

09.083

**Messaggio
concernente il decreto federale che libera i crediti per il
programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011**

dell'11 novembre 2009

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo per approvazione il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011. Il messaggio comprende il seguente atto legislativo:

- decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011.

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

11 novembre 2009

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Hans-Rudolf Merz
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Per migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati, nei prossimi 20 anni saranno a disposizione 6 miliardi di franchi provenienti dal fondo infrastrutturale. L'Assemblea federale ha già sbloccato circa 2,6 miliardi di franchi per il finanziamento di 23 progetti urgenti e pronti per la realizzazione. Al più tardi entro fine 2009, il Consiglio federale dovrà presentare alle Camere federali come intende ripartire tra gli agglomerati i rimanenti 3,4 miliardi di franchi.

I contributi federali saranno erogati in più tappe: dal 2011 saranno sbloccati 1,51 miliardi di franchi e dal 2015, con ogni probabilità, altri 1,23 miliardi di franchi. Rimane una riserva di circa 699 milioni di franchi, da attribuire a partire dal 2015 agli agglomerati che fino a quel momento non avranno ancora beneficiato di un contributo. Il presente messaggio è incentrato sullo sblocco dei crediti a partire dal 2011.

Alla Confederazione sono stati inoltrati 30 programmi d'agglomerato. La realizzazione di tutte le misure previste entro il 2018 renderebbe necessari investimenti pari a circa 17 miliardi di franchi. Di questi, circa il 40 per cento, ossia 6,8 miliardi di franchi, sarebbero a carico della Confederazione. Poiché questa somma supera di gran lunga i mezzi finanziari a disposizione (3,4 mia. di fr.), il Consiglio federale dovrà optare per le misure con il migliore rapporto costi-benefici.

Dei 30 programmi d'agglomerato presentati, soltanto 26 beneficiranno di un contributo federale. I crediti per le singole misure verranno sbloccati, a seconda dell'efficacia, nella prima o nella seconda tappa di finanziamento. Gli 1,51 miliardi di franchi stanziati nel quadro della prima tappa non sono destinati esclusivamente ai cinque grandi agglomerati di Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna-Morges (dove si concentrano i maggiori problemi ambientali e di traffico), ma anche agli agglomerati medi e piccoli. Pure questi ultimi potranno quindi migliorare notevolmente i propri sistemi di trasporto. I crediti per la prima tappa di finanziamento dovrebbero essere sbloccati dal Parlamento, se possibile, entro la fine del 2010. Gli agglomerati potranno così iniziare l'attuazione dei progetti a partire dall'inizio del 2011.

L'assegnazione dei contributi per la seconda tappa è prevista tra circa 4 anni. Il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento un nuovo messaggio concernente le misure complementari che saranno adottate per i programmi d'agglomerato. Queste misure saranno dapprima sottoposte a una nuova analisi del rapporto costi-benefici, incentrata sui seguenti quattro criteri previsti dalla legge: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse, aumento della sicurezza del traffico.

Con il presente messaggio e il relativo decreto federale si propone l'approvazione del programma Traffico d'agglomerato e lo sblocco necessario dei mezzi finanziari per 1510,62 milioni di franchi.

Indice

Compendio	7222
Elenco delle abbreviazioni	7226
1 Punti essenziali del progetto	7227
1.1 Situazione iniziale	7227
1.1.1 Legge sul fondo infrastrutturale	7227
1.1.1.1 Visione d'insieme della legge sul fondo infrastrutturale	7227
1.1.1.2 Completamento della rete delle strade nazionali	7227
1.1.1.3 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali	7228
1.1.1.4 Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati	7228
1.1.1.5 Contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche	7229
1.1.2 Coordinamento dei programmi Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e Traffico d'agglomerato	7229
1.2 Creazione e contenuto del programma Traffico d'agglomerato	7231
1.2.1 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato, stato di attuazione	7231
1.2.2 Situazione iniziale del programma Traffico d'agglomerato	7233
1.2.3 Programmi d'agglomerato inoltrati (domande di finanziamento)	7234
1.2.4 Procedura e metodologia d'esame	7236
1.2.4.1 Procedura d'esame	7236
1.2.4.2 Metodologia	7237
1.2.5 Risultato della consultazione e spiegazioni	7239
1.2.5.1 Pareri	7239
1.2.5.2 Proposte e spiegazioni	7240
1.2.6 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	7244
1.2.6.1 Adempimento dei requisiti di base	7244
1.2.6.2 Risultati della prioritizzazione delle misure	7244
1.2.6.3 Risultati della valutazione dell'effetto dei programmi e delle prestazioni preliminari	7247
1.2.6.4 Analisi dei risultati	7250
1.2.7 Il programma Traffico d'agglomerato	7254
1.2.7.1 Aliquota di contribuzione	7254
1.2.7.2 Lista A	7254
1.2.7.3 Lista B	7255
1.2.7.4 Panoramica dei programmi d'agglomerato	7255
1.2.8 Finanziamento	7257
1.2.8.1 Situazione politico-finanziaria della Confederazione	7257
1.2.8.3 Altre fonti di finanziamento	7260

1.3	Attuazione del programma Traffico d'agglomerato	7263
1.3.1	Convenzione sulle prestazioni	7263
1.3.2	Accordo sul finanziamento	7263
1.3.3	Tappe successive	7263
2	Commento ai singoli articoli	7264
3	Ripercussioni	7265
3.1	Per la Confederazione	7265
3.2	Per i Cantoni, le Città e i Comuni	7265
3.3	Per l'economia nazionale	7266
3.4	Per il territorio e l'ambiente	7267
4	Rapporto con il programma di legislatura	7268
5	Aspetti giuridici	7269
5.1	Costituzionalità e legalità	7269
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	7269
5.3	Forma dell'atto	7269
5.4	Subordinazione al freno delle spese	7269
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	7270
Allegati		
1	Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità A	7271
2	Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità B	7272
3	Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità A	7274
4	Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità B	7275
5	Lista delle misure TP strada, priorità A	7276
6	Lista delle misure TP strada, priorità B	7277
7	Lista delle misure nel settore TMP, priorità A	7278
8	Lista delle misure nel settore TMP, priorità B	7279
9	Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità A	7280
10	Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità B	7282
11	Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità A	7284
12	Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità B	7288
13	Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità A	7290
14	Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità A	7292
15	Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità A	7293
16	Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità B	7295

- 17 Lista delle misure A nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione mediante il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento 7295
- 18 Lista delle misure B nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione mediante il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per un altro finanziamento 7297
- Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011 (*Disegno*) 7299**

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
FSTS	Finanziamento speciale a favore del traffico stradale
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); RS 725.13
LPN	Legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio; RS 451
TP	Trasporti pubblici
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata; RS 725.116.2
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
NPC	Decreto federale del 3 ottobre 2003 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata; 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

Messaggio

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

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, rincarato e IVA esclusi):

- completamento della rete delle strade nazionali: 8,5 miliardi;
- eliminazione dei problemi di capacità sull'attuale rete delle strade nazionali: 5,5 miliardi;
- miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche: 0,8 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 è stata definita, nelle grandi linee, nell'omonimo decreto federale del 1960. Per completare la rete approvata nel 1960 e realizzare i completamenti decisi successivamente occorre colmare ancora alcune lacune. I progetti necessari a tale scopo sono parte integrante del completamento della rete delle strade nazionali. Il completamento rimane un compito congiunto di Confederazione e Cantoni.

Ai sensi dell'articolo 5 capoverso 2 LFIT, l'Assemblea federale ha sbloccato i mezzi finanziari per il completamento della rete delle 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; FF 2007 7705).

1.1.1.3 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

Ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale sono problemi di capacità quelli posti dai tratti della rete delle strade nazionali attuale 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 LFIT, un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Il Governo 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).

La rete delle strade nazionali presenta in diversi punti problemi di capacità. Quelli più gravi comportano anche al di fuori degli orari di punta rallentamenti e code. Per eliminare questi problemi di capacità sono messi a disposizione con il fondo infrastrutturale 5,5 miliardi di franchi. Il Consiglio federale sottopone in una visione globale un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Il programma, che definisce i problemi e indica i relativi provvedimenti, si basa su un'analisi intermodale e su un esame delle alternative per ogni tratto critico; tra queste vi è per esempio il trasferimento del traffico motorizzato privato ai trasporti pubblici.

Per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, le Camere federali hanno sbloccato, nel quadro della seconda fase delle misure di stabilizzazione a favore della congiuntura, 300 milioni di franchi per la realizzazione dei progetti più urgenti Härkingen–Wiggertal e Blegi–Rütihof. Un ulteriore importo parziale sarà ora sbloccato con il decreto federale concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari.

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 sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato 2,559 miliardi di franchi per progetti urgenti e pronti per la realizzazione tesi a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 3 e 4 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

In virtù dell'articolo 7 capoverso 3 LFIT, 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). Sottoponendo per approvazione alle Camere il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011, il Consiglio federale adempie questo compito.

Dopo lo sblocco della prima tranches di contributi dal fondo infrastrutturale per progetti urgenti e pronti per la realizzazione, il Consiglio federale presenta ora il programma Traffico d'agglomerato. Il Governo fornisce informazioni 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 nei prossimi due decenni i rimanenti 3,441 miliardi di franchi per le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati.

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 allegato 3 OUMin). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato i crediti per il settore dei contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle 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 e Traffico d'agglomerato

L'esame dei programmi d'agglomerato è durato parecchi mesi. Nel quadro di questo 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.

I programmi d'agglomerato servono a migliorare il sistema dei trasporti

Il programma Traffico d'agglomerato è stato concepito per migliorare il sistema dei trasporti negli agglomerati. Nella fattispecie, si intende sia potenziare la qualità e la sicurezza del traffico sia favorire lo sviluppo del territorio e la 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 un 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.

L'importanza fondamentale delle strade nazionali

Le strade nazionali sono fondamentali per il collegamento dei grandi agglomerati. Esse assorbono una parte importante del traffico interno, di destinazione e di origine degli agglomerati e contribuiscono pertanto ad alleggerire in modo determinante il traffico all'interno delle città. L'aumento sproporzionato del volume di traffico sulle strade nazionali in prossimità delle città ne è la prova. Viceversa, negli agglomerati il sistema dei trasporti reagisce in modo particolarmente sensibile ai congestamenti sulle strade nazionali in prossimità delle città: in caso di code sulle strade nazionali il traffico devia sulla rete di strade secondarie. Di conseguenza, non di rado negli agglomerati si verificano ulteriori problemi di traffico, di cui ne risentono 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.

Tenendo conto di queste interdipendenze tra strade nazionali e traffico d'agglomerato, le misure proposte per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali mirano soprattutto al buon finanziamento delle strade nazionali nelle zone centrali degli agglomerati. Inoltre, per le strade nazionali che attraversano aree urbanizzate estese sono privilegiate, nel limite del possibile, varianti di potenziamento che contribuiscono al risanamento urbanistico della situazione esistente.

Sinergie sugli esempi di Berna, Losanna e Zurigo

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 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 della A6 tra l'intersezione del Wankdorf e Muri a sei corsie con la sostituzione dell'attuale strada nazionale presso il raccordo Ostring mediante una nuova tangenziale. 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 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 la conformazione del territorio è tale da rendere insostenibile dal punto di vista urbanistico un ampliamento dell'esistente strada nazionale. 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 (per quel che concerne le strade) e con la costruzione della linea di transito accompagnata dal miglioramento dell'offerta della rete celere regionale (per il settore ferroviario), 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. In quest'area, la strada nazionale serve anche alla ripresa e alla canalizzazione del traffico motorizzato privato al fine di migliorare l'agibilità della rete stradale subordinata per il traffico d'agglomerato.

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 sbloccato 2,559 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato (cfr. decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705). La loro realizzazione anticipata può contribuire a un primo sostanziale miglioramento nel traffico d'agglomerato ed evitare un accumulo di progetti in attesa di realizzazione.

La condizione per il cofinanziamento da parte della Confederazione era l'inizio dei lavori entro la fine del 2008 (art. 7 cpv. 1 LFIT). 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). Un progetto non può essere realizzato in seguito ad una votazione popolare negativa (tangenziale al centro di Frauenfeld). Tutti gli altri 20 progetti sono stati avviati prima della fine del 2008. La tangente al centro di Frauenfeld rimane quindi l'unico progetto incompiuto. I relativi crediti (25 mio. di fr.) sono disponibili per progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato.

Lo stato delle singole misure infrastrutturali può essere dedotto dalle tabelle 1 e 2:

Tabella 1

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

Progetto	Stato (metà settembre 2009)
a. Linea di transito Zurigo (DML), 1° tappa rete celere regionale	in costruzione
b. Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	in costruzione
c. Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	autorizzazione il 5.5.2008; ricorsi pendenti, finanziamento assicurato, poiché una prima parte era già stata realizzata

Progetti urgenti e realizzabili nel settore del traffico d'agglomerato

Progetto		Stato (metà settembre 2009)
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	in costruzione
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 Sgravio 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	in costruzione
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)	in costruzione
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	in costruzione

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 chiede lo sblocco dei crediti per i progetti più efficaci, pronti per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato.

I mezzi finanziari sono sbloccati ogni quattro anni dall'Assemblea federale (art. 7 cpv. 4 LFIT). I primi fondi saranno erogati dal 1° gennaio 2011. In considerazione della situazione del fondo (cfr. n. 1.2.8.2) il finanziamento dei programmi d'agglomerato potrà però essere avviato soltanto dopo la conclusione dei progetti urgenti (circa nel 2015). I successivi sblocchi sono previsti nel 2015, nel 2019 e nel 2023 (cfr. n. 1.3.3). 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 del 14 novembre 2001¹ concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), nel messaggio del 7 settembre 2005² concernente la legislazione esecutiva della NPC, nel messaggio del 2 dicembre 2005³ 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 crediti 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 di tipo infrastrutturale e non infrastrutturale che consentono di migliorare a lungo termine il sistema dei trasporti.

1 FF 2002 2065

2 FF 2005 5349

3 FF 2006 701

1.2.3 Programmi d'agglomerato inoltrati (domande di finanziamento)

Entro il 31 dicembre 2007, sono stati presentati all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale 30 programmi d'agglomerato (cfr. fig. 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 per cento 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. Cinque 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 le prime due (delle quattro) tappe di finanziamento (dal 2011 e dal 2015) ammonta in totale a circa 17 miliardi di franchi. Anche se in questo importo sono compresi, in parte, progetti che non danno diritto a 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 per cento 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 sufficiente riserva di diverse centinaia di milioni di franchi. I mezzi richiesti sono quindi più del doppio di quelli disponibili del fondo per il traffico d'agglomerato.

Questa situazione 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 intendiamo 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. n. 1.2.4.2). In un secondo periodo finanzieremo 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. n. 1.2.4.2). Per questi due gruppi sono previsti contributi federali per circa 2,7 miliardi di franchi (cfr. n. 1.2.7, tabella 3). I progetti che richiedono ulteriori accertamenti, i cui costi vanno sensibilmente ridotti o la cui relazione costi-benefici va notevolmente migliorata, vengono retrocessi. Questi progetti saranno riesaminati in un momento successivo nell'ambito della ripartizione della riserva.

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 vero e proprio 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 è 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 invitate 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 con tutti gli enti responsabili. Questi colloqui hanno consentito al gruppo esaminatore di chiarire 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 questo incontro era il raggiungimento di una procedura d'esame comune dei programmi d'agglomerato.

Inoltre, il gruppo d'esame ha organizzato 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 stati riconsiderati alcuni punti nell'ambito 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 – parallelamente alla procedura di consultazione – 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. In una seconda fase, la Confederazione verifica la prioritizzazione delle misure. Oltre alla realizzabilità e all'assicurazione del finanziamento, anche in questa fase è determinante la relazione costi-benefici della singola misura. In una terza fase vengono valutati 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 il secondo sblocco dei crediti;
- 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 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, le misure B possono essere ancora ottimizzate e conseguire così un migliore rapporto costi-benefici.

Per determinare il rapporto costi-benefici delle singole misure sono stati utilizzati i medesimi criteri d'efficacia applicati all'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 stabilire 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 per cento. Solo un programma ottimo e relativamente contenuto nei costi può contare su un contributo del 50 per cento. Un programma sufficiente ma costoso non otterrà più del 30 per cento. 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, le prestazioni proprie, 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 LUMin⁴).

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

Nelle Istruzioni del DATEC del 12 dicembre 2007 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato, i criteri d'efficacia sono stati precisati con indicatori e domande concrete di valutazione. La valutazione avviene mediante punteggio (da -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 fondamentali 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?

⁴ RS 725.116.2; RU 2007 5794

- 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 con 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 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 relazione 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 Risultato della consultazione e spiegazioni

1.2.5.1 Pareri

La procedura di consultazione, avviata il 19 dicembre 2008, si è conclusa il 17 aprile 2009. La documentazione è stata sottoposta per parere a tutti i Cantoni, compresa la Conferenza dei Governi cantonali, ai partiti rappresentati in seno al Parlamento, alle associazioni mantello nazionali di Comuni, Città, regioni di montagna e dell'economia, nonché alle associazioni dei trasporti e ad altre organizzazioni interessate. Tutti i 26 Cantoni, 5 partiti, 2 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna, 6 associazioni mantello dell'economia, 9 associazioni dei trasporti e 7 organizzazioni interessate invitate alla consultazione hanno espresso un parere. Inoltre sono giunte numerose prese di posizione da parte di organizzazioni non invitate direttamente.

Dei complessivi 90 interpellati per la consultazione, 10 hanno rinunciato ad esprimere un parere. Tra gli 80 pareri espressi, la maggior parte dei partecipanti (60) sostiene in linea di massima o addirittura accoglie con favore il progetto e solo una minoranza solleva critiche o rifiuti (20). In numerosi pareri (34) si sottolinea esplicitamente la positiva accoglienza del rapporto per la consultazione, del rapporto d'esame relativo ai singoli programmi d'agglomerato, del processo generale di valutazione e della partecipazione alla valutazione.

1.2.5.2 **Proposte e spiegazioni**

Negli 80 pareri pervenuti sono state avanzate complessivamente 530 proposte. Numerose (circa $\frac{1}{6}$) esprimono il consenso di massima al progetto o a taluni aspetti definiti dalla Confederazione (per es. l'aliquota di contribuzione, la prioritizzazione specifica delle misure ecc.). Più di $\frac{1}{3}$ delle proposte riguardano la richiesta volta ad aumentare le misure o la prioritizzazione. Circa $\frac{1}{4}$ delle proposte si occupano di questioni concernenti il metodo e circa $\frac{1}{6}$ evidenziano l'insufficiente liquidità del fondo. Solo dall'1 al 3 per cento circa delle proposte chiede un'aliquota di contribuzione più elevata da parte della Confederazione, propone modifiche del testo, chiede una prioritizzazione più contenuta o uno stralcio di talune misure. Qui di seguito vengono presentati in breve i temi più importanti e controversi emersi dalla consultazione.

Liquidità del fondo e prefinanziamento da parte degli agglomerati o dei Cantoni

Molti partecipanti alla consultazione sono sorpresi e preoccupati dal fatto che per le misure della lista A sono ora previsti contributi federali solo a partire dal 2015 circa (dopo la conclusione delle misure urgenti) e che gli agglomerati intenzionati ad avviare i lavori di costruzione prima dell'erogazione dei contributi devono provvedere da soli a garantirsi il prefinanziamento del progetto approvato con il decreto federale. Si chiede che i problemi di finanziamento della Confederazione non siano risolti a spese degli agglomerati.

Al riguardo le argomentazioni vertono sostanzialmente sulla considerazione che il prefinanziamento deve costituire l'eccezione e non la regola. Il federalismo e il principio della sussidiarietà assegnano ai tre livelli dello Stato (Confederazione, Cantoni e Comuni) chiari compiti, competenze e responsabilità che devono poi essere anche finanziati adeguatamente. Gli anticipi sistematici erogati da singoli Cantoni contraddicono questo principio. Va impedito che i Cantoni si ritrovino a medio termine incapaci di assolvere i propri compiti nel completamento e nella manutenzione delle infrastrutture di traffico cantonali. L'intero sistema dei trasporti funziona solo se tutti gli attori interessati adempiono i loro obblighi. Al più tardi per le tappe di finanziamento successive (2015–2018 e seguenti), per il programma Traffico d'agglomerato la Confederazione deve elaborare adeguate soluzioni di finanziamento confacenti ai compiti federali e atte a evitare anticipi da parte dei Cantoni. Non è accettabile che, a causa di mancanza di liquidità del fondo infrastrutturale, le quote federali per i progetti della lista A siano messe a disposizione solo a partire dal 2015. Il fondo infrastrutturale è stato creato allo scopo di permettere una partecipazione finanziaria della Confederazione alle infrastrutture di traffico negli agglomerati, poiché questi ultimi non erano in grado di finanziare da soli le misure necessarie. Il fatto che ora siano gli stessi enti a dover anticipare i contributi federali risulta essere un controsenso. I Cantoni e i Comuni non riescono a garantire un prefinanziamento e le conseguenze sarebbero un rinvio delle misure più importanti e urgenti e un vantaggio anticostituzionale a favore dei Cantoni più forti economicamente. È quindi imprescindibile che la Confederazione metta a disposizione i mezzi finanziari necessari e che la liquidità del fondo infrastrutturale possa garantire gli adeguati finanziamenti per tutti i progetti della lista A nell'ambito del traffico d'agglomerato.

La necessità dei prefinanziamenti viene respinta soprattutto dai Cantoni. Al riguardo, però, occorre tuttavia far notare che già nel messaggio del 2 dicembre 2005⁵ relativo alla legge sul fondo infrastrutturale si presupponeva un finanziamento del traffico d'agglomerato uniforme e distribuito sull'intera durata del fondo (cfr. pag. 738 del messaggio del 2 dicembre 2005 relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali). Nei primi anni, la Confederazione riprende questi impegni, finanziando le misure urgenti dei programmi d'agglomerato con contributi totali superiori al 40 per cento dei mezzi finanziari messi a disposizione dal fondo per il traffico d'agglomerato. Solo in un secondo momento saranno disponibili contributi per ulteriori progetti.

Sebbene questa condizione fosse già prevista con l'istituzione del fondo, sono state riesaminate nel dettaglio possibili varianti che potrebbero permettere di rinunciare ai prefinanziamenti cantonali. Al riguardo sono emerse in particolare le seguenti soluzioni:

- abrogare il divieto d'indebitamento del fondo infrastrutturale (art. 9 LFIT): questa variante non può essere perseguita perché comporterebbe un aggiramento del freno all'indebitamento;
- versare maggiori mezzi finanziari nel fondo infrastrutturale: in considerazione della situazione delle finanze federali prevista nei prossimi anni, non è una soluzione percorribile (cfr. n. 1.2.8.1);
- trasferire l'impiego dei mezzi all'interno dei singoli compiti del fondo infrastrutturale: la questione del traffico d'agglomerato verrebbe risolta, il problema di base però rimane e viene trasferito in altre parti del fondo infrastrutturale (in particolare all'eliminazione dei problemi di capacità e al completamento delle strade nazionali).

Nel quadro del presente messaggio non si intravedono alternative che consentono di eludere i prefinanziamenti dei Cantoni senza creare nuovi problemi in altri ambiti. Per comprendere meglio la problematica della liquidità del fondo si rimanda alla simulazione e alle previsioni attuali di sviluppo rappresentate nel numero 1.2.8.2. Le modifiche all'attuale sistema di finanziamento, come è stato proposto ad esempio dai Cantoni nel parere comune della DCPA e della CTP, devono in ogni caso essere esaminate nel dettaglio nell'ambito di un disegno separato.

Inizio dell'attuazione

Diversi interpellati esigono dalla Confederazione maggiore flessibilità nei termini richiesti per l'inizio dei lavori, qualora fossero necessari prefinanziamenti da parte di Cantoni e agglomerati. Gli argomenti che si adducono al riguardo mirano a far sì che la Confederazione non possa pretendere l'inizio dei lavori già nel periodo 2011–2014. Sempre nei casi in cui sono da prevedere prefinanziamenti, occorre assicurare che non siano richiesti termini irrealistici per la pianificazione e la realizzazione. Numerosi interpellati chiedono quindi di poter iniziare con i lavori relativi alle misure della lista A solo dopo il 2014.

A questa giustificata richiesta va dato un seguito. Non è accettabile che la Confederazione obblighi i Cantoni e gli agglomerati a garantire prefinanziamenti, prevedendo da una parte un termine fisso per l'inizio dei lavori e dall'altra, però, mettendo a

⁵ FF 2006 701

disposizione le quote federali solo dopo il 2015 a causa della mancanza di liquidità del fondo (senza prendere in considerazione eventuali misure di risanamento; cfr. in merito n. 1.2.8.1). Di conseguenza, per questa tappa del programma Traffico d'agglomerato si rinuncia a stabilire un termine fisso per l'inizio dei lavori (cfr. decreto federale). Tuttavia, con le convenzioni sulle prestazioni, si garantisce che almeno lo scadenzario dell'attuazione delle misure sia armonizzato con il senso e lo spirito del programma d'agglomerato.

Parità di trattamento tra strada e ferrovia

Diversi partecipanti alla consultazione sono dell'opinione che la parità di trattamento tra strada e ferrovia non sia attuata in misura sufficiente. Al riguardo diversi pareri pervenuti auspicano esplicitamente che una buona parte degli investimenti confluisca nei trasporti pubblici e nel traffico lento. Innanzitutto le associazioni stradali svizzere chiedono equilibrio nella distribuzione dei mezzi finanziari per i settori strade e ferrovia: dei sei miliardi di franchi totali previsti per il miglioramento delle infrastrutture dei trasporti nelle città e negli agglomerati al massimo la metà (3 mia. di fr.) o persino un terzo (2 mia. di fr.) dovrebbero essere destinati alla ferrovia e i restanti tre o quattro miliardi alle strade.

In effetti, sono previsti più contributi per le reti celeri regionali (S-Bahn) e i tram che per il settore stradale. Questo dato rappresenta però soprattutto l'espressione dei programmi d'agglomerato inoltrati, poiché sono stati gli agglomerati stessi ad aver richiesto maggiori contributi per la rete celere e i tram rispetto alle strade (cfr. fig. 8), rispecchiando, d'altro canto, il fatto che soprattutto nei grandi agglomerati gli ampliamenti delle strade, per natura e in particolare nel settore delle strade nazionali, sono considerati la spina dorsale del traffico stradale. Nel quadro del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, buona parte dei 5,5 miliardi di franchi messi a disposizione sono infatti destinati a tale scopo.

La valutazione dei programmi d'agglomerato e delle misure o dei pacchetti di misure è stata inoltre elaborata in base ai criteri d'efficacia prescritti dalla legge (art. 17a-17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata) e non secondo i risultati per vettore di trasporto.

Ulteriori questioni

Procedura nella valutazione dei programmi e metodo: numerosi interpellati si sono espressi positivamente in merito alla procedura e al metodo del processo di valutazione e alla trasparenza del rapporto della Confederazione. Solo una minoranza si è dichiarata sorpresa e delusa della – secondo loro – insufficiente considerazione riservata dalla Confederazione. Singoli pareri consideravano il metodo troppo orientato ai grandi agglomerati, altri chiedevano un adeguamento di singoli criteri di valutazione. Solo un interpellato ha respinto in modo esplicito il metodo adottato per la valutazione.

I criteri di valutazione, basati sulle disposizioni legali (LFIT e LUMin), sono stati esaminati in riferimento agli argomenti sottoposti. Il metodo di valutazione si è rivelato nel complesso solido e plausibile.

Ammontare delle quote federali: alcuni partecipanti esprimono sorpresa o dispiacere oppure addirittura una chiara incomprensione per il fatto che la partecipazione finanziaria della Confederazione non corrisponde all'ammontare auspicato oppure

viene addirittura negata. Numerosi interpellati accolgono però con favore la prevista quota federale. Singoli partecipanti chiedono poi esplicitamente di aumentare l'ali-quota della Confederazione o di migliorare la valutazione degli effetti del programma.

Le valutazioni dei singoli programmi d'agglomerato, esaminate di nuovo in base alle richieste pervenute, hanno evidenziato un effetto stabile del programma. Talune modifiche sono tuttavia scaturite a seguito di nuovi argomenti portati a sostegno di singole misure.

Aggiornamento dei costi: alcuni interpellati chiedono di poter aggiornare i costi dei progetti in relazione allo stato di avanzamento della pianificazione.

Le stime dei costi e in primo luogo la precisazione delle singole misure variano nel corso del processo di pianificazione. Questo aspetto verrà considerato nella misura in cui è possibile adeguare il credito esistente del fondo infrastrutturale al rincaro. Per la ripresa da parte della Confederazione dei rischi legati ai costi e dei costi supplementari non sussiste tuttavia nessuna base giuridica. Il traffico d'agglomerato rimane un compito degli agglomerati, la Confederazione garantisce solamente un sostegno al massimo del 50 per cento o come nel presente messaggio del 30-40 per cento dei costi totali computabili. Il ruolo della Confederazione non è quello di committente, ma di erogatore di sussidi. La Confederazione corrisponde il suo contributo sotto forma di sussidio sulla base delle richieste inoltrate entro la fine del 2007. Eventuali costi supplementari sono quindi a carico degli agglomerati.

Sono state esaminate diverse possibilità per poter soddisfare maggiormente le richieste, tuttavia non sono emerse altre soluzioni appropriate, senza che ci fossero ripercussioni negative (come per es. ritardi nell'approvazione del messaggio e di conseguenza dello sblocco dei crediti). Poiché il fondo in generale e la parte destinata al traffico d'agglomerato sono limitati sul piano finanziario, la ripresa del rincaro dei costi da parte della Confederazione andrebbe a scapito di misure e agglomerati fino ad oggi non considerati.

Reporting e controlling: diversi interpellati chiedono che il reporting e lo strumento del controlling siano snelli e concisi e che la Confederazione preveda aiuti al riguardo.

Queste richieste verranno prese in considerazione. La Confederazione sosterrà gli agglomerati nei limiti delle sue possibilità, impegnandosi a favore di metodi pragmatici per il reporting e lo strumento del controlling.

Sostegno del traffico lento: alcuni pareri contengono richieste esplicite per un sostegno da parte della Confederazione a favore di misure per il traffico lento.

I pareri pervenuti sostengono gli sforzi della Confederazione, il ruolo di terzo pilastro del traffico lento accanto al traffico motorizzato privato e ai trasporti pubblici e l'attenzione particolare accordatagli come aspetto fondamentale nell'ambito dei trasporti su strada.

Concentrazione dei mezzi nei grandi agglomerati: alcuni interpellati sono dell'avviso che i mezzi finanziari siano troppo focalizzati sui grandi agglomerati. Diversi partecipanti accolgono invece positivamente la concentrazione degli investimenti nei grandi agglomerati con i maggiori problemi di traffico.

Lo scopo e il senso del fondo infrastrutturale sono, tra l'altro, quelli di sostenere gli agglomerati nella soluzione dei loro problemi di traffico. In base alla situazione è

perciò necessario prevedere una parte sostanziale dei mezzi finanziari per i grandi agglomerati che presentano i maggiori problemi di traffico e ambientali. Ciò è inoltre previsto esplicitamente dalla legge. Infine, da un confronto tra i grandi agglomerati e quelli medi e piccoli, risulta che i grandi agglomerati non approfittano in nessun modo di eccessivi e smisurati contributi (cfr. fig. 9).

Park + Ride: alcuni partecipanti alla consultazione chiedono di sostenere determinate misure di Park + Ride.

Come spiegato nel numero 1.2.6.2, i Park + Ride rappresentano una misura adeguata e possibile nell'ambito dei programmi d'agglomerato che, in linea di massima, potrebbe essere sostenuta anche dalla Confederazione. Le misure in tal senso finora inoltrate non hanno tuttavia evidenziato una sufficiente efficacia alla luce dei criteri di valutazione. Ciò non preclude però che misure di Park + Ride possano essere sostenute in una prossima tappa del programma.

Misure: in numerosi pareri si richiedono, per determinate misure, maggiori prioritizzazioni o in generale un finanziamento dal fondo infrastrutturale, invece delle previste prestazioni proprie o mediante altri canali di finanziamento delle ferrovie. Alcuni partecipanti chiedono che anche i contributi per le misure della lista B siano sbloccati, mentre altri auspicano che questi contributi siano congelati fino al prossimo sblocco previsto fra quattro anni.

Come già spiegato in precedenza, le nuove argomentazioni sono state riesaminate sulla base delle nuove argomentazioni avanzate nei pareri. Questo riesame in alcuni casi ha comportato, per determinate misure, una modifica della valutazione.

1.2.6 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato

1.2.6.1 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 scritto al Cantone di 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 inoltro delle domande relativo al nuovo periodo di finanziamento si dovrà in linea di massima integrare miglioramenti.

1.2.6.2 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, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin. A seguito della 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;

- maggiore 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 il senso di sicurezza percepito a livello soggettivo. Allo stesso tempo queste misure servono anche al miglioramento della qualità di residenza e quindi dell'insediamento, nonché 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'ulteriore 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 negli allegati 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. Secondo il principio della sussidiarietà, il relativo finanziamento può essere ragionevolmente preteso dagli stessi enti responsabili. La somma d'investimento delle prestazioni proprie ammonta complessivamente a circa 850 milioni di franchi. 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 mediante il fondo infrastrutturale ma anche mediante il budget ordinario delle imprese ferroviarie (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 mediante 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 per il tramite delle imprese di trasporto interessate. Anche se non viene erogato nessun cofinanziamento dal fondo infrastrutturale,

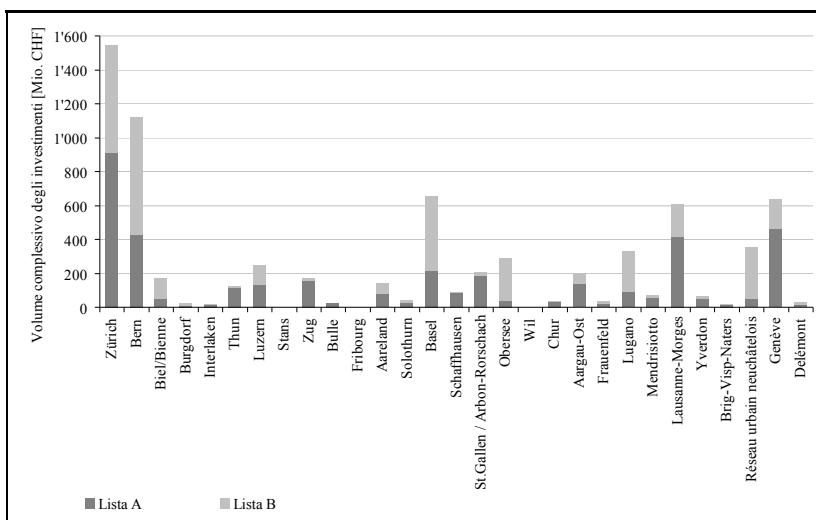
queste misure sono considerate nella determinazione dell'effetto del programma d'agglomerato. Le misure nel settore rotaia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione ma che vengono esaminate per un altro tipo di finanziamento sono elencate negli allegati 17 e 18.

Il fondo infrastrutturale è limitato, in linea di massima, al finanziamento di progetti nel traffico d'agglomerato (cfr. n. 1.2.8.3). Non è previsto il finanziamento di misure che servono per esempio prevalentemente al traffico a lunga distanza. Il fondo FTP, istituito nel 1998, assicura invece il finanziamento dei grandi progetti ferroviari e non è destinato a finanziare i progetti nell'ambito del traffico d'agglomerato. 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 fondo FTP. 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» presi in esame presentano spesso un bilancio energetico negativo e potrebbero perfino causare un aumento delle emissioni di CO₂ e di altri gas di scarico, poiché non accolgono gli utenti del TMP 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. fig. 2).

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



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

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 a 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 «carico ambientale e consumo delle risorse», 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.

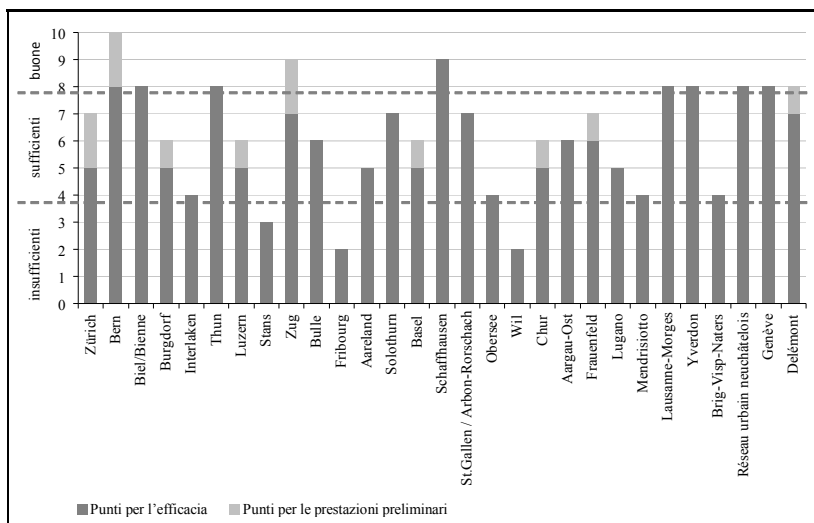
Per il criterio d'efficacia «miglioramento dei sistemi di trasporto» è premiato soprattutto uno standard nettamente superiore alla media del sistema dei TP a livello dell'intero agglomerato (in particolare sistemi di rete celere regionale e di tram, nei piccoli agglomerati anche il sistema di autolinee)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

Ottono 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 «carico ambientale e consumo delle risorse» 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



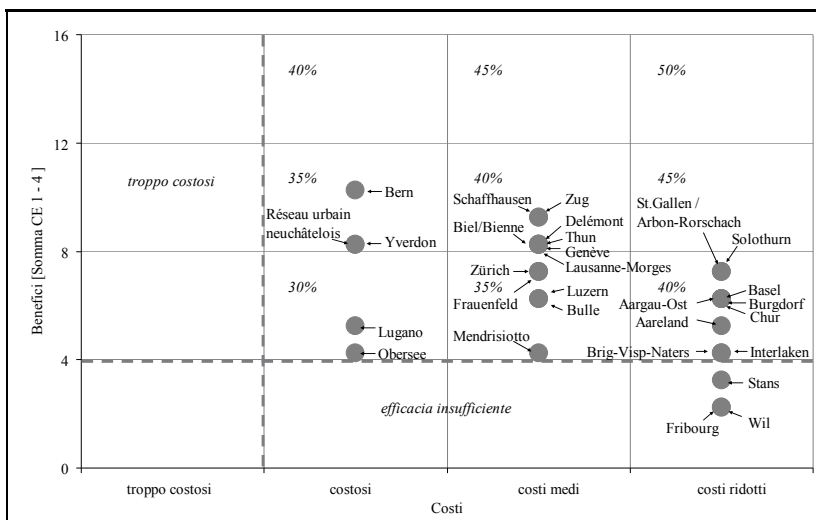
La maggior parte dei programmi d'agglomerato raggiunge nel complesso un effetto sufficiente (tra 4 e 7 punti, cfr. fig. 3). Un terzo dei programmi è classificato con un punteggio buono (8 e più punti). Il punteggio massimo attribuibile per l'efficacia è di 12 punti (16 con i punti per le prestazioni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

Dei 30 programmi d'agglomerato inoltrati, Langenthal è stato respinto a causa dell'inadempimento dei requisiti di base (cfr. n. 1.2.6.1). In base al confronto dell'effetto del programma con i suoi costi (cfr. fig. 4) risulta che altri tre programmi (Stans, Friburgo, Wil) sono per il momento esclusi dall'ottenimento di contributi federali dal fondo infrastrutturale, poiché la loro efficacia è stata giudicata insufficiente. Tra i programmi restanti, cinque 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 per cento, otto agglomerati otterranno il 35 per cento e 2 agglomerati il 30 per cento (cfr. fig. 4).

Figura 4

Punti costi-benefici dei programmi d'agglomerato

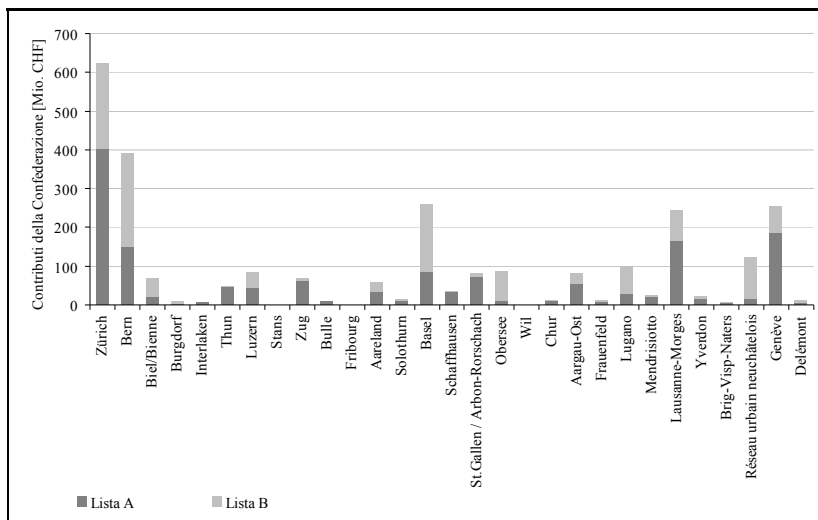


Queste aliquote valgono per la prima tappa di finanziamento dal 2011 e quindi per il momento solo per le misure A. Gli agglomerati hanno la possibilità di migliorare il proprio programma d'agglomerato e di poter usufruire di aliquote più elevate per il secondo periodo di finanziamento dal 2015. La Confederazione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

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

Figura 5

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



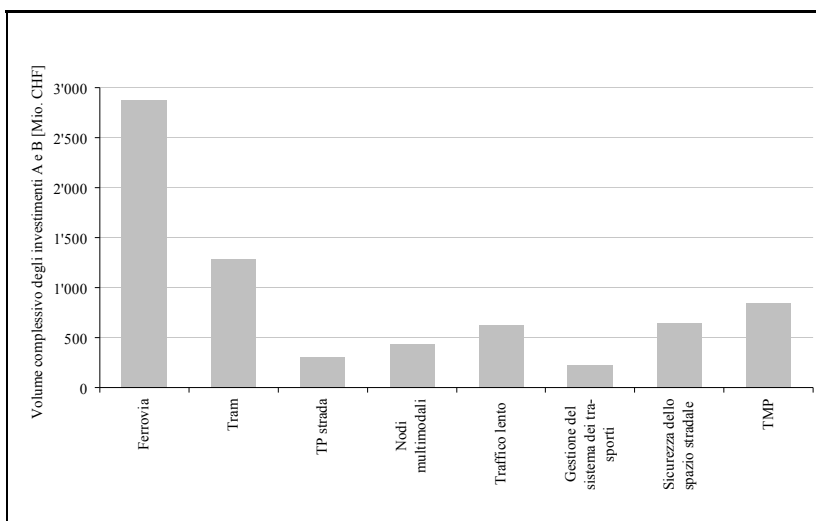
I contributi federali sono erogati soprattutto nei cinque grandi agglomerati Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna–Morges, dove sussiste il maggiore fabbisogno d'infrastrutture di traffico. In questo modo si garantisce che i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico e ambientali siano convenientemente sostenuti (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.

1.2.6.4 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. fig. 6).

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

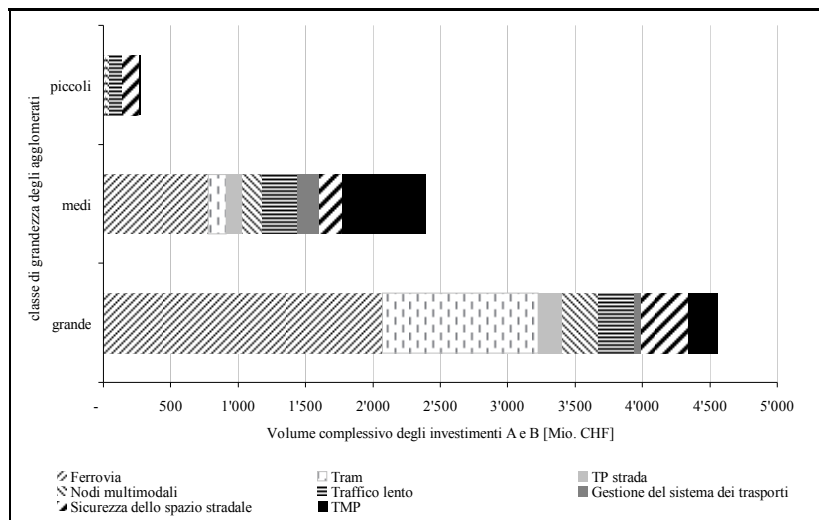


Gli investimenti nelle misure destinate a treno e tram costituiscono la parte principale (cfr. fig. 6). Questo risultato si spiega con il fatto che circa il 60 per cento degli investimenti è destinato ai cinque grandi agglomerati, dove le proposte di soluzione sono fortemente basate sul sistema tranviario 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. fig. 7). Negli agglomerati medi e piccoli, gli investimenti nella categoria treno e trasporti motorizzati privati sono relativamente equilibrati.

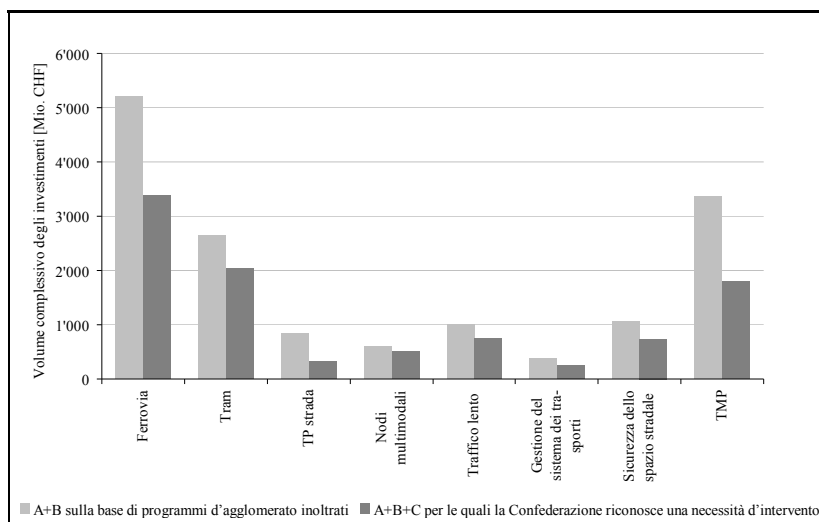
Un confronto tra i volumi d'investimento chiesti per il cofinanziamento mediante i programmi d'agglomerato con i volumi d'investimento proposti dalla Confederazione mostra che la ponderazione delle misure nei programmi d'agglomerato è stata rispettata (cfr. fig. 8). La Confederazione ha esaminato a fondo 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, per le misure delle liste A e B secondo la grandezza degli agglomerati



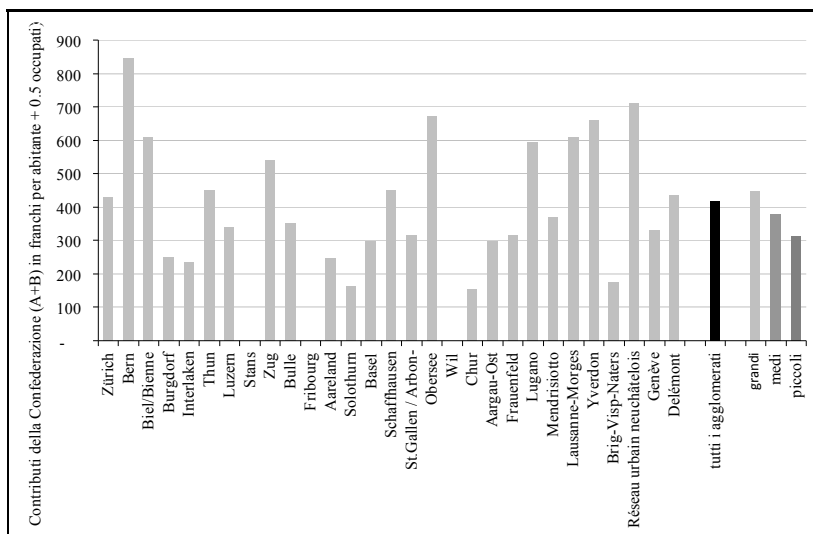
Volume complessivo degli investimenti per le misure delle liste A e B (incl. misure C con necessità d'intervento riconosciuta) – confronto priorità Confederazione e istanze programmi d'agglomerato (investimenti in mio. di fr.)⁶



Anche se il 60 per cento circa degli investimenti ricade sui cinque grandi agglomerati con i maggiori problemi di traffico (cfr. fig. 5), questa percentuale rispecchia l'importanza commisurata agli abitanti e agli occupati (cfr. fig. 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 fig. 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 la Rete Urbana Neocastellana RUN nonché l'agglomerato Obersee. In agglomerati come Coira, Briga-Visp-Naters e Soletta occorreranno, in considerazione della situazione di partenza, contributi federali inferiori.

⁶ 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.

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



1.2.7 Il programma Traffico d'agglomerato

Con il programma Traffico d'agglomerato vengono sostenute le misure più importanti degli agglomerati. L'Assemblea federale decide in merito alle misure per il traffico d'agglomerato che verranno finanziate dalla Confederazione e sulla relativa aliquota di contribuzione.

1.2.7.1 Aliquota di contribuzione

Con il decreto federale viene stabilita l'aliquota di contribuzione della Confederazione per ciascun agglomerato per il primo periodo di finanziamento (misure della lista A). L'aliquota di contribuzione risulta perciò fissata, anche se i lavori dovessero iniziare eventualmente solo dopo il 2015.

1.2.7.2 Lista A

Per le misure classificate nella lista A, l'Assemblea federale sblocca i crediti per i singoli programmi d'agglomerato e per il primo periodo di finanziamento. Il Consiglio federale chiede all'Assemblea federale di sbloccare questi crediti della prima tappa mediante il decreto federale (cfr. tabella 3, colonna misure lista A del decreto

federale). I mezzi finanziari per le misure della lista A sono così definitivamente sbloccati. Queste misure non verranno riesaminate in rapporto alla loro efficacia, anche se i lavori dovessero iniziare eventualmente solo dopo il 2015.

1.2.7.3 Lista B

I progetti presentati nella lista B sono parti importanti dei programmi d'agglomerato e dovrebbero essere cofinanziati dalla Confederazione in un secondo periodo (dal 2015; cfr. tabella 3, colonna misure lista B). Il Consiglio federale chiederà al Parlamento fra quattro anni circa, nel quadro di un secondo messaggio, lo sblocco dei relativi crediti. Le misure B verranno esaminate ancora una volta secondo i medesimi criteri iniziali, come se si trattasse di nuove misure. In questo modo, è quindi possibile prevedere modifiche.

1.2.7.4 Panoramica dei programmi d'agglomerato

Dall'esame dei programmi d'agglomerato risultano contributi federali nella lista A di circa 1,51 miliardi di franchi e di circa 1,23 miliardi di franchi nella lista B, per un totale complessivo di circa 2,74 miliardi di franchi per le liste A + B. Poiché tutti i progetti urgenti (eccetto la tangenziale di Frauenfeld) sono stati avviati prima della fine del 2008 (cfr. n. 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 4,069 miliardi di franchi. Per le misure della lista B vengono previsti altri 1,231 miliardi di franchi; rimane così una riserva di 699 milioni di franchi⁷. 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.

⁷ Le riserve di 699 milioni presentate nella tabella 3 non includono i 25 milioni che erano previsti per la tangenziale di Frauenfeld (699 + 25 = 724 milioni).

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

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 franchi]	Totale [in mio. di fr.]
Zurigo				
– finanziamento progetti urgenti	50	282,33	0	282,33
– programma	35	121,42	221,32	342,74
Berna	35	148,93	242,47	391,40
Biel/Bienne	40	20,88	47,46	68,34
Burgdorf	40	3,74	5,08	8,82
Interlaken	40	5,14	1,22	6,36
Thun	40	45,22	3,26	48,48
Lucerna	35	45,90	38,91	84,81
Stans	0	0	0	0
Zugo	40	63,20	6,14	69,34
Bulle	35	9,27	0	9,27
Friburgo	0	0	0	0
Aareland	40	32,24	24,80	57,04
Soletta	40	10,40	4,49	14,89
Basilea	40	85,70	174,93	260,63
Sciaffusa	40	33,78	1,51	35,29
San Gallo/Arbon-Rorschach	40	74,37	8,80	83,17
Obersee	30	11,00	75,80	86,80
Wil	0	0	0	0
Coira	40	11,07	1,75	12,82
Argovia-Est	40	55,66	25,92	81,58
Frauenfeld	35	7,51	3,70	11,21
Lugano	30	27,45	72,34	99,79
Mendrisiotto	35	19,40	3,77	23,17
Losanna-Morges	40	164,96	77,93	242,89
Yverdon	35	17,25	6,84	24,09
Briga-Visp-Naters	40	4,85	2,04	6,89

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 franchi]	Totale [in mio. di fr.]
Réseau urbain neuchâtois	35	16,97	106,58	123,55
Ginevra	40	186,05	68,85	254,90
Delémont	40	5,93	5,39	11,32
Totale		1510,62	1231,30	2741,92
Riserva (rimane bloccata)				699,08
Totale Programma				3441,00

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 supplementari con il rapporto d'esame e i confronti trasversali. Tutte le informazioni al riguardo saranno pubblicate su Internet.

1.2.8 Finanziamento

1.2.8.1 Situazione politico-finanziaria della Confederazione

Le cifre relative ai versamenti e ai prelievi del fondo, nonché alla ripartizione dei mezzi finanziari disponibili per i diversi compiti si rifanno alla decisione del Consiglio federale del 19 agosto 2009 concernente il preventivo 2010 e il piano finanziario 2011–2013. Gli anni del piano finanziario presentano disavanzi strutturali dell'ordine di miliardi di franchi, anche se va detto che lo scenario di base del piano finanziario parte da un presupposto di ripresa economica piuttosto prudente⁸. Gli sviluppi degli ultimi mesi lasciano tuttavia presagire una ripresa dell'economia mondiale e nazionale nettamente più rapida di quanto atteso. Ciononostante, anche in caso di uno scenario positivo⁹ («good case») – come quello rappresentato tra l'altro pure nel rapporto sul piano finanziario –, per rispettare il freno all'indebitamento durante gli anni del piano finanziario occorre ridurre le spese di 1,5 miliardi di franchi all'anno. Il Consiglio federale ha pertanto deciso, alla fine di settembre 2009, di elaborare un programma di consolidamento. Siccome continuano a permanere grandi incertezze quanto all'evoluzione economica, le misure di consolidamento da prevedere devono avere il carattere di una pianificazione eventuale. Dette misure saranno stabilite definitivamente nell'estate del 2010 sulla base delle previsioni a quel momento attuali.

⁸ Crescita reale del PIL nel 2010: -0,4 %; 2011–2013: +1,5 %

⁹ Crescita reale del PIL 2010: +0,8 %; 2011: +2,5 %; 2012: +1,9 %; 2013: +1,5 %

Sebbene preveda anche misure a livello di entrate, il programma di consolidamento deve intervenire principalmente sulle uscite. Il Consiglio federale ribadisce quindi la sua intenzione di stabilizzare la quota d'incidenza della spesa pubblica: se durante gli anni del piano finanziario le uscite vengono ridotte di 1,5 miliardi di franchi all'anno, la loro crescita ordinaria nel periodo 2008-2013 si riduce in media al 2,3 per cento. In tal modo, durante lo stesso periodo, crescita delle uscite e crescita economica (2,4%) si equivalgono.

Nella definizione delle misure si dovranno prendere adeguatamente in considerazione i fattori corresponsabili dei disavanzi strutturali:

- nel quadro delle misure decise per il 2009 a favore della stabilizzazione della congiuntura sono stati anticipati nel tempo determinati investimenti. Questi dovranno essere compensati negli anni 2011 e 2012;
- inoltre, qualora non sia già stato effettuato, le uscite dovranno essere adeguate al rincaro più basso;
- si tratta infine di compensare le perdite strutturali di entrate dovute alle riforme fiscali. Tale compensazione dovrà essere effettuata soprattutto mediante misure che scaturiscono dalla verifica dei compiti.

Il Consiglio federale si è poi imposto una moratoria delle uscite, poiché il consolidamento del bilancio può riuscire soltanto se progetti che comportano maggiori oneri considerevoli sono sospesi temporaneamente o se vengono adottate simultaneamente misure per il controfinanziamento. Infine, il Consiglio federale si adopererà affinché il Parlamento vi aderisca.

Per il programma Traffico d'agglomerato ciò significa che nei prossimi anni non si potranno escludere significativi tagli nei versamenti annuali del fondo. Nell'ambito delle spese del fondo si dovranno quindi stabilire delle priorità: la precedenza spetterebbe a tutte le misure già avviate (progetti d'agglomerato urgenti, completamento della rete stradale), mentre per quelle non ancora iniziate (eliminazione dei problemi di capacità, programmi d'agglomerato) si dovranno calcolare dei ritardi che potrebbero protrarsi per diversi anni.

La simulazione del fondo (di cui al n. 1.2.8.2) va perciò considerata con riserva. La situazione risulterà più chiara solo dopo l'attuazione del programma di consolidamento.

1.2.8.2 Situazione del fondo infrastrutturale

Finanziamento del fondo infrastrutturale

Il finanziamento di misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati rappresenta uno dei quattro compiti da finanziare mediante il fondo infrastrutturale. A questo scopo le Camere federali hanno approvato il 4 ottobre 2006 un credito complessivo di 20,8 miliardi di franchi. Per la sua durata totale, si stima che il fondo infrastrutturale necessiti di mezzi finanziari per circa 26 miliardi di franchi (rincaro e IVA inclusi).

Queste spese sono finanziate mediante il versamento iniziale nel fondo di 2,6 miliardi di franchi dal Finanziamento speciale a favore del traffico stradale (FSTS) e i versamenti annui provenienti sempre dal FSTS. Conformemente all'articolo 9 capoverso 1 della LFIT, il fondo non può indebitarsi. Le spese devono essere impostate in modo tale che la liquidità del fondo presenti sempre un saldo positivo.

Onere notevole del fondo infrastrutturale nella fase iniziale

Tra il 2008 e il 2014 i mezzi già stanziati per il completamento della rete delle strade nazionali e il cofinanziamento dei progetti urgenti per il traffico d'agglomerato incideranno in modo marcato sul fondo. Di conseguenza, fino al 2015 i mezzi finanziari disponibili per l'eliminazione dei problemi di capacità e i programmi d'agglomerato sono limitati.

Nella fase iniziale sono necessari da 900 a 950 milioni annui per finanziare i progetti già avviati per completare le strade nazionali. A partire dal 2015 queste spese diminuiranno progressivamente e il finanziamento di detti progetti si concluderà presumibilmente nel 2023.

Per il traffico d'agglomerato sono previsti in media mezzi pari a circa 383 milioni l'anno per la durata del fondo, tenuto conto del rincaro e dell'imposta sul valore aggiunto. Fino al 2014 i fondi per il traffico d'agglomerato serviranno integralmente al finanziamento di progetti d'agglomerato urgenti. Nella fase iniziale il fabbisogno per il finanziamento di questi progetti supera anche in parte in modo sensibile i mezzi mediamente disponibili di 383 milioni di franchi annui: nel 2008 sono stati stanziati 430 milioni per i programmi d'agglomerato urgenti. Nel 2009 verranno erogati 470 milioni e tra il 2010 e il 2014 circa 390 milioni. Di conseguenza, fino al 2014 il fondo infrastrutturale non metterà a disposizione alcun mezzo per i programmi d'agglomerato. Nel 2015 e nel 2016 sono previsti circa 50 milioni all'anno. Solo a partire dal 2017 i fondi per il traffico d'agglomerato potranno essere destinati maggiormente alla realizzazione dei programmi d'agglomerato.

Se gli agglomerati sono intenzionati ad anticipare l'inizio dei lavori, possono assumersi il prefinanziamento dei progetti che le Camere federali hanno approvato. Non sarà tuttavia possibile una relativa corresponsione degli interessi da parte della Confederazione.

Finanziamento dell'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

Tra il 2009 e il 2014 i mezzi finanziari per l'eliminazione dei problemi di capacità verranno progressivamente aumentati da 29 a 200 milioni di franchi. Questi mezzi servono a finanziare le misure urgenti del modulo 1 del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità la cui pianificazione è in fase avanzata. Si tratta degli ampliamenti a sei corsie tra Wiggertal e Härkingen e tra Blegi e Rütihof presso Zugo e sulla circonvallazione di Zurigo, nonché delle misure di sistemazione presso Crissier (Losanna).

Per i due progetti Härkingen–Wiggertal e Blegi–Rütihof pronti per la realizzazione, le Camere federali hanno già sbloccato i mezzi finanziari nel quadro della seconda fase delle misure di stabilizzazione a favore della congiuntura. I previsti prelievi dal fondo per la realizzazione anticipata agli anni 2009 e 2010 dei due progetti verranno coperti mediante un versamento supplementare al fondo. Lo sblocco dei crediti per le misure di ampliamento presso Crissier e l'ampliamento a sei corsie della circon-

vallazione di Zurigo sono oggetto del decreto federale concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari.

Conformemente all'attuale pianificazione del fondo, la maggior parte dei progetti per l'eliminazione dei problemi di capacità verrà realizzata a partire dal 2018. Da quel momento saranno disponibili da 400 a 800 milioni per i progetti atti ad eliminare i problemi di capacità.

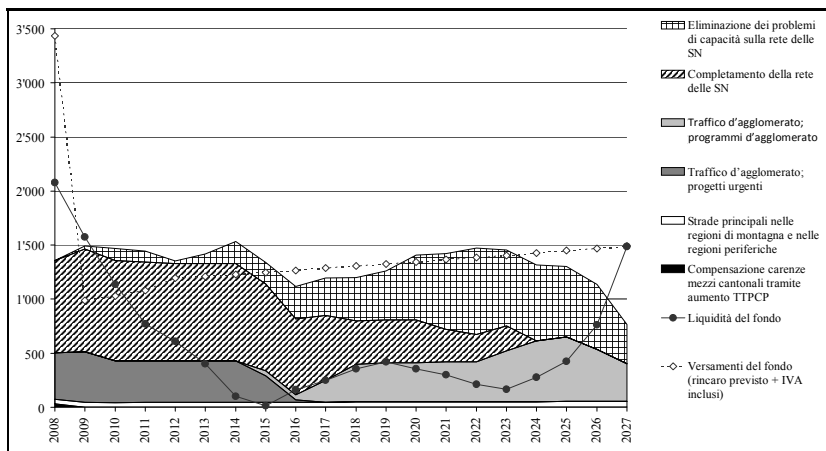
L'evoluzione delle spese nell'ambito dei mezzi per i contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche è stabile. A seguito del rincaro dette spese passeranno da 40 milioni nel 2008 a circa 56 milioni nel 2027.

Simulazione del fondo per la sua intera durata

La figura 10 presenta l'attuale simulazione dei mezzi disponibili annualmente e della liquidità del fondo tra il 2008 e il 2027. L'incremento della liquidità del fondo alla fine della durata illustra l'inevitabile insicurezza quanto alla considerazione del rincaro.

Figura 10

Simulazione Fondo infrastrutturale 2008–2027; spese per i singoli settori di compiti (superfici del grafico), versamenti e stato del fondo (linee)¹⁰



1.2.8.3 Altre fonti di finanziamento

Finanziamento dei progetti ferroviari

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

¹⁰ Stato Preventivo 2010 / Piano finanziario 2011–2013

merato 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 mediante 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 solo 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 quattro 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.

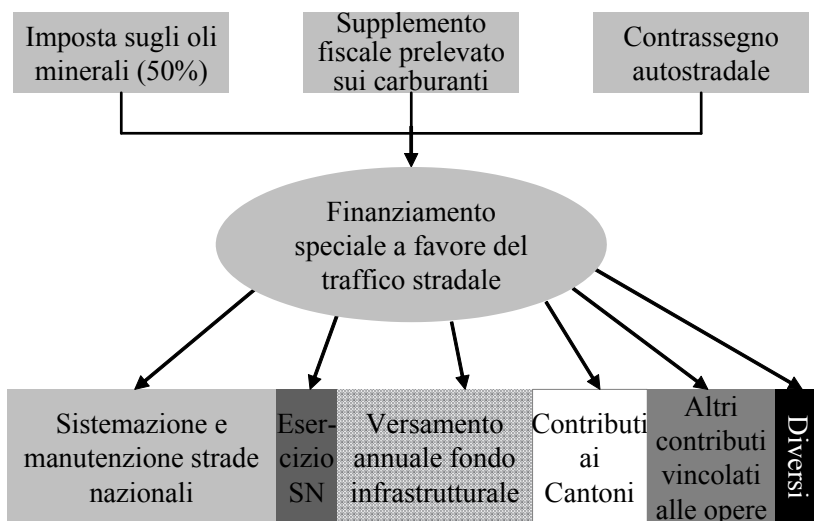
Per alcuni rari progetti ferroviari, che servono sia al traffico d'agglomerato sia a quello ferroviario a lunga distanza e merci, è proposto un finanziamento misto. A tale scopo va stabilita la ripartizione dei costi tra il fondo infrastrutturale e le altre fonti di finanziamento, vale a dire il fondo FTP e il finanziamento ordinario.

Finanziamento dei progetti concernenti le strade nazionali

I progetti per il completamento della rete e per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali sono finanziati attraverso il fondo infrastrutturale. I versamenti nel fondo infrastrutturale provengono dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale (FSTS). Quest'ultimo serve pure a finanziare tutte le altre spese per le strade nazionali.

Nel FSTS confluiscono le entrate a destinazione vincolata per un importo attuale di 3813 milioni di franchi (stato preventivo 2010), di cui 1505 milioni provengono dalla metà dei ricavi netti dell'imposta sugli oli minerali, 2020 milioni dal supplemento fiscale di 30 centesimi al litro applicato ai carburanti e 288 milioni di franchi dai ricavi netti del contrassegno autostradale.

Finanziamento speciale a favore del traffico stradale (FSTS); flusso di fondi



La Confederazione utilizza la maggior parte di questi fondi (1488 mio. di fr., preventivo 2010) per le spese ordinarie delle strade nazionali. Di questi, circa 1162 milioni di franchi sono destinati alla sistemazione e alla manutenzione, mentre 326 milioni circa alle spese di esercizio. 1029 milioni confluiscono nel fondo infrastrutturale. Inoltre, con ulteriori 542 milioni circa, la Confederazione partecipa alle spese dei Cantoni per le strade cantonali, versando contributi globali alle strade principali e contributi non direttamente vincolati alle opere.

Ulteriori 555 milioni di franchi costituiscono contributi vincolati alle opere per il cofinanziamento del traffico merci combinato (230 mio. di fr.) e la costruzione della NFTA (contributo del 25% alla NFTA; 325 mio. di fr.). A questi si aggiungono i pagamenti per il carico degli autoveicoli, i prestiti e i contributi agli investimenti per la costruzione di terminali di carico nel traffico combinato, i raccordi ferroviari e la separazione dei modi di trasporto (complessivamente oltre 73 mio. di fr.). I rimanenti 318 milioni circa sono destinati alla ricerca in materia di strade, all'amministrazione delle strade nazionali, a misure di protezione dell'ambiente rese necessarie dal traffico stradale, a favore del traffico lento, dei percorsi pedonali e dei sentieri, del bosco, della protezione contro i pericoli naturali e contro l'inquinamento fonico, nonché della tutela del patrimonio culturale, della conservazione dei monumenti storici, delle vie di comunicazione storiche, della protezione di natura e paesaggio e di quella delle rimanenti strade dai pericoli naturali (protezione contro le piene).

Per ulteriori informazioni in merito alla situazione del FSTS si rimanda al messaggio concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari.

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). La convenzione deve precisare che, in caso di liquidità insufficiente del fondo infrastrutturale, i mezzi liberati per attuare le misure della lista A sono disponibili soltanto proporzionalmente alla liquidità del fondo. Nella convenzione sono contemplati i provvedimenti da realizzare nel campo dell'infrastruttura stradale e ferroviaria cofinanziati dalla Confederazione, nonché le prestazioni proprie e le misure di natura non infrastrutturale dei settori trasporti e insediamenti. Vi vanno disciplinati in particolare: i provvedimenti e i pacchetti di provvedimenti da realizzare, lo scadenario, 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 allestimento dei rapporti e principi per il controlling degli effetti e delle finanze.

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

1.3.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle autorità competenti¹¹, l'Ufficio federale competente fissa, d'intesa con l'ente responsabile, le modalità di pagamento dei progetti pronti per essere realizzati e il cui finanziamento è assicurato (art. 24 cpv. 4 OUMin). Gli accordi sul finanziamento possono essere conclusi per l'inizio presunto dei lavori, anche se la situazione della liquidità del fondo infrastrutturale non lo consente ancora. In casi come questo gli enti responsabili o i Cantoni devono dichiarare la loro disponibilità a finanziare anticipatamente le misure. La Confederazione fissa le condizioni quadro, in particolare per quanto riguarda i rimborsi. Gli Uffici federali competenti sono responsabili dell'accompagnamento della misura e del controllo finanziario.

1.3.3 Tappe successive

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

¹¹ Giusta l'art.2 della legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e l'art. 41 della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01), la Confederazione verifica la conformità degli impianti di trasporto (stradali) sussidiati con le disposizioni della LPN e della LPAmb.

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 che gli agglomerati devono presentare sono stabiliti dal DATEC. Attualmente sono previsti i seguenti termini:

- 2009: entro il 31 dicembre 2009 il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale il decreto federale che libera i crediti per la prima tappa di finanziamento;
- 2010/2011: decisione del Parlamento sullo sblocco dei crediti per la prima tappa di finanziamento;
- 2011: inizio della prima tappa di finanziamento;
- fine 2011: inoltro dei nuovi programmi d'agglomerato preannunciati entro la fine del 2007;
- metà 2012: inoltro dei 30 programmi d'agglomerato rielaborati incluso il primo rapporto sullo stato d'attuazione degli agglomerati.

Questa procedura si ripete ogni quattro anni.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 1

Con questa disposizione si decide in merito allo sblocco dei mezzi finanziari per i progetti della lista A dal credito bloccato per il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Questi mezzi finanziari saranno poi effettivamente erogati a seconda della liquidità del fondo (cfr. n. 1.2.8.2).

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. Il progetto di decreto federale definisce dunque l'importo massimo del contributo versato dalla Confederazione per un agglomerato. L'importo corrisponde alla somma dei contributi massimi concessi per le misure sostenute dalla Confederazione secondo la lista A e che possono essere impiegati soltanto per i progetti indicati. Eventuali costi supplementari sono a carico degli agglomerati e dei loro enti responsabili. Nella disposizione si precisa inoltre che il momento e l'entità degli impegni assunti dalla Confederazione dipendono dai mezzi disponibili nel fondo infrastrutturale.

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, giuridicamente non autonomo con contabilità propria (art. 1 LFIT), 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 sbloccati 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 del traffico d'agglomerato. Tuttavia, nella misura in cui mediante 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 i contributi 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 aree. I Cantoni e gli agglomerati da soli non sarebbero in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di traffico in aree densamente popolate risultano particolarmente elevati.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, secondo il decreto federale dell'ordine di circa 1,51 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 stanziare 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. Inoltre, a causa dei problemi di liquidità del fondo (cfr. n. 1.2.8.2), per questa prima tappa si rinuncia a stabilire un termine inderogabile per l'inizio dei lavori (cfr. n. 1.2.5.2). È quindi presumibile che il fabbisogno di mezzi si distribuirà per ulteriori anni dopo il 2014.

Per contro, occorre tenere presente che il cofinanziamento delle misure dei programmi d'agglomerato da parte della Confederazione subirà un ritardo (cfr. n. 1.2.8.2). 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 di conseguenza 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 già state affrontate nel quadro del messaggio del 2 dicembre 2005¹² 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

Necessità e possibilità d'intervento statale

Le città e gli agglomerati svizzeri soffrono visibilmente di problemi dovuti al traffico. In molte località la situazione è caratterizzata da continui e importanti flussi di traffico e da code. Le code e il relativo dispendio di tempo causano già oggi costi annuali nettamente superiori al miliardo di franchi e impatti negativi su popolazione, ambiente e crescita dell'economia.

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 relativi progetti. Si tratta di un importante passo nell'esecuzione della legge sul fondo infrastrutturale. Lo scopo del primo sblocco è il cofinanziamento dei progetti del traffico d'agglomerato con un'efficacia buona o ottima. La prima tappa contribuisce così in maniera sostanziale al mantenimento della funzionalità delle reti di trasporto.

Per singoli gruppi sociali

Con il presente decreto non si vuole assicurare solo la competitività economica del Paese, ma anche un miglioramento per tutti gli utenti dei trasporti che potranno, ad esempio, risparmiare tempo. Inoltre, dei miglioramenti del sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati e della conseguente maggiore accessibilità potranno approfittare, oltre che i lavoratori, anche il commercio e i servizi. Con il decreto federale viene inoltre sbloccato come effetto diretto a favore dell'edilizia un volume complessivo di investimenti pari a circa 3,8 miliardi di franchi. Tra questi investimenti non sono ancora calcolati gli effetti congiunturali indiretti.

Per l'economia in generale

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

¹² FF 2006 701

anche in futuro un'infrastruttura di traffico efficiente, contribuendo così alla concorrenzialità internazionale del nostro Paese. La Svizzera dispone oggi – anche nel confronto internazionale – di una rete 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 di traffico. 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.

Regolamentazioni alternative

Circa il 75 per cento della popolazione svizzera vive in una città o in un agglomerato. I centri urbani forniscono importanti impulsi in ambito economico, sociale, culturale e politico. Tuttavia, il processo di urbanizzazione, con la crescente pressione sul tessuto urbano, comporta diversi svantaggi: aumento del traffico e del carico ambientale, problemi sociali e una difficile situazione delle finanze pubbliche. Questi problemi danneggiano l'attrattiva delle città e la qualità di vita della popolazione. Le città non possono risolvere da sole tutte queste problematiche. Le sfide vanno spesso al di là delle loro possibilità e competenze.

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

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

Piena adeguatezza

Il sostegno a programmi d'agglomerato coordinati a livello di trasporti e pianificazione del territorio consente di risolvere i problemi di 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.

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

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, in particolare sulla qualità dell'aria, sul clima, i paesaggi, gli spazi vitali e le acque, l'utilizzazione della superficie e la

qualità di vita negli insediamenti. Il principio della sostenibilità esige che il crescente traffico sia gestito 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 gestito in modo più sostenibile per quanto concerne il consumo di superficie e l'inquinamento fonico e 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 a raggiungere gli 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».

Ne risultano i seguenti effetti:

- il programma Traffico d'agglomerato consente di potenziare i trasporti pubblici e il 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 superfici 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 decreto è previsto nel messaggio del 23 gennaio 2008¹³ sul programma di legislatura 2007–2011 e nel decreto federale del 18 settembre 2008¹⁴ sul programma di legislatura 2007–2011.

¹³ FF 2008 597

¹⁴ FF 2008 7469

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

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 fonda sull'articolo 7 capoversi 3 e 4 di tale legge. L'articolo 7 capoverso 3 prevede che il Consiglio federale sottoponga 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 chieda all'Assemblea federale di sbloccare i crediti per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato per la tappa di finanziamento successiva.

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

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La costituzione del fondo infrastrutturale non ha avuto alcuna influenza sul diritto europeo.

Il finanziamento di progetti nelle regioni estere limitrofe si rifà all'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 701 731).

Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

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 crediti non contengono disposizioni normative. Essi non sottostanno nemmeno a referendum. Possono quindi essere emanati sotto forma di 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» richiedano «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 del 5 ottobre 1990¹⁵ sui sussidi si applicano al fondo infrastrutturale a titolo sussidiario.

¹⁵ RS 616.1

Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celere regionale), priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564.66	50	282.33
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	158.69	35	55.54
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93.35	35	32.67
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.91	40	2.76
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3.73	40	1.49
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	3.95	40	1.58
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.74	40	0.69
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8.68	40	3.47
	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8.68	40	3.47
2939 Schaffhausen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertelstundentakt	34.70	40	13.88
3203 St. Gallen – Arbon – Rorschach	S-Bahn-Ausbau St. Gallen, Viertelstundentakt	95.34	40	38.14
5250 Mendrisiotto	Fermata TILO S. Martino – Mendrisio	6.51	35	2.28
5586 Lausanne–Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	56.01	40	22.40
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1.64	35	0.57
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet–Genève: création de deux points de croisements	69.40	40	27.76
Totale		1113.99		489.03

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

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2*	249.24	35	87.23
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350.00	35	122.50
	Entflechtung Holligen, Etappe 1**	82.61	35	28.91
	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung/Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.00	35	70.00
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	11.28	35	3.95
	15-Min-Takt S-Bahn im Rontal**	82.42	35	28.85
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6.53	40	2.61
2581 Aareland	Eigentrossierung Oberentfelden Zentrum	10.41	40	4.16
	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.83	40	5.13
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49.88	40	19.95
	Entflechtung Basel-Muttenz**	65.07	40	26.03
	Überwerfung Pratteln**	65.07	40	26.03
	Ausbau Doppelspur Laufental**	60.73	40	24.29
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.75	40	1.10
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3.66	40	1.47
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10.58	35	3.70
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195.17	30	58.55

* La compatibilità della nuova fermata Rheinfall (spostamento della fermata Schloss Laufen) con gli obiettivi di protezione dei territori IFP va ancora chiarita.

** Corrisponde alla parte del traffico d'agglomerato del relativo 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 %.

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
6458 RUN	Transrun	274.60	35	96.11
	Nouvelle gare Eplatures	1.64	35	0.57
	2 ^e voie Halte crêt-du-Loche	6.15	35	2.15
	Nouvelle gare vieille-ville	4.43	35	1.55
	Nouvelle gare cité Martini	3.69	35	1.29
6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4.34	40	1.74
6711 Delémont	Halte Communance	3.04	40	1.21
Totale		1756.11		619.08

Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89.33	35	31.27
	Tram Ostermundigen/Rüti	123.22	35	43.13
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	30.93	40	12.37
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethen- stich)	16.48	40	6.59
5586 Lausanne– Morges	Axe fort tram Renens– Lausanne	184.83	40	73.93
6621 Genève	34-2 Tram Cornavin – Onex – Bernex: tronçon Cornavin – George-Favon	79.82	40	31.93
	34-5 Extension du tramway: extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.73	40	24.29
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève)	58.99	40	23.60
Totale		644.34		247.11

Lista delle misure nel settore tram/treno, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	106.88	35	37.41
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89.33	35	31.27
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101.38	40	40.55
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	74.68	40	29.87
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (Nord) Partie Manno	27.88	30	8.36
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	129.85	40	51.94
6621 Genève	33-7 Extension du tramway: prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.31	40	43.72
Totale		639.31		243.12

Lista delle misure TP strada, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14.76	40	5.90
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3.53	35	1.24
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	56.99	40	22.80
2125 Bulle	Aménagements pour réseau bus	0.99	35	0.35
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6.75	40	2.70
3901 Chur	Städtische Tangentialbuslinie	2.11	40	0.84
5192 Lugano	Offerta TP 2010–12 (OTPLu2)	4.51	30	1.35
5586 Lausanne– Morges	Axes forts trolleybus A	48.00	40	19.20
	Réseau de bus TP Morges (2008–2014)	14.09	40	5.63
	Réseau de bus TP Lausanne (2009–2014)	29.01	40	11.61
6458 RUN	Réorganisation Interface TP St. Blaise y.c. électrification nouveau tracé Trolleybus 7	1.84	35	0.65
	Voies Trolleybus	1.84	35	0.65
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.46	40	2.58
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpendi- culaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9.43	40	3.77
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives–Communaux d'Ambilly (MICA): infrastructures pour trolleybus	10.47	40	4.19
6711 Delémont	Aménagements pour réseau bus	0.69	40	0.27
Totale		211.47		83.73

Lista delle misure TP strada, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11.15	35	3.90
	Bus-Eigentrassierung Wallisellen- Dietlikon	6.23	35	2.18
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.00	40	12.80
5586 Lausanne- Morges	Réseau de bus (2015–2018)	29.01	40	11.61
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud	12.22	40	4.89
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la gare d'Annemasse	6.98	40	2.79
Totale		97.60		38.17

Lista delle misure nel settore TMP, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0351 Bern	Verkehrssanierung Worb	57.69	35	20.19
0942 Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87.73	40	35.09
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	52.97	35	18.54
	Massn. Schlossberg (1. Etappe)	1.77	35	0.62
	K65: Buchrain, Anschluss A14- Inwil-Knoten Oberhofen	3.97	35	1.39
1711 Zug	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	89.78	40	35.91
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.93	40	5.17
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsopti- mierung Gennersbrunnerstrasse	2.53	40	1.01
	Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen	0.84	40	0.34
3203 St.Gallen/ Arbon-Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	35.93	40	14.37
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4.22	40	1.69
	Erschliessung von Chur West	6.75	40	2.70
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung LIV inkl. Anpassung Schlossberg- + Velotunnel)	32.53	40	13.01
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2.76	40	1.10
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9.11	35	3.19
6002 Brig-Visp- Naters	Neugestaltung Einfahrt Neue Sim- plonstrasse Brig-Glis	1.37	40	0.55
6458 RUN	Giratoire Place Numa-Droz	2.77	35	0.97
6711 Delémont	Gestion de la circulation sur giratoires	0.94	40	0.38
Totale		406.57		156.22

Lista delle misure nel settore TMP, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13.35	35	4.67
	Ausbau Knoten Bern- /Enstringerstrasse (Schlieren)	22.25	35	7.79
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorflplatz)	11.57	35	4.05
0404 Burgdorf	Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel)	1.40	40	0.56
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4.41	35	1.54
2581 Aareland	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	25.85	40	10.34
2701 Basel	H2, Umfahrung Liestal	77.49	40	30.99
	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina- Raurica)	36.16	40	14.46
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242.90	30	72.87
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.62	40	3.45
Totale		444.01		150.72

Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Attuazione piano TL (lista A)	43.42	35	15.20
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain-Länggasse (Bern)	6.01	35	2.10
	Attuazione piano TL (lista A)	16.71	35	5.85
0371 Biel/Bienne	Attuazione piano TL (lista A)	28.69	40	11.48
0404 Burgdorf	Attuazione piano TL (lista A)	4.34	40	1.74
0581 Interlaken	Attuazione piano TL (lista A)	3.94	40	1.58
0942 Thun	Attuazione piano TL (lista A)	13.06	40	5.23
1061 Luzern	Attuazione piano TL (lista A)	24.37	35	8.53
1711 Zug	Attuazione piano TL (lista A)	5.30	40	2.12
2125 Bulle	Attuazione piano TL (lista A)	3.31	35	1.16
2581 Aareland	Attuazione piano TL (lista A)	25.20	40	10.08
2601 Solothurn	Attuazione piano TL (lista A)	7.37	40	2.95
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park – Huningue	8.62	40	3.45
	Attuazione piano TL (lista A)	38.09	40	15.24
2939 Schaffhausen	Duraduct mit Lift	3.37	40	1.35
	Attuazione piano TL (lista A)	14.76	40	5.90
3203 St. Gallen/Arbon-Rorschach	Attuazione piano TL (lista A)	–	40	–
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3.42	30	1.02
	Attuazione piano TL (lista A)	6.92	30	2.08
3901 Chur	Attuazione piano TL (lista A)	13.07	40	5.23
4021 Aargau-Ost	Attuazione piano TL (lista A)	26.89	40	10.75
4566 Frauenfeld	Attuazione piano TL (lista A)	7.93	35	2.77
5192 Lugano	Attuazione piano TL (lista A)	8.98	30	2.69

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
5250 Mendrisiotto	Attuazione piano TL (lista A)	10.78	35	3.77
5586 Lausanne– Morges	Attuazione piano TL (lista A)	56.75	40	22.70
5938 Yverdon	Attuazione piano TL (lista A)	6.91	35	2.42
6002 Brig–Visp– Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig- Glis und Naters	2.88	40	1.15
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trassee in Naters	2.84	40	1.13
	Attuazione piano TL (lista A)	2.94	40	1.18
6458 RUN	Attuazione piano TL (lista A)	27.24	35	9.53
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12.22	40	4.89
	Attuazione piano TL (lista A)	18.33	40	7.33
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.14	40	0.86
	Attuazione piano TL (lista A)	1.20	40	0.48
Totale		458.00		173.94

Lista delle misure nel settore del traffico lento, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Attuazione piano TL (lista B)	14.65	35	5.13
0351 Bern	Attuazione piano TL (lista B)	31.46	35	11.01
0371 Biel/Bienne	Attuazione piano TL (lista B)	6.47	40	2.59
0404 Burgdorf	Attuazione piano TL (lista B)	11.31	40	4.52
0581 Interlaken	Attuazione piano TL (lista B)	–	40	–
0942 Thun	Attuazione piano TL (lista B)	8.14	40	3.26
1061 Luzern	Attuazione piano TL (lista B)	2.70	35	0.95
1711 Zug	Attuazione piano TL (lista B)	8.83	40	3.53
2125 Bulle	Attuazione piano TL (lista B)	–	35	–
2581 Aareland	Attuazione piano TL (lista B)	–	40	–
2601 Solothurn	Attuazione piano TL (lista B)	6.09	40	2.43
2701 Basel	Attuazione piano TL (lista B)	4.31	40	1.72
2939 Schaffhausen	Attuazione piano TL (lista B)	1.69	40	0.67
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Attuazione piano TL (lista B)	1.69	40	0.67
3336 Obersee	Attuazione piano TL (lista B)	–	30	–
3901 Chur	Attuazione piano TL (lista B)	4.39	40	1.75
4021 Aargau-Ost	Attuazione piano TL (lista B)	–	40	–
4566 Frauenfeld	Attuazione piano TL (lista B)	–	35	–
5192 Lugano	Attuazione piano TL (lista B)	8.08	30	2.42
5250 Mendrisiotto	Attuazione piano TL (lista B)	10.78	35	3.77
5586 Lausanne– Morges	Attuazione piano TL (lista B)	–	40	–
5938 Yverdon	Attuazione piano TL (lista B)	11.67	35	4.09
6002 Brig–Visp– Naters	Attuazione piano TL (lista B)	2.01	40	0.80
6458 RUN	Attuazione piano TL (lista B)	6.67	35	2.33

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
6621 Genève	Attuazione piano TL (lista B)	17.45	40	6.98
6711 Delémont	Attuazione piano TL (lista B)	1.89	40	0.75
Totale		160.26		59.37

Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14.33	35	5.02
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4.45	35	1.56
	Quarz Prio A: Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserplatz, Witikonstrasse	24.03	35	8.41
	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28.49	35	9.97
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.14	35	6.00
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse-Buchserplatz	6.86	35	2.40
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.14	35	1.80
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.00	40	2.00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	8.91	40	3.56
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfrau-strasse	3.77	40	1.51
	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez	0.94	40	0.38
1061 Luzern	K65: Buchrain	2.65	35	0.93
	K17: Root Ronnatt-Knoten Tell	7.95	35	2.78
2125 Bulle	b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté	1.23	35	0.43
	c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple-La Trême)	1.29	35	0.45
	Réaménagement de l'axe d'entrée Nord	4.46	35	1.56

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4.63	35	1.62
	a. réaménagement de la rue et de la place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple-Union)	3.34	35	1.17
	Réaménagement de la rue de La Condémine	2.40	35	0.84
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2.68	35	0.94
	Réaménagement de la traversée de Vuadens	2.14	35	0.75
2581 Aareland	Aarau Umgestaltung K109 Bahn- hofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)	1.72	40	0.69
	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.45	40	1.38
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.17	40	2.07
	Ortzentrum Schönenwerd	2.59	40	1.03
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrten: Weissensteinstr.	1.29	40	0.51
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14.64	40	5.85
	Umgestaltung/Sanierung Orts- durchfahrt Augst und Kaiseraugst	9.81	40	3.93
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26.69	40	10.68
	Verkehrsberuhigung Riehen/ Umgestaltung Lörracherstrasse	11.25	40	4.50
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50.80	40	20.32
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse/ Verbesserung Rheinzugang	5.90	40	2.36
	Aufwertung und Verkehrsoptimie- rung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor	8.43	40	3.37
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	2.95	40	1.18
3203 St. Gallen/ Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5.06	40	2.02
3336 Obersee	Sternenkreuzung Eschenbach	0.70	30	0.21
	Schindellegi (Feusisberg) l. e	3.40	30	1.02
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.76	30	2.93

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5.17	40	2.07
	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Stras- senraumgestaltung	3.45	40	1.38
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6.89	40	2.76
	Wildegg Neugestaltung Ortsdur- chfahrt (K112: Abschnitt Bärenkrei- sel bis Grenze Holderbank)	6.45	40	2.58
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurch- fahrten Wohlen (K127/K266)	5.17	40	2.07
	Rudolfstetten Neugestaltung Or- tsdurchfahrt	3.45	40	1.38
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2.53	35	0.89
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4.22	35	1.48
	Flankierende Massnahmen Orts- durchfahrt Felben	0.84	35	0.30
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.06	30	6.02
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14.76	35	5.16
5586 Lausanne- Morges	Réaménagements routes principales	23.72	40	9.49
5938 Yverdon	Réaménagement du pont Bel-Air, du quai de la Thièle et de l'avenue de Grandson	7.34	35	2.57
	Réaménagement de la rue du Midi, de la rue du Curtil-Maillet et du Sud de la rue du Cheminet	3.27	35	1.15
	Réaménagement de la place Bel-Air, de la rue d'Orbe et de la rue de Neuchâtel	2.23	35	0.78
	Réaménagement de la rue des Remparts et de la place d'Armes	12.09	35	4.23
	Réaménagement du goulet de la rue du Casino	0.06	35	0.02
	Réaménagement de la rue de la plaine	1.81	35	0.64
	Réaménagement de l'avenue Haldi- mand	0.45	35	0.16

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
	Axe gare-lac par le Canal oriental: réaménagement de l'axe gare-lac le long du Canal oriental	7.13	35	2.50
	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	5.93	35	2.08
6002 Brig-Visp- Naters	Sanierung Furkastrasse Naters	2.09	40	0.84
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, av. Léop.-Robert	3.23	35	1.13
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.72	35	1.30
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.24	40	2.09
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.24	40	2.09
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse-route de Genève	5.76	40	2.30
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.79	40	1.12
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17.45	40	6.98
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.00	40	1.20
	Courroux	2.57	40	1.03
Totale		503.55		187.92

Lista delle misure nei settori riassetto degli attraversamenti dei centri abitati e sicurezza dello spazio stradale, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5.34	35	1.87
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl-Bümpliz)	17.14	35	6.00
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.53	40	2.21
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	2.77	40	1.11
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2.49	40	1.00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.04	40	1.22
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.45	40	1.38
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrt: Derendingen	1.71	40	0.69
	Ortsdurchfahrt: Oberdorf	1.29	40	0.51
	Ortsdurchfahrt: Subingen	2.14	40	0.86
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	3.96	40	1.59
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse	2.11	40	0.84
3203 St. Gallen/Arbon-Rorschach	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	1.69	40	0.67
	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.22	40	1.69
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.76	30	2.93
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	8.62	40	3.45
5586 Lausanne-Morges	Réaménagement routes principales (tranquillisation)	23.72	40	9.49
6002 Brig-Visp-Naters	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	2.36	40	0.94
6458 RUN	Vieille-ville: Revalorisation de l'espace-public par coupure du trafic de transit	7.38	35	2.58

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	21.82	40	8.73
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.00	40	1.20
	Courrendlin	5.57	40	2.23
Totale		139.11		53.19

Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Velostation HB	23.23	35	8.13
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.06	35	3.52
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	6.89	40	2.76
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	6.94	40	2.77
3203 St. Gallen/ Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16.87	40	6.75
	Bahnhof Nord SG	4.22	40	1.69
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7.15	30	2.15
	Rüti	2.67	30	0.80
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Busterminal Windisch & Ver- längerung PU-Mitte)	4.61	40	1.84
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10.34	40	4.14
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Ver- besserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraum- gestaltung)	10.68	40	4.27
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10.25	30	3.08
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35.42	30	10.63
	sistemazione piazzali della stazione	10.25	30	3.08
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FMV Stabio	1.82	35	0.64
	Nodo intermodale FFS Chiasso	9.11	35	3.19
	Nodo intermodale FFS Mendrisio	1.82	35	0.64
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la place de la Gare	2.00	35	0.70
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5.41	35	1.89
	Aménagement place du 1 ^{er} Août	0.59	35	0.21

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
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	78.55	40	31.42
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	40	4.89
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.73	40	3.49
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4.29	40	1.71
Totale		284.10		104.39

Lista delle misure nel settore nodi multimodali, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contri- buzione Confede- razione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Aufwertung Bahnhof Hardbrücke	26.70	35	9.35
	Umsteigezentrum Zürich-Örlikon	86.15	35	30.15
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/ Fussgängerunterführung Ost	8.62	40	3.45
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10.03	30	3.01
5586 Lausanne- Morges	Tunnel gare – St-François	12.22	40	4.89
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	7.85	35	2.75
Totale		151.58		53.60

Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità A

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	RVS W ^o thur: Ausbau Busspuren Stadt Winterthur	2.05	35	0.72
	RVS W ^o thur: Sanierung/Umgestaltung Verlustpunkte ÖV	12.02	35	4.21
	RVS W ^o thur: Dosierstellen	2.05	35	0.72
	Parkleitsystem	1.60	35	0.56
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32.53	35	11.38
0371 Biel/Bienne	MP Bus-Bevorzugung I	1.84	40	0.74
0942 Thun	Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	1.89	40	0.75
	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.66	40	2.26
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.41	35	1.54
	K13: Luzern, Kasernenplatz–Emmen-Seetalplatz	10.59	35	3.71
	K13: Emmen, Seetalplatz–Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8.39	35	2.94
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.),–Schlösslistrasse (exkl.)	3.97	35	1.39
	K4: Kriens, Grosshof–Kupferhammer	1.77	35	0.62
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.)–Einnündung Hergiswilstrasse	3.53	35	1.24
	K32: Luzern, Allmend	1.24	35	0.43
	1711 Zug	Parkplatzpolitik (Parkleitsystem)	2.21	40
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5.17	40	2.07
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2.59	40	1.03

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Autobahn)	9.22	40	3.69
2939 Schaffhausen	Dosierung/Verkehrslenkung	4.22	40	1.69
3203 St. Gallen/Arbon-Rorschach	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen A	28.51	40	11.40
3336 Obersee	Rüti	2.63	30	0.79
3901 Chur	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1.52	40	0.61
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)	3.45	40	1.38
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	10.34	40	4.14
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zuflusssteuerung und Busspuren	3.45	40	1.38
	Verkehrsmanagement Brugg Regio (Sicherung der Strassenkapazitäten K118)	0.95	40	0.38
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2.59	40	1.03
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld	5.90	35	2.07
5192 Lugano	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	2.01	30	0.60
5250 Mendrisiotto	Migliorie puntuali TP	1.50	35	0.53
6458 RUN	Voies bus	0.20	35	0.07
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	3.32	40	1.33
Totale		183.27		68.28

Lista delle misure nel settore gestione del sistema dei trasporti, priorità B

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA	Aliquota di contribuzione Confederazione [%]	Contributo Confederazione [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA; contributi massimi
0261 Zürich	Parkleitsystem	1.07	35	0.37
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schösslistrasse (inkl.)–Knoten Migros	4.15	35	1.45
	K4: Kriens, Zentrum	2.65	35	0.93
	K19: Kriens, Schlund	3.53	35	1.24
2581 Aareland	Parkleitsysteme Zofingen	0.86	40	0.34
3203 St. Gallen/Arbon–Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14.42	40	5.77
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.27	40	1.31
	Verkehrsmanagement Region - Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	5.86	40	2.34
6002 Brig–Visp–Naters	Parkleitsystem Brig-Glis – Naters	0.74	40	0.30
Totale		36.56		14.05

Lista delle misure A nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione mediante il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per poter beneficiare di un altro finanziamento

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5.21
	Doppelspur Bleien–Teufenthal	7.81
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.17
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharinental (Diessenhofen)	4.34
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.86
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4.34
	Strecke Reppischhof–Dietikon	5.21
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West – Erdmannlistein	11.28
5586 Lausanne– Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges–Bière	5.60
6458 RUN	Littorail: cadence 1/4 h aux heures de pointe	5.20
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières	1.65
Totale		55.67

Lista delle misure B nel settore ferrovia per le quali non è prevista una partecipazione finanziaria della Confederazione mediante il fondo infrastrutturale, ma che vengono esaminate per poter beneficiare di un altro finanziamento

Agglomerato	Misura	Costi d'investimento [mio. fr.]; livello dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld–Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7.81
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17.35
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen–Bleien	9.54
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21.69
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Buchs–Neugrüt	4.34
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1.74
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal– Würenlingen	38.17
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon–St-Cergue–Morez	11.28
Totale		111.92

