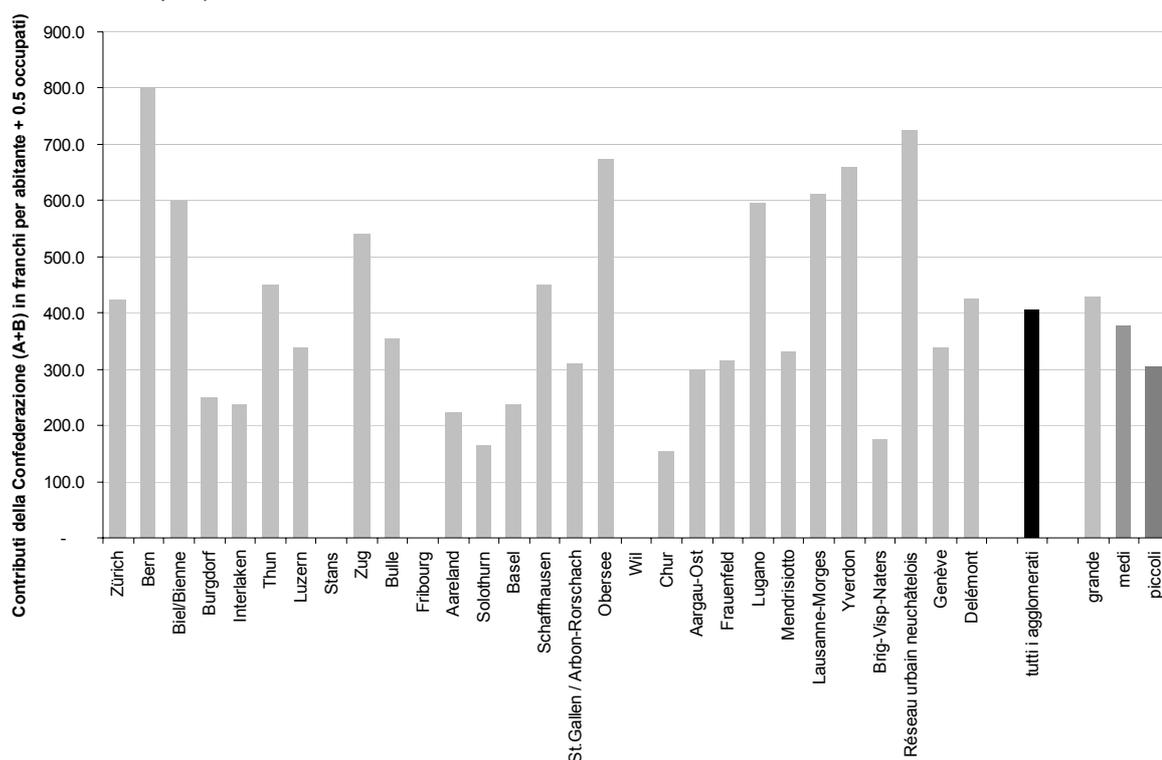
Figura 8: Volume complessivo degli investimenti per le misure delle liste A e B (incl. misure C con necessità d'intervento riconosciuta) – confronto priorità Confederazione e istanze programmi d'agglomerato (investimenti in milioni di fr.)³



³ In questo confronto sono considerate le misure C di tutte le categorie, per le quali la Confederazione riconosce una necessità d'intervento, ma che non hanno ancora raggiunto un grado di avanzamento sufficiente. Ciò concerne le categorie ferrovia, tram, TP strada e TMP perché, per queste misure, sussiste una reale possibilità di avanzare nell'attuale lista B in occasione del prossimo aggiornamento dei programmi.

Il 60% ca. degli investimenti ricade sui cinque grandi agglomerati con i maggiori problemi di traffico (cfr. figura 5). Questa percentuale rispecchia l'importanza commisurata agli abitanti e agli occupati (cfr. figura 9). In effetti, i contributi della Confederazione per abitante e occupati per i cinque grandi agglomerati sono solo di poco superiori a quelli destinati agli agglomerati medi e piccoli (cfr. le 3 colonne a destra nella figura 9). In taluni agglomerati medi dovranno essere realizzate a medio termine (lista B) infrastrutture costose in rapporto alla dimensione dell'agglomerato. Ciò riguarda in particolare il réseau urbain neuchâtelois RUN nonché l'agglomerato Obersee. In agglomerati come Coira, Briga-Visp-Naters e Soletta occorreranno, in considerazione della situazione di partenza, contributi federali in proporzione inferiori.

Figura 9: Contributi della Confederazione per programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B in rapporto alla grandezza dell'agglomerato (contributo della Confederazione (A+B) in franchi per abitante + 0,5 occupati)



1.2.6 Il programma Traffico d'agglomerato

1.2.6.1 Aliquota di contribuzione

Con il programma Traffico d'agglomerato viene stabilita l'aliquota di contribuzione della Confederazione per ciascun agglomerato per la prima tappa di finanziamento. Tra quattro anni, per la seconda tappa di finanziamento, l'aliquota di contribuzione sarà aggiornata.

1.2.6.2 Lista A

Le misure esposte e classificate nella lista A sono cofinanziate per i singoli programmi d'agglomerato nella prima tappa di finanziamento dalla Confederazione. Il Consiglio federale chiede all'Assemblea federale di sbloccare i crediti della prima tappa mediante il decreto federale (cfr. tabella 3 e il decreto federale).

1.2.6.3 Lista B

Le misure dei programmi d'agglomerato presentate e classificate nella lista B saranno presumibilmente cofinanziate dalla Confederazione nella seconda tappa (2015 – 2018) (cfr. tabella 3). Il Consiglio federale chiederà al Parlamento, nel quadro del secondo decreto federale, lo sblocco dei relativi crediti. Le misure B verranno esaminate ancora una volta in merito al loro rapporto costi-benefici. Sono pertanto fatte salve modifiche della domanda in base a un nuovo esame dell'efficacia dei progetti o in base al non raggiungimento del criterio "misura pronta per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato".

Tabella 3: Liste A e B con i costi per programma d'agglomerato (livello dei prezzi ottobre 2005, esclusi il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto)

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. [%]	Lista A (progetti pronti per la realizzazione con finanziamento assicurato), richiesta di sblocco dei crediti; contributo federale [in mio di franchi]	Lista B (progetti previsti); rimangono bloccati [in mio. di franchi]	Totale [in mio. di franchi]
Zurigo	35	395	221	616
Berna	35	129	242	371
Biel/Bienne	40	21	46	67
Burgdorf	40	4	5	9
Interlaken	40	5	1	6
Thun	40	45	3	48
Lucerna	35	46	39	85
Stans	0	0	0	0
Zugo	40	66	4	69
Bulle	35	9	0	9
Friburgo	0	0	0	0
Aareland	40	31	21	52
Soletta	40	7	8	15
Basilea	40	107	100	207
Sciaffusa	40	34	2	35
S.Gallo / Arbon-Rorschach	40	72	9	81
Obersee	30	11	76	87
Wil	0	0	0	0
Coira	40	11	2	13
Argovia-Est	40	56	26	82
Frauenfeld	35	8	4	11
Lugano	30	27	72	100
Mendrisiotto	35	17	4	21
Losanna-Morges	40	165	78	243
Yverdon	35	17	7	24
Briga-Visp-Naters	40	5	2	7
Réseau urbain neuchâtelois	35	17	109	126
Ginevra	40	193	69	262
Delémont	40	6	6	11
Totale		1'503	1'155	2'657
Riserva (rimane bloccata)				784
Totale programma				3'441

Dall'esame dei programmi d'agglomerato risultano contributi federali nella lista A di circa 1,5 miliardi di franchi e di circa 1,1 miliardi di franchi nella lista B, per un totale complessivo di circa 2,6 miliardi di franchi per le liste A + B. Partendo dal presupposto che tutti i progetti urgenti (eccetto la tangente al centro di Frauenfeld) possono essere iniziati prima della fine del 2008 (cfr. capitolo 1.2.1), saranno utilizzati per i progetti urgenti 2,534 miliardi di franchi dei 2,559 miliardi di franchi sbloccati con il decreto federale del 4 ottobre 2006. Con il presente decreto federale sono sbloccati complessivamente 4,062 miliardi di franchi. Per le misure della lista B vengono previsti altri 1,155 miliardi di franchi; rimane così una riserva di 809 milioni di franchi⁴. Inoltre, va accantonata una somma importante quale riserva per i progetti della lista C e per i programmi d'agglomerato che saranno inoltrati nella prossima tappa. Vi è da presumere, infine, che la riserva rimanente possa aumentare lievemente nel corso degli anni poiché per singoli progetti delle liste A e B, per esempio, i mezzi previsti non saranno interamente utilizzati oppure perché in virtù di decisioni popolari negative non sarà possibile realizzare singoli progetti.

In allegato sono riportati elenchi con visioni d'insieme delle singole misure delle liste A e B inclusi i costi (allegati 1 – 16). Inoltre per ogni agglomerato saranno allestite dettagliate documentazioni aggiuntive con il rapporto d'esame e i confronti trasversali. Tutte le informazioni al riguardo saranno pubblicate su Internet.

1.2.7 Finanziamento

1.2.7.1 Situazione del fondo infrastrutturale riguardo al finanziamento dei programmi d'agglomerato

Per il finanziamento dei compiti del fondo infrastrutturale, il Parlamento ha approvato il 4 ottobre 2006 un credito reale complessivo di 20,8 miliardi di franchi. Per la sua durata totale, il fondo infrastrutturale necessita, compresi il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto, di mezzi per un importo di circa 26 miliardi di franchi. Per assicurare un finanziamento continuo nell'ammontare occorrente, il Consiglio federale ha aumentato i conferimenti nella misura necessaria nel processo budgetario 2009.

Nel settore degli agglomerati il fondo infrastrutturale prevede uscite reali di 6 miliardi di franchi. Come è esposto nel messaggio relativo al fondo infrastrutturale, la costruzione del fondo prevede una distribuzione uniforme di questi mezzi per tutta la durata del fondo di 20 anni, pari a un volume reale medio annuo di 300 milioni di franchi utilizzabili per gli agglomerati. Fino a circa il 2015 questi mezzi saranno interamente impiegati per i pagamenti a favore dei progetti d'agglomerato urgenti, per i quali va previsto in base alle conoscenze attuali un volume di realizzazione di ca 2,5 miliardi di franchi⁵. Pertanto, si potrà avviare il finanziamento dei programmi d'agglomerato soltanto dopo la conclusione dei progetti urgenti.

Se tuttavia gli agglomerati desiderano iniziare prima i lavori di costruzione essi hanno facoltà di assumere il prefinanziamento dei progetti svincolati con il decreto federale. Non sarà tuttavia possibile una remunerazione di tali mezzi da parte della Confederazione.

Una descrizione particolareggiata della situazione del fondo, comprese le ripercussioni sul finanziamento speciale a favore del traffico stradale, è contenuta nella documentazione per la consultazione sul programma Eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali.

⁴ Le riserve di 784 milioni presentate nella tabella 3 non includono i 25 milioni necessari per la tangenziale di Frauenfeld (784 + 25 = 809 milioni).

⁵ Va ricordato a questo proposito che il valore medio di 300 milioni di franchi è già stato nettamente superato negli anni 2008 e 2009 (risp. 430 e 470 milioni di franchi). Negli anni a venire si dovrà stabilire a questo riguardo una compensazione a favore degli altri compiti del fondo.

1.2.7.2 Altre fonti di finanziamento

I contributi del fondo infrastrutturale possono essere concessi per il finanziamento di infrastrutture del traffico stradale, ferroviario e lento in città o agglomerati, se tali infrastrutture comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato (art. 7 cpv. 5 LFIT). Gli investimenti per le infrastrutture ferroviarie destinate al traffico d'agglomerato sono in linea di massima finanziati con gli strumenti previsti dalla legislazione sulle ferrovie. Contributi dal fondo infrastrutturale sono ammessi se generano un plusvalore per una città o un agglomerato e consentono di decongestionare direttamente il traffico stradale (art. 7 cpv. 6 LFIT).

Laddove un progetto ferroviario non può essere finanziato tramite il fondo infrastrutturale, occorre esaminare se può entrare in linea di conto un altro strumento di finanziamento. Nell'ambito del traffico d'agglomerato, la Confederazione non dispone però di altre basi legali per tali finanziamenti. Il fondo FTP, istituito nel 1998, assicura il finanziamento dei grandi progetti ferroviari Ferrovia 2000, NFTA, Raccordo alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (Raccordi RAV) e il risanamento fonico della rete ferroviaria. Tra lo Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e i 4 grandi progetti menzionati sussiste una relazione a livello finanziario e di contenuti in seguito alla limitazione finanziaria del fondo FTP e in virtù del fatto che il SIF realizza e sviluppa ulteriormente parti dei grandi progetti ferroviari, ad esempio i nodi ferroviari di Ferrovia 2000. Il fondo FTP è destinato al finanziamento dei grandi progetti ferroviari e non alle infrastrutture dei trasporti negli agglomerati.

Per alcuni rari progetti ferroviari, che servono sia al traffico d'agglomerato sia a quello a lunga distanza e merci, è proposto un finanziamento misto (cfr. il capitolo 1.2.5.2). A tal fine va stabilita la ripartizione dei costi tra fondo infrastrutturale e finanziamento del traffico a lunga distanza.

In relazione al finanziamento delle strade nazionali risulta una dipendenza relativa al completamento della rete e all'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, essendo anche questi compiti della Confederazione finanziati tramite il fondo infrastrutturale. Esiste inoltre anche una dipendenza relativa ai rimanenti compiti nel settore delle strade nazionali come l'esercizio e la manutenzione poiché il fondo infrastrutturale è alimentato con mezzi del finanziamento speciale a favore del traffico stradale.

1.3 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato

1.3.1 Convenzione sulle prestazioni

In base ai programmi d'agglomerato e al decreto finanziario dell'Assemblea federale, il DATEC conclude, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile (art. 24 cpv. 1 OUMin). In questa convenzione sulle prestazioni sono contemplati i provvedimenti da realizzare nel campo dell'infrastruttura stradale e ferroviaria, cofinanziati dalla Confederazione, nonché le misure di natura non infrastrutturale dei settori trasporti e insediamenti. Nella convenzione sulle prestazioni vanno disciplinati in particolare: i provvedimenti e i pacchetti di provvedimenti da realizzare, lo scadenziario, il contributo federale, le esigenze per l'allestimento dei rapporti, le competenze e le responsabilità, le modalità d'adeguamento, le composizioni in caso di mancato adempimento della convenzione, come anche la durata di validità (art. 24, cpv. 2 OUMin). Una parte importante delle convenzioni sulle prestazioni sarà costituita dai temi resoconto nonché basi per il controlling degli effetti e delle finanze.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale verifica periodicamente il rispetto delle convenzioni sulle prestazioni (art. 24, cpv. 6 OUMin). Pertanto, la convenzione sulle prestazioni viene verificata ogni quattro anni e aggiornata in base al più recente stato di pianificazione e realizzazione.

1.3.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle autorità competenti⁶, l'Ufficio federale competente fissa, d'intesa con l'ente responsabile, le modalità di pagamento dei progetti pronti per essere realizzati (art. 24 cpv. 4 OUMin). Se una misura è pronta per la realizzazione ed ha il finanziamento assicurato, l'Ufficio federale competente concorda pertanto le modalità e la procedura di pagamento in un accordo sul finanziamento tenendo in debita considerazione la situazione del fondo infrastrutturale. Gli Uffici federali competenti sono responsabili dell'accompagnamento della misura e del controllo finanziario.

1.3.3 Prossime tappe

La legge sul fondo infrastrutturale LFIT stabilisce che il Consiglio federale informa ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma Traffico d'agglomerato e che il Parlamento libera di volta in volta i crediti per la tappa di finanziamento successiva (di quattro anni).

Per l'elaborazione del rapporto sulla realizzazione la Confederazione necessita dagli agglomerati un rapporto sullo stato di realizzazione (rapporto sullo stato d'attuazione dei progetti urgenti e dei progetti delle liste A, B e C, analisi degli effetti, aggiornamento dei costi). I termini, il tipo e l'estensione dei rapporti sulla realizzazione da inoltrare dagli agglomerati sono stabiliti dal DATEC. Attualmente si possono ritenere i seguenti termini:

- 2009: fine 2009 il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale il decreto federale per lo sblocco dei contributi federali per la prima tappa di finanziamento
- 2010/2011: decreto parlamentare sulla liberazione dei fondi per la 1° tappa di finanziamento
- 2011: inizio della 1° tappa di finanziamento
- fine 2011: inoltro dei nuovi programmi d'agglomerato preannunciati entro la fine del 2007
- mezzo 2012: inoltro dei 30 programmi d'agglomerato rielaborati incl. il primo rapporto d'attuazione degli agglomerati

Questa procedura si ripete ogni 4 anni.

⁶ Giusta la legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) art. 2 e la legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01) art. 41 gli impianti di trasporto (stradali) sussidiati vanno esaminati in merito alla loro compatibilità con le disposizioni della LPN e della LPAmb.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 1

Con questa disposizione sono sbloccati i mezzi finanziari per i progetti della lista A dal credito bloccato per il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati.

Art. 2

Questa disposizione fissa per ciascun programma d'agglomerato l'aliquota di contribuzione della Confederazione nonché i contributi massimi per ciascun agglomerato per i progetti della lista A. Nel decreto federale sono elencati le misure e i progetti della lista A e la partecipazione ai costi della Confederazione. Gli importi sono da considerarsi contributi massimi e possono essere impiegati solo per i progetti indicati. Eventuali costi supplementari sono a carico degli agglomerati e dei loro enti responsabili.

Ogni quattro anni l'Assemblea federale deciderà in merito all'aliquota di contribuzione e ai contributi della Confederazione.

Art. 3

In qualità di decreto federale semplice, il decreto finanziario non sottostà a referendum.

3 Ripercussioni

3.1 Per la Confederazione

Il fondo infrastrutturale è stato creato per risolvere le principali sfide concernenti il miglioramento delle infrastrutture di traffico negli agglomerati. Con il fondo si intende porre su basi solide e affidabili il relativo finanziamento. Il fondo infrastrutturale è un fondo giuridicamente non autonomo con contabilità propria (art. 1 LFIT). Il fondo infrastrutturale è stato alimentato mediante un versamento iniziale dal finanziamento speciale del traffico stradale ed è ora finanziato mediante una quota del prodotto netto secondo l'articolo 86 capoverso 3 Cost. assegnata annualmente dall'Assemblea federale nell'ambito del preventivo (art. 2 LFIT). Il decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato disciplina il primo versamento dei mezzi liberati da questo fondo e non modifica né l'importo né la concezione del fondo infrastrutturale stesso. Non sono pertanto prevedibili ulteriori ripercussioni sulla politica finanziaria rispetto a quanto già deciso dal Parlamento con il decreto concernente la legge infrastrutturale.

Con il fondo infrastrutturale non vengono erogati contributi alla manutenzione o all'esercizio dei trasporti d'agglomerato. Tuttavia, nella misura in cui tramite il fondo infrastrutturale vengono sostenuti investimenti nel settore delle reti celeri regionali, la Confederazione corrisponderà gli importi nel quadro del finanziamento delle ferrovie.

3.2 Per i Cantoni, le città e i Comuni

Il fondo infrastrutturale mette a disposizione, tra l'altro, mezzi per migliorare il sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Il presente decreto federale stabilisce unicamente gli importi massimi per la prima tappa quadriennale del finanziamento del programma traffico d'agglomerato. Siccome i problemi maggiori riguardano gli agglomerati, il decreto è della massima importanza proprio per queste regioni. I Cantoni e gli agglomerati da soli non sarebbero in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di traffico in aree densamente popolate risultano particolarmente elevati.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, secondo il decreto federale dell'ordine di circa 1,5 miliardi di franchi, determina un volume complessivo d'investimenti di circa 3,8 miliardi di franchi

(l'aliquota di contribuzione media è di circa il 40%). Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni devono prevedere contributi per circa 2,3 miliardi di franchi.

Non tutte le misure potranno essere attuate completamente negli anni dal 2011 al 2014; anzi, alcuni progetti saranno appena iniziati verso la fine di tale periodo. È quindi presumibile che il fabbisogno di mezzi si distribuirà per altri 2 o 3 anni (dopo il 2014).

Per contro, occorre tenere presente che il cofinanziamento delle misure dei programmi d'agglomerato subirà un ritardo da parte della Confederazione (capitolo 1.2.7.1). Gli agglomerati dovranno accettare il differimento o provvedere essi stessi al prefinanziamento. Eventuali finanziamenti anticipati potrebbero quindi gravare ulteriormente su Cantoni, città e Comuni.

Con il fondo infrastrutturale non sono erogati contributi alla manutenzione e all'esercizio dei trasporti d'agglomerato. I costi d'esercizio e di manutenzione per le nuove infrastrutture sono quindi a carico dei Cantoni, delle città e dei Comuni aumentandone in corrispondenza le uscite.

Nei Cantoni e negli agglomerati, il finanziamento dei trasporti negli agglomerati è di regola disciplinato da leggi. La questione del fabbisogno supplementare di personale per i Cantoni, le città e gli agglomerati dipende dalla forma organizzativa adottata e dalle strutture già esistenti. La necessità di un adeguamento normativo nei Cantoni e la questione del fabbisogno di personale supplementare per i Cantoni, le città e gli agglomerati sono state affrontate nel quadro del messaggio relativo alla legge concernente il fondo infrastrutturale e quindi non devono essere nuovamente trattate nell'ambito del presente rapporto.

3.3 Per l'economia nazionale

Il fondo infrastrutturale assicura i fondi necessari al miglioramento del sistema dei trasporti negli agglomerati. Il decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato regola lo sblocco dei crediti per la prima tappa dei progetti del traffico d'agglomerato. Si tratta di un importante passo nell'esecuzione della legge sul fondo infrastrutturale. Lo scopo del primo sblocco del programma Traffico d'agglomerato è il cofinanziamento dei progetti del traffico d'agglomerato con un effetto buono o ottimo. La prima tappa contribuisce così in maniera sostanziale al mantenimento della funzionalità della rete di trasporto, assicurando nel contempo non solo la competitività economica del Paese, ma anche un miglioramento per gli utenti della strada che possono così approfittare, per esempio, di risparmi di tempo.

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

Il sostegno a 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. Ciò assicura un impiego efficiente delle risorse limitate.

3.4 Per il territorio e l'ambiente

Il programma Traffico d'agglomerato con i progetti delle liste A e B produce molteplici effetti sugli insediamenti e l'ambiente, ed in particolare sulla qualità dell'aria, il clima, i paesaggi, gli ecosistemi e le acque, l'utilizzazione della superficie e la qualità di vita negli insediamenti. Il principio della sostenibilità esige una gestione del traffico in crescita con un impatto ambientale contenuto e una salvaguardia o un miglioramento della qualità degli insediamenti. Il fondo infrastrutturale in generale e il programma Traffico d'agglomerato in particolare possono fornire un importante contributo in tal senso. L'approccio in funzione dei trasporti globali comporterà, soprattutto nei grandi agglomerati, un rafforzamento dei trasporti pubblici e del traffico lento (settori che in zone densamente popolate presentano di regola vantaggi comparativi). Nel complesso, la ripartizione modale passa così a vantaggio dei trasporti pubblici e del traffico lento. Il traffico può essere così gestito in modo più sostenibile per quanto concerne il consumo di superficie e l'inquinamento fonico ed atmosferico. Con il promovimento dello sviluppo centripeto degli insediamenti si riducono le tendenze all'edificazione dispersiva e si rafforza lo sviluppo dei centri. Il trasferimento ai trasporti pubblici e al traffico lento nelle regioni densamente popolate contribuisce anche al raggiungimento degli obiettivi di politica climatica ai sensi della legge sul CO₂ e del Protocollo di Kyoto.

Nel quadro della procedura di esame da parte della Confederazione, l'effetto dei singoli programmi d'agglomerato è stato analizzato sulla base dei criteri "sviluppo centripeto degli insediamenti" e "inquinamento dell'ambiente e consumo di risorse".

Sono risultati i seguenti effetti:

- il programma Traffico d'agglomerato consente un potenziamento dei trasporti pubblici e del traffico lento negli agglomerati. Il relativo spostamento della ripartizione modale a favore di questi vettori di trasporto comporta una riduzione dei gas a effetto serra e delle emissioni di inquinanti atmosferici.
- diversi progetti contribuiscono all'impermeabilizzazione del suolo. Tuttavia, grazie al promovimento dello sviluppo centripeto degli insediamenti, si riducono le tendenze a un'ulteriore edificazione dispersiva, si rafforza lo sviluppo dei centri e si diminuisce così, rispetto alla tendenza, il consumo di superficie d'insediamento.

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

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il disegno è annunciato nel messaggio sul programma di legislatura 2007–2011 come oggetto incluso nelle grandi linee⁷.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e basi legali

L'Assemblea federale ha adottato la legge sul fondo infrastrutturale sulla base degli articoli 86 capoverso 3 e 173 capoverso 2 della Costituzione federale. Il presente decreto federale si rifà all'articolo 7 capoversi 3 e 4 di tale legge. L'articolo 7 capoverso 3 prevede che il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore di questa legge, un programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato (programma Traffico d'agglomerato). L'articolo 7 capoverso 4 stabilisce inoltre che il Consiglio federale chiede all'Assemblea federale di liberare i fondi per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato per la tappa di finanziamento successiva.

Con il presente decreto federale chiediamo di approvare il programma Traffico d'agglomerato e un parziale sblocco dei crediti per i programmi d'agglomerato.

⁷ FF 2008 605 663

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il fondo infrastrutturale non tange il diritto europeo.

Il finanziamento di progetti nelle regioni estere limitrofe è retto dall'articolo 17a capoverso 3 LUMin. I progetti infrastrutturali nelle zone all'estero in prossimità del confine possono rientrare nel finanziamento del programma se le infrastrutture servono in primo luogo al miglioramento della situazione del traffico nella parte svizzera dell'agglomerato, il Paese limitrofo partecipa anch'esso al finanziamento ed è adeguatamente integrato nell'ente responsabile (FF 2006 731).

Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto normativo

In base alla LFIT, il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della LFIT un programma concernente il traffico d'agglomerato. Il programma e la richiesta di sblocco dei fondi non contengono disposizioni normative. Essi non sottostanno nemmeno a referendum. Possono quindi essere emanati nella forma del decreto federale semplice.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

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

Il consenso per tutti i progetti finanziati con il fondo infrastrutturale è già stato ottenuto nel quadro della legge sul fondo infrastrutturale e con il rispettivo credito complessivo di 20,8 miliardi di franchi. Non è quindi necessario sottoporre ancora una volta il presente decreto federale al freno delle spese.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Le disposizioni della legge sui sussidi del 5 ottobre 1990⁸ si applicano al fondo infrastrutturale a titolo sussidiario.

⁸ RS 616.1

6 Allegato**6.1 Allegato 1 – Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità A**

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564.7	50	282.3
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	132.6	35	46.4
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93.3	35	32.7
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.9	40	2.8
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6.5	40	2.6
	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3.7	40	1.5
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	4.0	40	1.6
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.7	40	0.7
2601 Solothurn	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8.7	40	3.5
2939 Schaffhausen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertelstundentakt	34.7	40	13.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	S-Bahn-Ausbau St. Gallen, Viertelstundentakt	90.3	40	36.1
5586 Lausanne-Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	56.0	40	22.4
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1.6	35	0.6
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	69.4	40	27.8
Somma		1'074.2		474.8

6.2 Allegato 2 – Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2	249.2	35	87.2
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350.0	35	122.5
	Entflechtung Holligen, Etappe 1 *	82.6	35	28.9
	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.0	35	70.0
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	11.3	35	3.9
	Doppelspur Rotsee *	82.4	35	28.8
2581 Aareland	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.8	40	5.1
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8.7	40	3.5
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49.9	40	20.0
	Entflechtung Basel-Muttenz *	65.1	40	26.0
	Überwerfung Pratteln *	65.1	40	26.0
	Ausbau Doppelspur Laufental *	60.7	40	24.3
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.7	40	1.1
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3.7	40	1.5
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10.6	35	3.7
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195.2	30	58.6
6458 RUN	Transrun	274.6	35	96.1
	Nouvelle gare Eplatures	1.6	35	0.6
	2ème voie Halte crêt-du-Loche	6.1	35	2.2
	Nouvelle gare vieille-ville	4.4	35	1.5
	Nouvelle gare cité Martini	3.7	35	1.3
	Démolition ancienne ligne	8.0	35	2.8
	6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4.3	40
6711 Delémont	Halte Communance	3.0	40	1.2
Somma		1'755.8		618.6

* Corrisponde alla parte del traffico d'agglomerato del corrispondente oggetto d'investimento. A titolo di ipotesi di lavoro è stata assunta una ripartizione dei costi tra traffico d'agglomerato e traffico a lunga distanza e merci del 50%/50%.

6.3 Allegato 3 – Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89.3	35	31.3
	Tram Ostermundigen/Rüti	123.2	35	43.1
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	31.0	40	12.4
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	16.5	40	6.6
	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	53.7	40	21.5
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Renens-Lausanne	184.8	40	73.9
6621 Genève	33-2 Extension du tramway : traversée directe de Meyrin par route de Meyrin (diretissima)	17.4	40	6.9
	34-2 Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	79.8	40	31.9
	34-5 Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.7	40	24.3
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllsulaz (par route de Genève)	59.0	40	23.6
Somma		715.4		275.5

6.4 Allegato 4 – Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	106.9	35	37.4
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89.3	35	31.3
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101.4	40	40.6
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) Partie Manno	27.9	30	8.4
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	129.9	40	51.9
6621 Genève	33-7 Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.3	40	43.7
Somma		564.6		213.3

6.5 Allegato 5 – Lista delle misure TP strada⁹, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14.8	40	5.9
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3.5	35	1.2
1711 Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	57.0	40	22.8
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6.7	40	2.7
5192 Lugano	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	4.5	30	1.4
5586 Lausanne-Morges	Axes forts trolleybus A	48.0	40	19.2
	Réseau de bus TP Morges (2008-2014)	14.1	40	5.6
	Réseau de bus TP Lausanne (2009-2014)	29.0	40	11.6
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.5	40	2.6
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9.4	40	3.8
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	10.5	40	4.2
Somma		204.0		81.0

6.6 Allegato 6 – Lista delle misure TP strada, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11.2	35	3.9
	Bus-Eigentrossierung Wallisellen-Dietlikon	6.2	35	2.2
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.0	40	12.8
5586 Lausanne-Morges	Réseau de bus (2015-2018)	29.0	40	11.6
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	12.2	40	4.9
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Annemasse	7.0	40	2.8
Somma		97.6		38.2

⁹ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 6.7 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.7 Allegato 7 – Lista delle misure nel settore TMP (le misure più importanti concernenti le strade superano i 3 milioni di franchi)¹⁰, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0942 Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87.7	40	35.1
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	53.0	35	18.5
	K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	4.0	35	1.4
1711 Zug	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	89.8	40	35.9
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.9	40	5.2
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsoptimierung Gensbrunnerstrasse	2.5	40	1.0
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	35.9	40	14.4
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4.2	40	1.7
	Bessere Erschliessung von Chur West	6.7	40	2.7
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsamverkehr inkl. Anpassungen Schlossbergtunnel + Velotunnel)	32.5	40	13.0
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2.8	40	1.1
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Giratoire Place Numa-Droz	2.8	35	1.0
Somma		344.0		134.1

6.8 Allegato 8 – Lista delle misure nel settore TMP (le misure più importanti concernenti le strade superano i 3 milioni di franchi)¹¹, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13.4	35	4.7
	Ausbau Knoten Bern-/Enstringerstrasse (Schlieren)	22.3	35	7.8
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11.6	35	4.1
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4.4	35	1.5
2581 Aareland	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	25.9	40	10.3
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242.9	30	72.9
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.6	40	3.4
Somma		329.0		104.7

¹⁰ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 5.8 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

¹¹ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 1.4 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.9 Allegato 9 – Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	43.4	35	15.2
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.0	35	2.1
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	16.7	35	5.9
0371 Biel/Bienne	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	28.8	40	11.5
0404 Burgdorf	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	4.3	40	1.7
0581 Interlaken	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	3.9	40	1.6
0942 Thun	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	13.1	40	5.2
1061 Luzern	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	24.2	35	8.5
1711 Zug	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	5.3	40	2.1
2125 Bulle	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	3.3	35	1.2
2581 Aareland	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	25.2	40	10.1
2601 Solothurn	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	7.4	40	2.9
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park – Huningue	8.6	40	3.4
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	38.1	40	15.2
2939 Schaffhausen	Duraduct mit Lift	3.4	40	1.3
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	14.8	40	5.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	-	40	-
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3.5	30	1.0
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	6.9	30	2.1
3901 Chur	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	13.1	40	5.2
4021 Aargau-Ost	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	26.8	40	10.7
4566 Frauenfeld	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	7.9	35	2.8
5192 Lugano	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	9.0	30	2.7
5250 Mendrisiotto	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne-Morges	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	56.7	40	22.7
5938 Yverdon	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	6.9	35	2.4
6002 Brig-Visp-Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis und Naters	2.9	40	1.2
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trasse in Naters	2.9	40	1.2
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	2.9	40	1.2
6458 RUN	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	27.3	35	9.6
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12.2	40	4.9
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	18.4	40	7.4
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.1	40	0.9
	Attuazione concetto TL (Benchmark A-Liste)	0.9	40	0.4
Somma		457.6		173.8

6.10 Allegato 10 – Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	14.6	35	5.1
0351 Bern	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	31.5	35	11.0
0371 Biel/Bienne	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	6.5	40	2.6
0404 Burgdorf	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	11.3	40	4.5
0581 Interlaken	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	40	-
0942 Thun	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	8.1	40	3.3
1061 Luzern	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	2.7	35	1.0
1711 Zug	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	8.8	40	3.5
2125 Bulle	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	35	-
2581 Aareland	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	40	-
2601 Solothurn	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	6.1	40	2.4
2701 Basel	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	4.3	40	1.7
2939 Schaffhausen	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	1.7	40	0.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	1.7	40	0.7
3336 Obersee	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	30	-
3901 Chur	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	4.4	40	1.8
4021 Aargau-Ost	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	40	-
4566 Frauenfeld	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	35	-
5192 Lugano	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	8.1	30	2.4
5250 Mendrisiotto	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne-Morges	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	-	40	-
5938 Yverdon	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	11.7	35	4.1
6002 Brig-Visp-Naters	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	2.0	40	0.8
6458 RUN	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	6.7	35	2.3
6621 Genève	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Attuazione concetto TL (Benchmark B-Liste)	2.1	40	0.9
Somma		160.6		59.5

6.11 Allegato 11 – Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale¹², priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14.3	35	5.0
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4.5	35	1.6
	Quarz prio A : Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhausserplatz, Witikonstrasse	24.0	35	8.4
	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28.5	35	10.0
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.1	35	6.0
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz	6.9	35	2.4
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.1	35	1.8
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.0	40	2.0
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	9.0	40	3.6
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	3.8	40	1.5
1061 Luzern	K65: Buchrain	2.6	35	0.9
	K17: Root Ronnegg - Knoten Tell	7.9	35	2.8
2125 Bulle	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	4.5	35	1.6
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4.6	35	1.6
	a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union)	3.3	35	1.2
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2.7	35	0.9
2581 Aareland	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.2	40	2.1
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14.6	40	5.9
	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	9.8	40	3.9
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26.7	40	10.7
	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörcherstrasse	11.3	40	4.5
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50.8	40	20.3
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse / Verbesserung Rheinzugang	5.9	40	2.4
	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung / Schwabentor	8.4	40	3.4
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	3.0	40	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5.1	40	2.0
3336 Obersee	Schindellegi (Feusisberg) 1. e	3.4	30	1.0
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9

¹² La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 19.2 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5.2	40	2.1
	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	3.4	40	1.4
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6.9	40	2.8
	Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	6.4	40	2.6
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127 / K266)	5.2	40	2.1
	Rudolfstetten Neugestaltung Ortsdurchfahrt	3.4	40	1.4
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2.5	35	0.9
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4.2	35	1.5
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.1	30	6.0
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14.8	35	5.2
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales	23.7	40	9.5
5938 Yverdon	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	7.3	35	2.6
	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.3	35	1.2
	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	12.1	35	4.2
	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	7.2	35	2.5
	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson)	5.9	35	2.1
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, Av. Léop.-Robert	3.2	35	1.1
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.7	35	1.3
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.2	40	2.1
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.2	40	2.1
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	5.8	40	2.3
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.8	40	1.1
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courroux	2.6	40	1.0
Somma		482.0		179.9

6.12 Allegato 12 – Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale¹³, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5.3	35	1.9
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	17.1	35	6.0
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.5	40	2.2
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.0	40	1.2
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	4.0	40	1.6
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	8.6	40	3.4
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales (tranquillisation)	23.7	40	9.5
6458 RUN	Vieille-ville : Revalorisation de l'espace-public par coupure du trafic de transit	7.4	35	2.6
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	21.8	40	8.7
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courrendlin	5.6	40	2.2
Somma		122.6		46.6

¹³ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 13.7 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.13 Allegato 13 – Lista delle misure nel settore nodi multimodali¹⁴, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Velostation HB	23.2	35	8.1
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.1	35	3.5
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	7.2	40	2.9
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	7.0	40	2.8
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16.9	40	6.7
	Bahnhof Nord SG	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7.2	30	2.1
	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Buserminal Windisch & Verlängerung PU-Mitte)	4.6	40	1.8
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10.3	40	4.1
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)	10.7	40	4.3
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10.3	30	3.1
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35.4	30	10.6
	sistemazione piazzali della stazione	10.3	30	3.1
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FFS Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5.4	35	1.9
6621 Genève	10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78.5	40	31.4
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.2	40	4.9
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.7	40	3.5
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4.2	40	1.7
Somma		278.2		102.3

¹⁴ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 6.0 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.14 Allegato 14 – Lista delle misure nel settore nodi multimodali¹⁵, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	Auwertung Bahnhof Hardbrücke	26.7	35	9.3
	Umsteigezentrum Zürich-Örlikon	86.2	35	30.2
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	8.6	40	3.4
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10.0	30	3.0
5586 Lausanne-Morges	Tunnel Gare-St-François	12.2	40	4.9
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	7.9	35	2.7
Somma		151.6		53.6

¹⁵ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 0 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.15 Allegato 15 – Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti¹⁶, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
0261 Zürich	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Ver- lustpunkte öV	12.0	35	4.2
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32.5	35	11.4
0942 Thun	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.7	40	2.3
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.4	35	1.5
	K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-See- talplatz	10.6	35	3.7
	K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8.4	35	2.9
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schlöss- listrasse (exkl.)	4.0	35	1.4
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswilstrasse	3.5	35	1.2
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do- sierungen und Busspuren (Zentrum)	5.2	40	2.1
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do- sierungen und Busspuren (Südost)	2.6	40	1.0
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Auto- bahn)	9.2	40	3.7
2939 Schaffhau- sen	Dosierung/Verkehrslenkung	4.2	40	1.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	ÖV-Eigentassierung Stadt St.Gallen A	28.5	40	11.4
3336 Obersee	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden- Wettingen (Baden/Fislisbach)	3.4	40	1.4
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden- Wettingen	10.3	40	4.1
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zu- flussteuerung und Busspuren	3.4	40	1.4
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2.6	40	1.0
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauen- feld	5.9	35	2.1
6621 Genève	35-3 TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3.3	40	1.3
Somma		162.5		60.7

¹⁶ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 19.8 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.16 Allegato 16 – Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti¹⁷, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; importi massimi
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schösslistrasse (inkl.) - Knoten Migros	4.1	35	1.5
	K4: Kriens, Zentrum	2.6	35	0.9
	K19: Kriens, Schlund	3.5	35	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14.4	40	5.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.3	40	1.3
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	5.9	40	2.3
Somma		33.9		13.0

¹⁷ La somma di tutte le misure inferiori a 3 milioni di franchi ammonta a: 2.7 milioni di franchi (livello prezzi ottobre '05 escl. IVA)

6.17 Allegato 17 – Lista delle misure A nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione tramite il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1, Module Glarnerland (8 Mio) und Marthalen (20 Mio)	26.1
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5.2
	Doppelspur Bleien - Teufenthal	7.8
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.2
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharimental (Diessenhofen)	4.3
	Neue Haltestelle Rheinfall (Ersatz Schloss Laufen)	3.5
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.9
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4.3
	Strecke Reppischhof-Dietikon	5.2
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West - Erdmannlistein	11.3
5586 Lausanne-Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges-Bière	5.6
6458 RUN	Littorail: cadence 1/4h aux heures de pointe	5.2
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières.	1.6
Somma		85.3

6.18 Allegato 18 – Lista delle misure B nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione tramite il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio franchi]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17.4
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld-Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7.8
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen - Bleien	9.5
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Buchs-Neugrüt	4.3
	Weesen-Ziegelbrücke (ZFZ)	1.1
	Uznach (Ausbau Bhf)	3.1
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1.7
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal-Würenlingen	38.2
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez	11.3
Somma		116.2



6.19 Decreto federale concernente la tappa di finanziamento 2011 - 2014 per il programma Traffico d'agglomerato (Disegno)

Decreto federale

Disegno

concernente la tappa di finanziamento 2011 - 2014 per il programma Traffico d'agglomerato del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti gli articoli 7 capoversi 3 e 4 della legge federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale¹

visto il messaggio del Consiglio federale del ... ,

decreta:

Art. 1

Dal credito bloccato per i miglioramenti delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 1 cpv. 2 lett. c del decreto federale del 4 ottobre 2006² concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale) sono sbloccati 1'503 milioni di franchi per l'attuazione delle misure previste nei programmi d'agglomerato (livello dei prezzi 2005, esclusi il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto).

¹ SR 725.13

² FF 2007 7705

Art. 2

1 Per i singoli agglomerati valgono le aliquote di contribuzione e gli importi massimi secondo la seguente tabella (livello dei prezzi ottobre 2005, esclusi il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto):

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione della Confederazione [%]	Contributi massimi della Confederazione a progetti 2011-2014; [in milioni di franchi]
Zurigo	35	395
Berna	35	129
Biel/Bienne	40	21
Burgdorf	40	4
Interlaken	40	5
Thun	40	45
Lucerna	35	46
Zugo	40	66
Bulle	35	9
Aareland	40	31
Soletta	40	7
Basilea	40	107
Sciaffusa	40	34
S.Gallo / Arbon-Rorschach	40	72
Obersee	30	11
Coira	40	11
Argovia-Est	40	56
Frauenfeld	35	8
Lugano	30	27
Mendrisiotto	35	17
Losanna-Morges	40	165
Yverdon	35	17
Briga-Visp-Naters	40	5
Réseau urbain neuchâtelois	35	17
Ginevra	40	193
Delémont	40	6
Totale		1'503
Riserva (rimane bloccata)		1'938

2 L'aliquota di contribuzione per un agglomerato vale anche per le singole misure previste nel programma d'agglomerato.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà a referendum.