



Scheda informativa relativa al comunicato stampa «Programmi d'agglomerato: il Consiglio federale propone una chiave di ripartizione dei contributi federali» del 19.12.2008

Finanziamento del traffico d'agglomerato

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) è entrata in vigore il 1° gennaio 2008. Il fondo infrastrutturale mette a disposizione nei prossimi 20 anni 6 miliardi di franchi (di complessivi 20,8 miliardi) per il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, di questi 6 miliardi l'Assemblea federale ne ha già sbloccati 2,559, destinati a 23 progetti urgenti, pronti per la realizzazione, intesi a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati.

Un progetto, il Metro M2 di Losanna, è già stato realizzato. Nel caso della CEVA (Ginevra), è stato costruito un primo segmento. La tangente al centro di Frauenfeld non potrà invece essere realizzata a seguito di un voto popolare negativo. Alla fine di novembre 2008 erano in costruzione 15 progetti. 5 di essi 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 (stato: novembre 2008).

Per poter beneficiare dei restanti 3,4 miliardi di franchi, entro la fine del 2007 gli agglomerati hanno presentato i propri programmi alla Confederazione, descrivendo il modo in cui, in futuro, lo sviluppo degli insediamenti sarà concertato con le infrastrutture di traffico. I programmi d'agglomerato dovevano contemplare provvedimenti infrastrutturali e di esercizio, combinando i trasporti pubblici con il traffico motorizzato privato e il traffico lento.

Domande di contributo degli agglomerati

Entro la fine del 2007, all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) erano stati inoltrati per esame 30 programmi d'agglomerato (cfr. figura 1). Essi comprendono 37 agglomerati, nei quali vive il 90 per cento della popolazione residente negli agglomerati e due terzi della popolazione residente in Svizzera. Il volume di questi programmi d'agglomerato per le prime due tappe di finanziamento (2011 - 2014 e 2015 - 2018) è pari a ca. 17 miliardi di franchi. Nel caso di un'aliquota di contribuzione della Confederazione pari al 40 per cento, ciò corrisponderebbe a 6,8 miliardi di franchi.

Poiché gli investimenti superano di gran lunga i mezzi a disposizione, il Consiglio federale sarà costretto a concentrare gli aiuti finanziari sui progetti caratterizzati dal miglior rapporto costi-benefici.

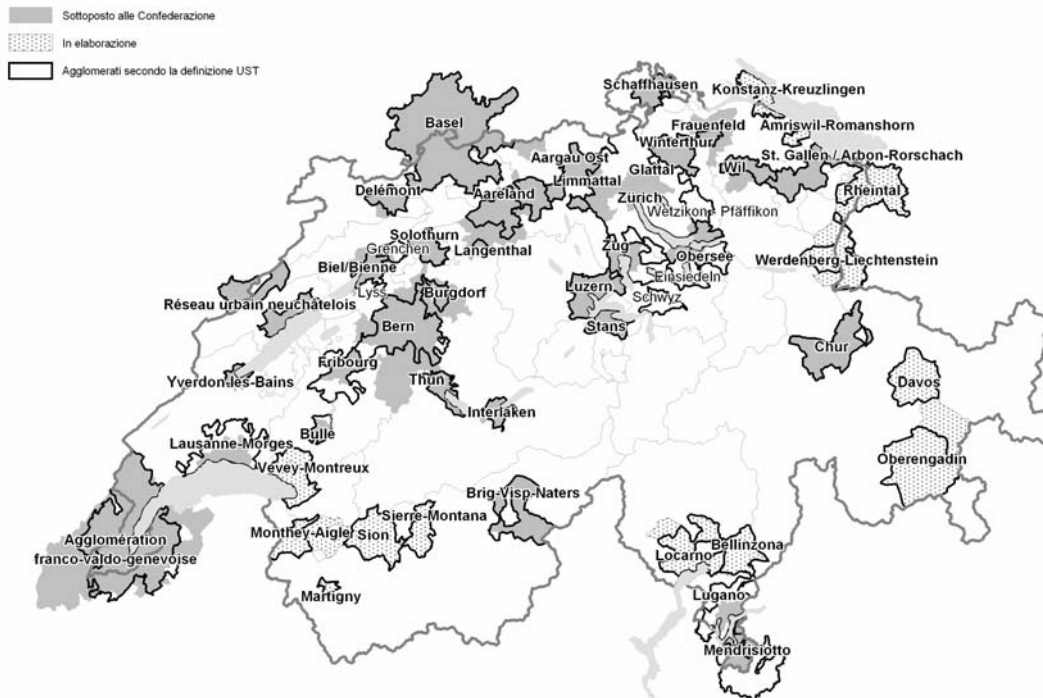


Fig. 1: programmi d'agglomerato inoltrati

Il programma Traffico d'agglomerato

In virtù dell'articolo 7 capoverso 3 della legge sul fondo infrastrutturale, il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore della presente legge, un programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato (programma Traffico d'agglomerato). Il Governo è inoltre tenuto ad illustrare come intende ripartire i rimanenti 3,441 miliardi di franchi sulle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Al centro del presente programma Traffico d'agglomerato vi è lo sblocco dei crediti destinati al miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati nel quadro della prossima tappa, ossia dal 2011 al 2014.

Aliquota di contribuzione

Con il programma Traffico d'agglomerato viene fissata l'aliquota federale per ciascun agglomerato nel quadro della prima tappa di finanziamento. In vista del prossimo decreto federale relativo al finanziamento, tra quattro anni, verrà fissata una nuova aliquota di contribuzione.

Lista A

Le misure presentate e classificate nella lista A saranno cofinanziate per i singoli programmi d'agglomerato nella prima tappa di finanziamento (2011-2014). Il Consiglio



federale chiede all'Assemblea federale di sbloccare i crediti della prima tappa mediante il decreto federale (cfr. tabella 3, lista A).

Lista B

Le misure dei programmi d'agglomerato presentate e classificate nella lista B saranno cofinanziate nel quadro della seconda tappa di finanziamento (2015 – 2018; cfr. tabella 3, lista B). Tra ca. quattro anni, nel quadro del secondo decreto federale relativo ai programmi d'agglomerato, il Consiglio federale chiederà al Parlamento lo sblocco dei relativi crediti. Le misure della lista B verranno esaminate ancora una volta sotto il profilo del 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".

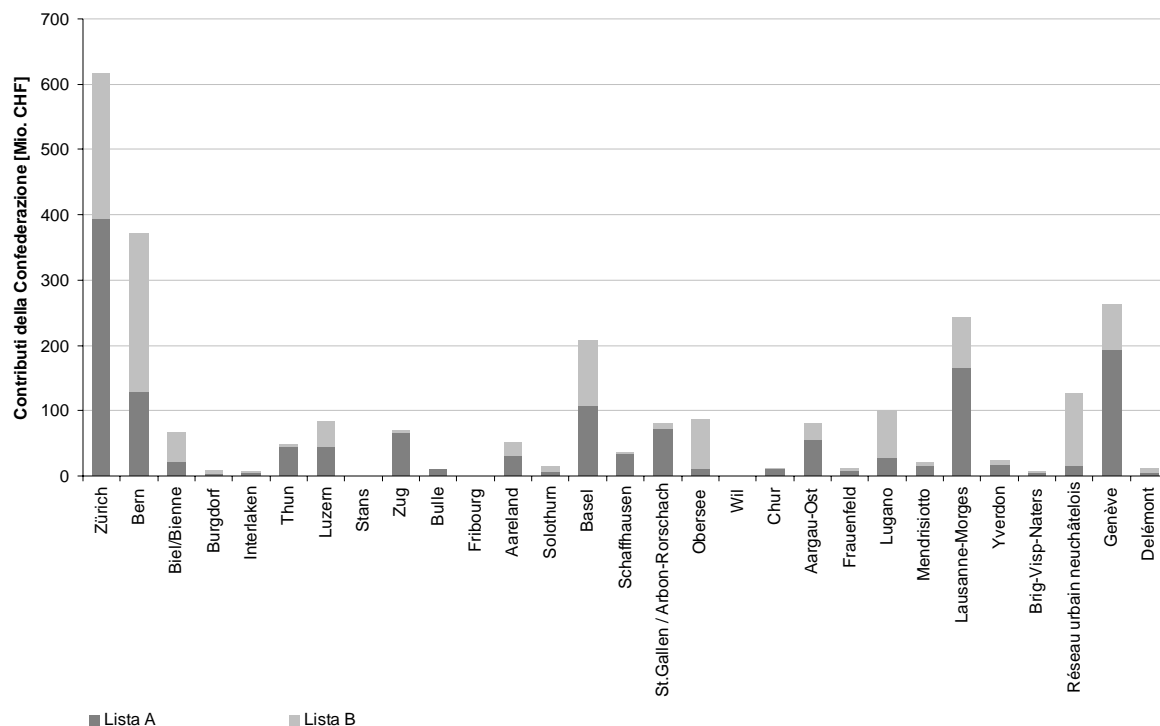


Fig. 2: contributi federali (conformemente all'aliquota di contribuzione) per programma d'agglomerato; misure delle liste A e B



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 fr.]	Lista B (progetti previsti); rimangono bloccati [in mio. di fr.]	Totale [in mio. di fr.]
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
Lausanne-Morges	40	165	78	243
Yverdon	35	17	7	24
Briga-Visp-Naters	40	5	2	7
Neuchâtel (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

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)¹

¹ Dei 30 programmi d'agglomerato, quello di Langenthal non soddisfa i requisiti di base. Poiché non ha potuto essere preso in considerazione per l'analisi dell'efficacia, quest'ultima contempla soltanto 29 programmi.



I contributi federali vengono ripartiti principalmente tra i cinque grandi agglomerati di Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna–Morges, dove vi è il maggiore fabbisogno di infrastrutture di traffico. In tal modo è garantito che siano presi debitamente in considerazione i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i più importanti problemi ambientali e di traffico. Gli investimenti minori (in cifre assolute) effettuati negli agglomerati di piccole dimensioni si spiegano con il fatto che i relativi sistemi di trasporto possono essere migliorati notevolmente senza il dispiego di mezzi ingenti. Gli investimenti negli agglomerati piccoli figurano dunque soprattutto nella lista A.

Anche se il 60 per cento degli investimenti interessa i cinque grandi agglomerati, con i maggiori problemi di traffico (cfr. figura 2), tale volume d'investimento è del tutto proporzionale all'importanza di tali agglomerati, se si considera il numero degli abitanti e degli occupati (cfr. figura 3). Risulta infatti che i contributi federali per abitante e occupato nel caso dei grandi agglomerati sono di poco più elevati rispetto agli agglomerati di piccole e medie dimensioni (cfr. le 3 colonne a destra della figura 3).

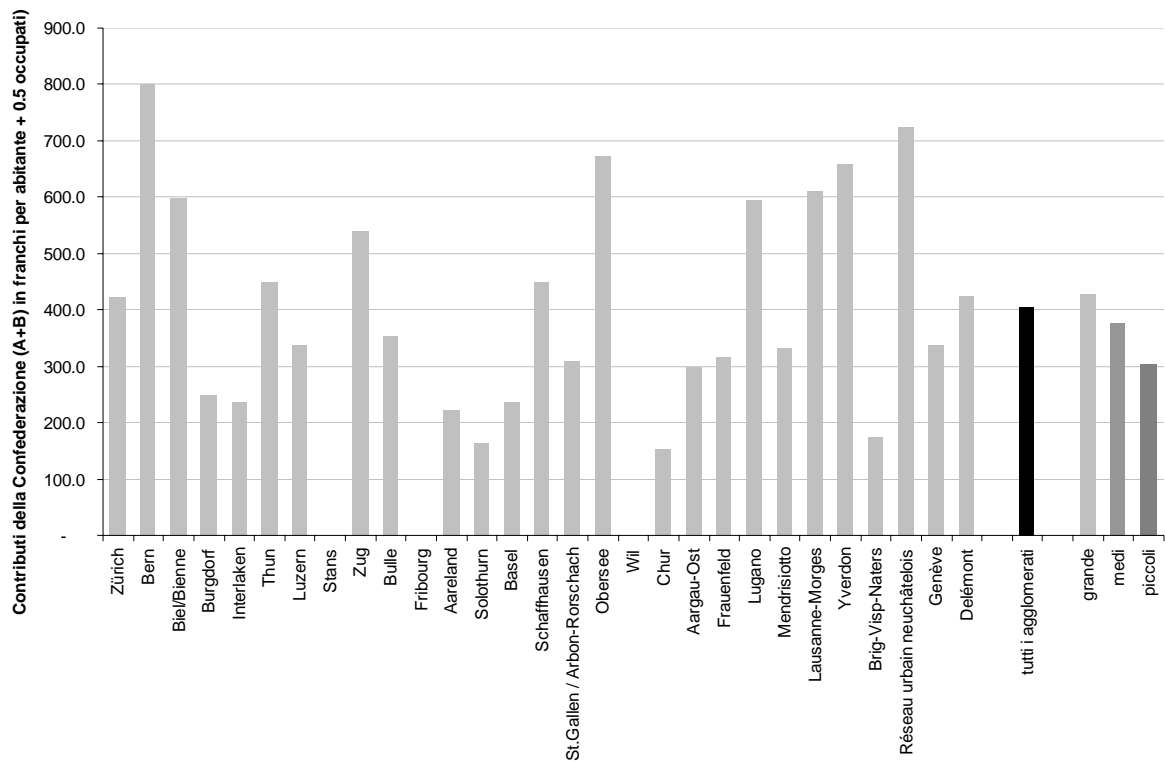


Fig. 3: contributi federali per programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B in rapporto alla grandezza dell'agglomerato (contributo federale (A e B) in franchi per abitante + 0,5 occupati)

Ripercussioni

Con il fondo infrastrutturale si intende porre su basi solide e affidabili il finanziamento delle infrastrutture di traffico degli agglomerati. Il presente programma Traffico d'agglomerato disciplina la prima tappa di sblocco dei crediti del fondo. Poiché i problemi maggiori si riscontrano negli agglomerati, per quest'ultimi il presente progetto



riveste particolare importanza. I Cantoni e gli agglomerati, da soli, non sarebbero infatti in grado di finanziare i necessari investimenti.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione che, secondo il decreto federale, è pari a ca. 1,5 miliardi di franchi, genera un volume d'investimenti complessivo di ca. 3,8 miliardi di franchi (l'aliquota di contribuzione media si attesta a poco meno del 40 per cento). Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni sono tenuti a mettere a disposizione mezzi finanziari dell'ordine di 2,3 miliardi di franchi.

I mezzi finanziari del fondo infrastrutturale destinati al traffico d'agglomerato verranno impiegati entro il 2015 per realizzare progetti urgenti, già avviati. I mezzi destinati alle misure previste dai programmi d'agglomerato che ottengono un contributo nel quadro della tappa di finanziamento 2011 - 2014 potranno pertanto essere erogati soltanto a partire dal 2015. Qualora un programma venisse tuttavia già realizzato tra il 2011 e il 2014, si renderà necessario un prefinanziamento da parte dell'agglomerato.