



16 agosto 2017

Revisione parziale dell'ordinanza sul traffico pesante, dell'ordinanza sulle strade nazionali, dell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e dell'ordinanza concernente le strade di grande transito

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione
(22 marzo 2017 – 30 giugno 2017)

Indice

1.	Situazione iniziale	3
2.	Pareri pervenuti.....	3
3.	Risultati della procedura di consultazione.....	3
3.1.	Compendio	3
3.2.	Osservazioni generali	4
3.3.	Pareri sulle singole disposizioni dei progetti	5
3.3.1.	Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante.....	5
3.3.2.	Ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali	5
3.3.3.	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale	9
3.3.4.	Ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito	35
3.4.	Ulteriori indicazioni e suggerimenti in relazione al programma Traffico d'agglomerato....	36
4.	Allegato: elenco dei pareri pervenuti.....	37
	Elenco abbreviazioni	39

1. Situazione iniziale

Con decisione del 22 marzo 2017 il Consiglio federale ha preso atto del progetto proposto per la consultazione riguardante la modifica parziale dell'ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (OTTP; RS 641.811), dell'ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (OSN; RS 725.111), dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin; RS 725.116.21) e dell'ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito (RS 741.272). Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) è stato autorizzato dal Consiglio federale a svolgere una procedura di consultazione.

Le cerchie interessate hanno avuto l'opportunità di esprimersi in merito fino al 30 giugno 2017. Nel presente rapporto sono stati considerati tutti i pareri pervenuti all'Ufficio federale delle strade (USTRA) e all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Complessivamente, sono stati spediti 96 inviti, cui sono seguiti 68 pareri, così ripartiti: 26 Cantoni, 2 conferenze cantonali, 4 partiti, 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 2 associazioni mantello nazionali dell'economia e altre 31 organizzazioni.

2. Pareri pervenuti

Partecipanti	Numero destinatari	Numero pareri
Cantoni	26	26
Conferenze cantonali	5	2
Partiti	13	4
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	2
Altri enti interessati	41	31
Totale	96	68

Un elenco dettagliato dei pareri pervenuti è disponibile nell'allegato al presente rapporto.

3. Risultati della procedura di consultazione

3.1. Compendio

L'impostazione dei progetti non è stata sostanzialmente contestata dai partecipanti. Le modifiche di ordinanza proposte dal Consiglio federale sono espressamente accolte con favore, del tutto o in parte, dai seguenti Cantoni e organizzazioni:

Appenzello Esterno (AR), Basilea Città (BS), Grigioni (GR), Giura (JU), Lucerna (LU), Neuchâtel (NE), Nidvaldo (NW), Svitto (SZ), Zugo (ZG), Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)¹, Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), PLR. I Liberali Radicali (PLR), Unione Democratica di Centro (UDC), Associazione traffico e ambiente (ATA), Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), Associazione svizzera degli importatori di automobili (auto-suisse), Centre Patronal (CP), Comunità d'interessi Commercio al Dettaglio (CI CDS), Touring Club Svizzero (TCS), Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera (VFAS), Federazione motociclistica svizzera (FMS), Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil, Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN) e l'associazione Agglomeration Rheintal.

¹ Il parere della DCPA è esplicitamente sostenuto, del tutto o in parte, dai Cantoni **AG, AR, BS, GR, LU, OW** e **SH**.

L'**Ufficio prevenzione infortuni (upi)** rinuncia a esprimere un parere, dichiarandosi in generale favorevole agli aspetti del progetto suscettibili di aumentare la sicurezza stradale.

Il Cantone di **Glarona (GL)** rimanda integralmente e senza altre osservazioni al parere della Conferenza dei governi dei Cantoni alpini.

Il Cantone di **Obvaldo (OW)** rinuncia a presentare un proprio parere e rimanda completamente a quello della DCPA, che condivide in ogni suo punto.

Il **RUN** si esprime esplicitamente soltanto sulle modifiche della OUMin, rimandando per il resto al parere del Cantone **NE**, appoggiato senza riserve.

Il Cantone di **Appenzello Interno (AI)** si pronuncia soltanto sulla revisione della OUMin.

Sono state inviate osservazioni e richieste di modifica in particolare in relazione alle disposizioni riguardanti il traffico d'agglomerato (art. da 19 a 24a OUMin), all'articolo 7 OSN rivisto in riferimento agli impianti di distribuzione di mezzi di propulsione alternativi e ai diversi allegati dell'OSN, dell'OUMin e dell'ordinanza concernente le strade di grande transito.

3.2. Osservazioni generali

In generale sono accolte positivamente la chiara approvazione del progetto FOSTRA da parte di Popolo e Cantoni e la conseguente garanzia di finanziamento delle strade nazionali e dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone di **Basilea Campagna (BL)** lamenta la difficoltà nell'individuare all'interno del progetto l'ordine cronologico di entrata in vigore delle diverse modifiche (in particolare per quanto riguarda la OUMin). Chiede pertanto che, qualora si riscontrino simili incomprensioni nei pareri degli altri Cantoni, la Confederazione ne garantisca la rettifica.

Il Cantone **LU** osserva che le modifiche di ordinanza non devono comportare svantaggi finanziari per il Cantone.

Il Cantone di **San Gallo (SG)** chiede che entro il 1° gennaio 2020 siano chiariti i tratti cantonali trasferiti alla Confederazione, la gestione dei progetti di potenziamento e i principi per la pianificazione della nuova infrastruttura supplementare delle strade nazionali.

UPSA, auto-suisse e **FMS** sono favorevoli alla rapida attuazione a livello di ordinanza del decreto relativo al FOSTRA, prevista per il 1° gennaio 2018.

UDC, FMS e **ASTAG** si aspettano che sia data priorità a interventi di aumento delle capacità e di decongestionamento di urgente necessità (per risolvere il problema delle code) e non a misure di isolamento acustico, coperture, chicane o mobilità lenta. Per la **FMS** è importante anche che l'infrastruttura stradale sia adeguata alle esigenze dei motociclisti, in particolare per quanto riguarda la sicurezza (p. es. barriere di protezione per guardrail in curva). L'**ASTAG** chiede inoltre un'attuazione sollecita del progetto FOSTRA, e, congiuntamente all'**UDC**, una modifica dell'OSN che introduca impianti, a suo avviso già da tempo necessari, per la rimozione di neve e ghiaccio dai veicoli utilitari.

Il **Partito socialista svizzero (PS)** insiste sull'elargizione completa e in funzione delle necessità dei contributi previsti per legge per i programmi d'agglomerato di cui all'articolo 17f LUMin che, a suo parere, sono di massima priorità per la politica dei trasporti futura. Riguardo alle strade, la manutenzione deve avere la precedenza assoluta rispetto al potenziamento. Sono tuttavia necessari anche e soprattutto investimenti in nuove tecnologie per il controllo e la regolazione del traffico: le possibilità offerte dalla digitalizzazione vanno sfruttate sistematicamente, antepoendole al potenziamento, affinché contribuiscano a ridurre globalmente il traffico e il relativo inquinamento.

L'**Unione delle città svizzere (UCS)** interpreta il chiaro «sì» al FOSTRA come un incarico ai responsabili di tutti i livelli. La Confederazione ha il dovere di trasformare e potenziare le strade nazionali all'interno e nei pressi di città e agglomerati in modo da rafforzarne l'attrattività economica e la qualità di vita. A tale scopo è indispensabile una stretta collaborazione con i Comuni e Cantoni interessati. Dal canto

loro, Cantoni, città e Comuni potrebbero pianificare e attuare altre misure volte a migliorare efficacemente il traffico d'agglomerato. La Confederazione è chiamata ad accelerare la verifica e l'attuazione dei programmi d'agglomerato introducendo procedure snelle.

Il **Partito verde liberale svizzero (PVL)** ritiene la mobilità elettrica uno strumento importante ai fini di una mobilità sostenibile. I veicoli elettrici sono economici, possono essere alimentati con energia rinnovabile e producono meno emissioni acustiche e atmosferiche. È per questo che il PVL chiede già da tempo un programma nazionale sulla mobilità elettrica comprendente la realizzazione di una rete nazionale di stazioni di ricarica.

3.3. Pareri sulle singole disposizioni dei progetti

3.3.1. Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante

Articolo 38 capoverso 4

Il Cantone di **Turgovia (TG)** e l'**Unione sindacale svizzera (USS)** concordano pienamente con le modifiche proposte.

I Cantoni di **Argovia (AG), AR, Berna (BE), Ginevra (GE), GR, NW, SG, Soletta (SO), Ticino (TI), Vaud (VD)** e **Vallese (VS)** nonché **UTP** e **ATA** non hanno particolari osservazioni (aggiuntive) o obiezioni in merito a questa modifica.

Oltre all'adeguamento dell'ordinanza sul traffico pesante proposto dal Consiglio federale, il Cantone **AG** invita la Confederazione ovvero l'**USTRA** a verificare una **TTPCP** a tariffe differenziate sulla base di un rilevamento mediante **GPS**. Un tale sistema contribuirebbe in maniera significativa a decongestionare le strade cantonali e in particolare i tratti di attraversamento delle località.

3.3.2. Ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali

Il Cantone **TG** e l'**USS** sono esplicitamente d'accordo con tutti gli adeguamenti proposti per l'ordinanza sulle strade nazionali.

Il Cantone **GE** dichiara di non avere osservazioni al riguardo.

Il Cantone **GR** rinvia al parere della **DCPA** senza aggiungere altre osservazioni.

Il Cantone **SG** osserva che in particolare sugli svincoli nelle aree urbane circola traffico misto. Essendo la Confederazione competente per la pianificazione, progettazione e costruzione di questi tratti, deve farsi carico anche dei relativi costi. Il Cantone chiede quindi che l'articolo 2 OSN venga integrato di conseguenza.

Articolo 2 lettera i

La modifica proposta dal Consiglio federale non è stata oggetto di obiezioni. Il Cantone **VS** ritiene gli adeguamenti pertinenti e utili.

Articolo 3a

Per rafforzare il coordinamento intermodale tra strada e ferrovia il Cantone **SG, Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil**, le associazioni **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** chiedono di integrare l'elenco con indicazioni volte al coordinamento con il programma di sviluppo strategico ferroviario per corridoi.

I Cantoni **AR** e **TG** chiedono, in analogia all'articolo 4 capoverso 2 lettera e della legge sul fondo infrastrutturale (tener conto in modo adeguato di tutte le regioni), di integrare l'elenco con indicazioni relative alla compensazione regionale.

Il Cantone **AG** chiede di integrare l'articolo con le indicazioni per definire la priorità di interventi e progetti sulla base della rilevanza economica, ritenendo particolarmente importante che si tenga conto anche di

questo aspetto nello stabilire l'ordine di priorità dei lavori di eliminazione delle criticità sulle strade nazionali (p. es. utilizzando come indicatore il numero di code).

I Cantoni **NW** e **VS** dichiarano di non avere obiezioni a questa disposizione.

L'**ATA** considera incompleta la lista proposta dal Consiglio federale: si rammarica in particolare del fatto che in questa pianificazione non si tenga sufficientemente conto del potenziale e delle possibilità offerte dalla digitalizzazione, ad esempio in relazione all'evoluzione dell'automobile a guida autonoma, al mobility pricing e al miglioramento della sicurezza stradale. L'**ATA** chiede pertanto di integrare l'elenco con un'analisi degli effetti della digitalizzazione sulla mobilità e delle esigenze del traffico motorizzato privato, in particolare quanto al dimensionamento dei progetti di eliminazione delle criticità.

Articolo 7

La possibilità per l'**USTRA** di autorizzare stazioni di ricarica veloce nelle aree di sosta è esplicitamente approvata dai Cantoni **TG**, **Friburgo (FR)**, **SO**, **TI** e **VS** nonché da **DCPA**, **CP**, **PVL**, **FST**, **UDC**, **USAM**, **PS**, **TCS**, **ATA** e **Swiss eMobility**.

Il Cantone **NW** dichiara di non avere obiezioni agli adeguamenti.

Per permettere agli operatori privati di gestire in maniera redditizia i propri impianti di distribuzione di mezzi di propulsione alternativi (in particolare gas ed elettricità), **UPSA**, **auto-suisse**, **l'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS)** e **VFAS** chiedono la costruzione di apposite condotte nel quadro della promozione delle infrastrutture di ricarica da parte del Consiglio federale. I Cantoni **BS** e **BL** nonché **Swiss eMobility**, **PVL**, **TCS** e **Gottardo Fast Charge SA (GoFastCharge)** chiedono che la Confederazione predisponga i necessari allacciamenti alla rete di distribuzione elettrica per le stazioni di ricarica veloce.

PLR e **TCS** chiedono inoltre un rapido chiarimento, in particolare anche in merito alla competenza di finanziamento per la realizzazione dell'infrastruttura di base (p. es. approvvigionamento di energia elettrica), convinti che investimenti iniziali ingenti potrebbero essere d'ostacolo a una rapida diffusione delle tecnologie di propulsione alternative.

Capoverso 1

Poiché con ogni probabilità la mobilità elettrica vedrà un'enorme crescita della domanda, la **DCPA** chiede alla Confederazione di rinunciare alla formulazione potestativa e di dotare le aree di sosta con stazioni di ricarica veloce entro un termine ragionevole ancora da definire, a condizione che esistano gli allacciamenti necessari.

Swiss eMobility, **PVL** e **GoFastCharge** chiedono una durata massima dell'autorizzazione di 30 anni invece dei 20 proposti dal Consiglio federale, in ragione dei costi d'investimento relativamente elevati.

L'**ATA** osserva che nel quadro del rilascio dell'autorizzazione andrebbero previste disposizioni per la gestione di stazioni di ricarica veloce per autocarri elettrici, dato che la loro immissione sul mercato è solo una questione di tempo.

Capoverso 2

Mancando valori empirici relativi al prezzo di mercato, per il **PLR** non è chiaro come saranno calcolate le indennità per i gestori di stazioni di ricarica. Anche l'**ATA** chiede un chiarimento sulla definizione dell'indennità di utilizzo.

Capoverso 3

Il Cantone **BE** considera sostanzialmente problematica la scomparsa, attraverso l'autorizzazione di impianti di rifornimento e strutture di ristoro nelle aree di sosta, della distinzione funzionale tra queste ultime e le aree di servizio e la conseguente concorrenza per i gestori. Chiede pertanto con enfasi che i Cantoni in cui hanno sede le aree di servizio limitrofe abbiano il diritto di esprimere il proprio parere, ritenendo insufficiente una semplice indagine conoscitiva. Sono di simile avviso anche la **DCPA** e i Cantoni **BS** e **BL** che, pur essendo fondamentalmente favorevoli a strutture di ristoro e rifornimento non mobili nelle aree di sosta, chiedono che ai Cantoni sede di aree di servizio adiacenti sia concesso il diritto a esprimersi o che sia necessaria la loro approvazione.

Capoverso 4

Il divieto di mescolta e vendita di alcolici nelle aree di sosta vede il favore esplicito dell'**ATA**, mentre **UPSA, auto-suisse, USAM e VFAS** chiedono, con riferimento alla mozione 17.3267 della CTT-N, di eliminarlo, ritenendo che il divieto di assumere alcool per i conducenti sia già disciplinato in maniera sufficientemente chiara e reputando opportuno permettere ai passeggeri il consumo di bevande alcoliche. Il Cantone **VS** chiede di tener conto dei recenti dibattiti e decisioni del Parlamento in relazione all'abolizione del divieto nelle aree di servizio.

Capoverso 5

UPSA, auto-suisse, USAM e VFAS ritengono che la prescrizione secondo cui le strutture di rifornimento e ristoro devono essere rimosse dall'area di sosta ogni sera debba essere stralciata, in particolare per l'inutile dispendio di tempo aggiuntivo che comporta. Anche il Cantone **VD** è critico nei confronti di questa disposizione.

L'**ATA** è favorevole all'obbligo di strutture mobili nelle aree di sosta.

Capoverso 6

L'**ATA** chiede che le stazioni di ricarica veloce siano segnalate sugli appositi cartelli indicanti le aree di sosta interessate.

GoFastCharge considera essenziale la segnalazione delle stazioni di ricarica veloce, presume tuttavia che con la proposta del Consiglio federale ciò sarà possibile e che venga rifiutata soltanto la segnalazione delle strutture di ristoro.

Capoverso 7

Secondo la **DCPA**, il Cantone **BS** e il **PVL**, le stazioni di ricarica veloce devono essere basate su un sistema non proprietario tecnicamente aperto. La **DCPA** e il Cantone **BS** domandano pertanto una modifica in tal senso della disposizione. Il **PVL** chiede inoltre che non vengano privilegiati determinati utenti (tipi di veicoli o di prese, accordi contrattuali con i gestori delle infrastrutture di ricarica, fornitori di energia e simili) e la possibilità di ricarica senza doversi premunire di un contratto o di un dispositivo di autenticazione (p. es. scheda RFID, app key). Il **TCS** chiede, oltre a un accesso non discriminatorio alle stazioni di ricarica, la sicurezza degli impianti per gli utenti delle aree di sosta e un servizio 24 ore su 24.

Articolo 13

Il Cantone **BL** osserva che con il nuovo decreto sulla rete stradale è la prima volta che all'interno del proprio territorio delle strade di attraversamento delle località adiacenti a edifici diventano strade nazionali. In tali casi gli allineamenti di cui all'articolo 13 capoverso 1 OSN non sono adeguati, per cui occorre prevedere espressamente distanze minori.

Il Cantone **ZH** fa notare che per progetti costruttivi entro gli allineamenti di tratti stradali all'interno dei centri abitati si devono valutare questioni non disciplinate dalla legislazione sulle strade nazionali (accesso diretto/posteriore, visibilità ecc.). Il fatto che l'articolo 24 della legge federale sulle strade nazionali richieda il coinvolgimento dell'USTRA in queste procedure non risolve il problema. Il Cantone chiede pertanto di integrare nell'OSN una disposizione che dichiari applicabile ai tratti NEB il diritto cantonale per quanto riguarda le autorizzazioni edilizie.

Capoverso 4

I Cantoni **BL, VS e ZH** sono esplicitamente favorevoli alla normativa proposta dal Consiglio federale.

Il Cantone **SG** ritiene invece la proposta inappropriata e chiede di stralciare il capoverso in questione. Coglie inoltre l'occasione per domandare informazioni sul prosieguo della procedura di rettifica degli allineamenti.

Il Cantone **NW** dichiara di non avere obiezioni alla proposta del Consiglio federale.

Allegato 1

Il Cantone **BE** chiede un adeguamento dell'allegato, ritenendo che le modifiche proposte non tengano completamente conto dell'avanzamento dei lavori sul territorio cantonale. Osserva inoltre che non è stata ancora considerata la valutazione di opportunità sul Brünig riguardo al tratto Unterbach – Lungern sud e al completamento della rete.

I Cantoni **NW** e **VS** dichiarano di non avere obiezioni alle modifiche all'allegato.

Allegato 3

La revisione dell'allegato è esplicitamente approvata da **Agglo St. Gallen – Bodensee** e dall'associazione **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**, mentre il Cantone **VS** non ha osservazioni in merito.

Agglo St. Gallen – Bodensee e l'associazione **Agglomeration Rheintal** sarebbero favorevoli a una (ulteriore) partecipazione attiva della Confederazione alla messa a punto e all'attuazione dei piani.

Il Cantone **BS** rileva l'assenza della tangenziale est nell'elenco della Regione di Basilea presumendo che si tratti di una svista.

Il Cantone **AG**, oltre a informare sui propri piani di gestione del traffico, attuali o previsti, evidenzia la priorità da attribuire al funzionamento dell'interfaccia tra le strade nazionali e cantonali per garantire l'intero sistema «strada» e la conseguente utilità per la Confederazione e i Cantoni. Come la **DCPA**, anche il Cantone ritiene che con il trasferimento di strade subordinate alla rete nazionale si interferisca nella sovranità cantonale. È dubbio se la Confederazione possa, in caso di necessità, basarsi sull'OSN per obbligare un Cantone ad adottare misure eventualmente contrarie ai suoi interessi. A tale riguardo si pone anche la questione della partecipazione alle spese da parte della Confederazione. Al di là delle modifiche di ordinanza proposte dal Consiglio federale, viene pertanto richiesta una precisazione dell'articolo 52 OSN, esplicitamente appoggiata anche dai Cantoni **AR** e **BL**.

Il Cantone **NW** osserva che l'attuale elenco non comprende strade nel proprio ambito di competenza. L'elenco della Regione di Lucerna va integrato con la strada tra Hergiswil e Stans nord, coinvolgendo il Cantone **NW** nella realizzazione del relativo piano di gestione del traffico.

Il Cantone **SZ** concorda con lo stralcio di tutti i tratti stradali del Cantone riportati nella normativa precedente per i quali andrebbero realizzati piani di gestione del traffico. Nel suo caso non avrebbe senso elaborare simili piani dal momento che esistono piani di deviazione del traffico in caso di eventi critici e non vi sono altre opzioni rispetto agli attuali percorsi alternativi.

Secondo l'**UCS** è essenziale una gestione del traffico globale dal punto di vista urbano, in particolare allo scopo di decongestionare le reti stradali cantonali e comunali. Ciò presuppone che si tenga conto delle interazioni tra strade nazionali e reti subordinate, motivo per cui è indispensabile coinvolgere i Comuni direttamente interessati nell'elaborazione dei piani di gestione del traffico. L'articolo 52 capoverso 3 OSN deve essere adeguato di conseguenza.

L'**UTP** appoggia le misure volte a decongestionare la rete secondaria soprattutto nei casi in cui ciò contribuisca a un miglioramento dei trasporti pubblici.

3.3.3. Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale

Titolo, ingresso e articoli 1 e 8

In merito all'adeguamento del titolo e alle modifiche all'ingresso e agli articoli 1 e 8 dell'OUMin proposti dal Consiglio federale non ci sono state osservazioni.

Articolo 4a

I Cantoni **TI** e **NW** dichiarano di non avere osservazioni o obiezioni in merito a questa disposizione.

Il Cantone **NE** è favorevole all'aumento del contributo federale massimo al 60 per cento.

L'**USS** appoggia espressamente le precisazioni, in particolare per quanto riguarda la dimostrazione dell'interesse pubblico, il rispetto della pianificazione dell'USTRA nell'ambito della manutenzione e della sistemazione, il calcolo e la ripartizione dei costi nonché il beneficio aggiuntivo rispetto alla variante di base della Confederazione.

Il Cantone **AG** ritiene che non sia chiaro come l'utilità dell'impianto per le strade nazionali in quanto elemento discriminante per la partecipazione della Confederazione ai costi venga determinata. Chiede pertanto di precisarlo per lo meno nel rapporto esplicativo.

Secondo il Cantone **VS**, il nuovo articolo 4a OUMin contiene precisazioni utili e necessarie.

Capoverso 1

L'**ATA** giudica insufficiente la formulazione di questa disposizione per quanto riguarda gli effetti delle opere su ambiente e salute (rumore, aria). Pur appoggiando l'orientamento del Consiglio federale, ritiene che la partecipazione della Confederazione debba essere più marcata nel caso di opere che contribuiscono alla tutela di uomo e ambiente. Convinta che i costi per la realizzazione di opere di protezione quali coperture di autostrade siano giustificati dal beneficio sociale ed economico a lungo termine, ATA è favorevole alla realizzazione di tali opere e al conseguente sostegno della Confederazione. Chiede pertanto di integrare l'elenco includendo i benefici dell'impianto per l'ambiente e la salute della popolazione riguardo alla protezione da inquinamento acustico e atmosferico.

Capoverso 2

Il Cantone **TG** propone di introdurre la possibilità di pagamento rateale poiché in determinate circostanze un versamento unico potrebbe rappresentare per alcuni Cantoni o terzi un onere finanziario non indifferente.

Capoverso 4

Secondo il Cantone **GE** occorre precisare la formulazione della disposizione dal momento che può essere intesa come un'esenzione per terzi dalla partecipazione ai costi di manutenzione nel quadro delle spese aggiuntive calcolate su 25 anni.

Il Cantone **SZ** ritiene problematico che i costi di manutenzione edile e corrente possano essere solo stimati e che questa stima debba essere effettuata entro il completamento dell'impianto. Propone quindi di prevedere la possibilità di ricalcolare, dopo cinque o dieci anni, le spese aggiuntive sulla base dei dati empirici concreti, adeguandole a partire da un determinato scarto (p. es. 10%).

Il **PS** esige che nel caso di una ponderazione dei benefici di un progetto stradale rispetto all'interesse pubblico debba essere data la priorità alla tutela della natura e del paesaggio.

L'**ATA** chiede un'integrazione della lettera a in relazione all'utilità dell'impianto in materia di protezione da immissioni inquinanti di cui agli articoli 13 e 19 della legge sulla protezione dell'ambiente, nonché della lettera b in merito alla tutela dell'ambiente e della salute della popolazione.

Articolo 15a

I Cantoni **NW**, **TI** e **VS** dichiarano di non avere osservazioni o obiezioni riguardo a questa disposizione.

Al Cantone **BL** non è chiaro come vengano gestite le variazioni della somma di compensazione connesse all'articolo 5 capoverso 4 LUMin; chiede pertanto di inserire una precisazione al riguardo nell'ordinanza e nel rapporto esplicativo.

Il Cantone **JU** deplora il bilancio negativo per il Cantone malgrado la cessione della strada H18 alla Confederazione: alla riduzione di 1,8 milioni di franchi dei contributi alle strade principali si contrappone l'importo stimato di 220 000 franchi per maggiori costi di manutenzione annui a carico della Confederazione. Il Cantone esige che nel 2020 la Confederazione avvii immediatamente i lavori di manutenzione necessari su questo tratto e che si impegni nel quadro del progetto della nuova H18.

Il Cantone **NE** conferma di aver preso atto della diminuzione dei contributi globali destinatigli, ma accetta tale situazione data la contestuale assunzione dei costi di manutenzione e potenziamento della H20 da parte della Confederazione.

La nuova disposizione è esplicitamente approvata dal Cantone **TG**.

La **DCPA** conferma di appoggiare il meccanismo di compensazione concordato con l'USTRA.

Articolo 17 capoverso 2

Il Cantone **TG** critica la mancanza di trasparenza nella determinazione dei contributi. Il Cantone **VS** dichiara di non avere osservazioni sulle modifiche in questione.

Articolo 18

Riguardo a quest'articolo non sono state espresse osservazioni.

Articolo 19 capoverso 3

Il Cantone **NW** ritiene questa modifica adeguata.

L'**Associazione dei Comuni svizzeri (ACS)** chiede che le aggregazioni comunali non si ripercuotano negativamente sui programmi d'agglomerato previsti e accoglie con favore la prima frase dell'articolo 19 capoverso 3 OUMin. La normativa dovrebbe tuttavia spingersi oltre, ossia in un primo tempo anche i Comuni non elencati nell'allegato 4 che si aggregano con quelli aventi diritto ai contributi dovrebbero averne diritto. Si propone pertanto di completare la disposizione di conseguenza.

Il Cantone **NE** e il **RUN** sono favorevoli al margine di manovra conferito al DATEC per adeguare l'elenco degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi (elenco ACADC) in caso di aggregazioni comunali. Il Cantone **VD** constata e ritiene positivo che questa competenza offra l'opportunità di adeguare con maggiore regolarità il perimetro secondo l'Ufficio federale di statistica (UFS) allo sviluppo delle dinamiche territoriali.

La **DCPA** e i Cantoni **AG, AR, BE, BS, GR, LU, OW** e **SH** chiedono di non penalizzare le aggregazioni comunali e propongono di concedere i contributi al nuovo Comune frutto dell'aggregazione nel caso in cui almeno un Comune di quelli associatisi vi abbia diritto.

Secondo il Cantone **BE** il fatto che il DATEC decida in merito al diritto ai contributi dei nuovi Comuni non riflette quanto emerso dalla discussione del gruppo di lavoro «Città e agglomerati aventi diritto ai contributi».

Il Cantone **FR** e l'**agglomération Rivelac** chiedono di inserire un nuovo capoverso 4 all'articolo 19 OUMin proponendo il testo seguente: «Se un agglomerato, nell'ambito dell'elaborazione del proprio programma d'agglomerato, dimostra che un perimetro diverso da quello dell'allegato 4 è più pertinente e giustificato, il detto agglomerato non è penalizzato e può beneficiare dei contributi federali al pari dei Comuni indicati nell'allegato».

Secondo il Cantone **NE** e il **RUN**, nell'adeguare l'elenco ACADC il Consiglio federale deve mantenere una certa flessibilità, considerando i cambiamenti delle esigenze e della strategia di sviluppo territoriale nel corso del tempo.

Nel rapporto esplicativo si afferma che, poiché il DATEC non era sempre a conoscenza delle aggregazioni comunali, è stato praticamente impossibile applicare nella pratica il principio di cui al capoverso 3 vigente, secondo il quale il DATEC può adeguare l'allegato in caso di aggregazioni comunali. Al riguardo l'ATA replica che l'UFS aggiorna regolarmente l'elenco ufficiale dei Comuni inserendo alla fine dell'anno tutti i cambiamenti delle reti comunali in un elenco pubblicato sul suo sito e quindi facilmente accessibile al DATEC.

Articolo 21a

Il Cantone **NW** reputa adeguato il versamento di contributi federali forfettari per determinate categorie di provvedimenti. Anche il Cantone **TI** è decisamente favorevole a questo adeguamento.

I Cantoni **SZ** e **TG** nonché l'**ACS** sono chiaramente a favore dell'introduzione di provvedimenti con contributi federali forfettari.

Anche i Cantoni **AG**, **BL**, **FR**, **GR**, **SG** e **SO**, **USS**, **UCS**, gli agglomerati **Agglo St. Gallen – Bodensee**, **Brig-Visp-Naters**, **Delémont**, **Freiburg**, **Rivelac**, **Chablais Agglo**, **Regio Wil** e **RUN**, le associazioni **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz**, **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** nonché **CP** e **SVI** sono favorevoli a questo adeguamento o a questa semplificazione. L'**Agglomeration Brig-Visp-Naters** spera che in questo modo si possano sostenere anche diverse misure minori ma di notevole effetto (p. es. sicurezza per gli attraversamenti di abitati nei Comuni circostanti) negli agglomerati di dimensioni minori in Svizzera.

Il Cantone **VS** reputa che l'introduzione dei contributi federali forfettari previsti per alcune categorie di provvedimenti possa o debba essere accolta favorevolmente.

Il Cantone **SZ** ritiene che i contributi federali forfettari per i provvedimenti d'agglomerato siano una soluzione adeguata e fattibile che permetterà ai Cantoni di disporre con maggiore libertà.

In linea di massima **auto-suisse**, **UPSA** e **VFAS** sono a favore di una diminuzione della burocrazia, che costituisce l'obiettivo di fondo dell'adeguamento in questione. Apprezzano inoltre il fatto che determinati contributi saranno versati a forfait e non sarà più necessario inoltrare un rendiconto finale per ogni singolo provvedimento di minore entità nell'ambito di un progetto d'agglomerato.

Il Cantone **NW** e il **CP** segnalano che il cofinanziamento della Confederazione per programmi d'agglomerato con l'introduzione di contributi federali forfettari potrebbe essere migliorato. I Cantoni **FR**, **NW**, **SZ** e **TG**, **ACS**, **UCS**, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, il **Pôle métropolitain du Genevois français**, i dipartimenti **Ain** e **Haute Savoie** reputano che questo adeguamento permetta uno sgravio amministrativo, mentre i Cantoni **FR**, **NE** e **TI**, gli agglomerati **Delémont**, **Freiburg** e **RUN** nonché **SVI** e **UTP** ritengono che comporti una semplificazione (delle procedure). Inoltre, la **SVI** afferma che l'obiettivo di non precludere alle categorie di provvedimenti menzionate la possibilità di un cofinanziamento della Confederazione a causa di costi inferiori è legittimo e, con il metodo proposto, è considerato una soluzione adeguata. Il Cantone **UR** approva apertamente le semplificazioni amministrative e continuerà a promuovere l'attuazione di misure di portata limitata. **Agglo St. Gallen – Bodensee**, **Regio Wil** e le associazioni **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** osservano che l'articolo 21a OUMin si ripercuoterà positivamente su efficienza ed efficacia dell'attuazione dei programmi d'agglomerato. Secondo l'**Agglomeration Freiburg**, un contributo forfettario per pacchetto di provvedimenti permetterà di facilitare il trattamento delle domande e di semplificare l'attuazione scaglionata delle misure.

I Cantoni **GR** e **SO** nonché l'**Agglomeration Freiburg** appoggiano la proposta di semplificare il rendiconto mediante accordi sul finanziamento o di stipularne uno solo per categoria di provvedimenti.

Il Cantone **SZ** apprezza che in futuro non sarà più necessario un rendiconto finale per questi provvedimenti.

I Cantone **NE** e il **RUN** concordano senza riserve con l'intenzione del Consiglio federale di rinunciare alle prestazioni proprie degli agglomerati nelle convenzioni sulle prestazioni.

Il Cantone **SH** osserva che finora, di norma, hanno avuto diritto ai contributi «soltanto» i provvedimenti previsti nei Comuni-nucleo, al di fuori dei quali le prestazioni dovevano invece essere proprie e vincolanti. In futuro, dovranno avere diritto ai contributi tutti i provvedimenti dei Comuni aggregati, quindi anche quelli al di fuori del nucleo d'agglomerato. L'ampliamento del diritto ai contributi è valutato positivamente, giacché così aumentano le chance di realizzazione di progetti importanti.

I Cantoni **BE, BS e ZH** nonché **Agglo Basel** sono favorevoli e sostengono in linea di massima questa disposizione che, secondo il Cantone **BS e Agglo Basel**, incentiva la realizzazione negli agglomerati di importanti misure di portata limitata, mentre il Cantone **ZH** sottolinea la flessibilità che ne risulta.

Al **PS** i provvedimenti proposti appaiono promettenti quanto a semplificazione ed efficienza di procedure e procedimenti; evidenzia tuttavia che, per i programmi d'agglomerato, è di massima priorità un finanziamento vincolante a lungo termine e soprattutto sufficiente. A suo avviso sono particolarmente importanti e devono pertanto essere in primo piano soprattutto le misure a sostegno dei trasporti pubblici e del traffico pedonale e ciclabile. Le modifiche di ordinanza attualmente proposte non devono comportare tagli a questi programmi importanti per la sicurezza, la tutela dell'uomo e dell'ambiente e la protezione acustica. Al contrario, occorre rafforzare tali ambiti.

L'**ATA** non è contraria all'introduzione di un meccanismo di finanziamento forfettario per le infrastrutture del traffico lento. In considerazione dei mezzi limitati e insufficienti a disposizione degli agglomerati, chiede tuttavia dei chiarimenti e una migliore definizione nell'ordinanza. L'associazione osserva che il rapporto esplicativo tratta elementi non contenuti nell'ordinanza, in particolare le misure di sicurezza negli spazi pubblici o la creazione di corsie riservate agli autobus, oltre all'uso nella versione tedesca del termine «Sicherheit», diverso dal termine francese «sécurisation».

La **D CPA** e i Cantoni **AG, BS, GR, LU e OW** evidenziano che, pur comportando un onere iniziale per gli agglomerati, le nuove disposizioni di cui all'articolo 21a OUMin aumentano l'efficienza a medio e lungo termine e accrescono la flessibilità, purché l'attuazione sia veramente il più semplice possibile. Attualmente la **D CPA** e i Cantoni **AG, GR, LU e OW** hanno ancora dubbi in merito. Anche il Cantone **SZ** constata un certo onere supplementare temporaneo per gli enti responsabili e la Confederazione. Tuttavia, a medio termine, l'onere amministrativo per le categorie di provvedimenti che beneficiano di contributi forfettari diminuirà in termini di controlling finanziario e attuativo, tanto più che verrà completamente meno il rendiconto finale. Il Cantone **SZ** fa presente che l'onere amministrativo specifico ai progetti per gli enti responsabili rimarrà in gran parte invariato per quanto riguarda la progettazione, lo sviluppo e l'inoltro di una misura. **Chablais Agglo** stima che l'onere amministrativo legato alle procedure di attuazione potrebbe essere molto gravoso, in particolare per gli agglomerati minori.

Il Cantone **FR** osserva che potrebbero crearsi rapidamente due categorie di agglomerati, ossia quelli di piccole e medie dimensioni, che beneficiano soprattutto dei contributi federali forfettari, e quelli di grandi dimensioni, sui quali si concentrano i provvedimenti singoli più costosi.

UDC e FMS sono critiche in merito all'introduzione di contributi federali forfettari per misure di portata limitata, che porta indubbiamente a un'auspicata diminuzione degli oneri amministrativi di tutti gli interessati per l'esame e l'attuazione di programmi d'agglomerato, ma secondo loro presenta anche un «potenziale di abuso».

Secondo il Cantone **GE**, l'introduzione di provvedimenti con contributi federali forfettari necessita una precisazione delle modalità d'attuazione. **GLCT, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français** e i dipartimenti **Ain e Haute Savoie** auspicano informazioni più precise in merito al calcolo degli importi forfettari dei provvedimenti. In particolare, il **GLCT** pone le seguenti domande: Sono sempre previsti indicatori per valutare la plausibilità delle misure interessate? Se sì, quali? Come è calcolato il budget per i provvedimenti che potrebbero essere oggetto della forfettizzazione? Quali sono le modalità per accordare un importo forfettario? Il Cantone **GE** condivide la posizione del **GLCT**.

Il Cantone **BL** confida che i miglioramenti illustrati nel rapporto esplicativo vengano tenuti debitamente in considerazione all'interno di istruzioni e convenzioni sulle prestazioni.

I Cantoni **AG, BS, GR, LU, OW, SZ e ZH, D CPA, UCS, Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil** nonché le associazioni **Agglomeration Rheintal e Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** chiedono che le regole di attuazione per il versamento dei contributi federali forfettari o le istruzioni del

DATEC sui dettagli del metodo siano stabilite in partenariato o coinvolgendo i Cantoni o i diversi agglomerati o enti responsabili. Il Cantone **AG** sostiene che, essendovi dettagli da chiarire, le necessarie istruzioni del DATEC devono essere redatte almeno in collaborazione con i Cantoni (p. es. Conferenza degli ingegneri cantonali), svolgendo inoltre una consultazione sulle istruzioni riviste. Il Cantone **NW** presume che, prima di essere fissato e applicato, il metodo per la determinazione dei costi standardizzati sarà sottoposto per parere agli agglomerati. I Cantoni **BE** e **SZ** si aspettano che i Cantoni e gli agglomerati siano coinvolti (per tempo) nei lavori concreti di attuazione. Il Cantone **BE** aggiunge inoltre che, se possibile, occorre disciplinare le deroghe a livello di ordinanza. In presenza di troppe questioni aperte, in un primo tempo sarebbe altresì possibile introdurre importi forfettari soltanto per l'attuazione della 4^a generazione, in modo che ci sia tempo a sufficienza per la definizione concreta delle disposizioni di finanziamento. Secondo i Cantoni **SG** e **SZ** i lavori concreti di attuazione dovrebbero svolgersi prima che il processo d'esame dei programmi d'agglomerato della 3^a generazione si concluda.

Il Cantone **FR** si chiede anche come gli Uffici federali possano valutare le modifiche di singoli provvedimenti dei programmi d'agglomerato di 1^a e/o 2^a generazione, che, a causa di condizioni particolari, vengano in seguito considerati a forfait nei programmi di 3^a generazione o in quelli successivi. In questo modo le modifiche di provvedimenti effettuate tra la 1^a e la 2^a generazione, naturalmente a condizioni chiaramente definite, potrebbero essere messe in discussione nonostante gli obiettivi da esse perseguiti siano stati raggiunti o addirittura superati. Il Cantone invita pertanto gli Uffici federali ad adottare soluzioni pragmatiche.

Il Cantone **SG** chiede la creazione di una nuova disposizione che consenta agli agglomerati di ripartire liberamente i contributi forfettari tra i Comuni di un programma d'agglomerato.

I Cantoni **AG, BE, BS, GR, LU, OW, SH, SO** e **ZH, DCPA** e **Agglomeration Freiburg** chiedono di integrare l'articolo 21a OUMin affinché, in condizioni o circostanze particolari, i provvedimenti di cui al capoverso 1 possano, su richiesta dell'ente responsabile, essere trattati come provvedimenti singoli. Il Cantone **BE** aggiunge che questi provvedimenti devono essere conteggiati con i loro costi effettivi. Si deve inoltre presupporre che, a causa dello scarso numero di progetti simili, non sarà possibile effettuare una definizione accurata dei costi standard in tutti gli ambiti. Stando al Cantone **ZH** non tutti i provvedimenti che rientrano nelle categorie citate sono adatti a essere inseriti in pacchetti per essere rimborsati a forfait. Il Cantone **SZ** chiede una nuova regolamentazione che consenta di classificare i provvedimenti tra 1 e 5 milioni di franchi come provvedimenti singoli o soggetti a contributi forfettari. Il Cantone **SG** auspica la possibilità di considerare come provvedimenti singoli i progetti chiave tra 1 e 5 milioni di franchi secondo l'indicazione nei programmi d'agglomerato della 3^a generazione, in quanto spesso troppo diversi per essere conteggiati con tariffe unitarie. **Agglo Basel** reputa che in casi eccezionali i progetti che rientrano nell'ambito degli importi forfettari debbano poter essere considerati anche in futuro come provvedimenti singoli.

La **DCPA** e i Cantoni **AG, BS, GR** e **OW** sono dell'avviso che in particolare grandi differenze tra i costi effettivi e quelli standardizzati per unità di prestazione costituiscano condizioni particolari per il cofinanziamento come provvedimenti singoli. Secondo la **DCPA** e i Cantoni **AG, GR, LU** e **OW**, queste sussistono anche quando un provvedimento è particolarmente complesso, interessando soprattutto provvedimenti attuati in città nucleo e che necessitano interventi all'infrastruttura esistente.

I Cantoni **AG, BL, BS, FR, SG** e **ZH** nonché **Agglo Basel** osservano che occorre coinvolgere da vicino i Cantoni e/o gli agglomerati nell'allestimento dei pacchetti di importi forfettari e permettere loro di contribuirvi. I Cantoni **AG, BL** e **BS** sono dell'opinione che gli agglomerati possano definire progetti da attuare come provvedimenti singoli.

Il Cantone **NE** e il **RUN** invitano il Consiglio federale a provvedere affinché la forfettizzazione e la semplificazione delle procedure non facciano ricadere l'onere amministrativo sulle autorità responsabili o sugli enti regionali, obbligandoli a creare sistemi di sorveglianza e/o di controllo sproporzionati.

L'introduzione di contributi forfettari potrebbe portare, secondo il Cantone **VD**, a un aumento del carico di lavoro per gli organi degli agglomerati e le autorità responsabili in seno all'amministrazione cantonale, che durante tutto il processo di elaborazione e realizzazione dei provvedimenti dovrebbero garantire

anche una certa sorveglianza, generando possibili spese supplementari per i Cantoni. La Confederazione dovrebbe pertanto assicurarsi che tutte le parti contraenti di un programma d'agglomerato si assumano le loro responsabilità e che agli organi responsabili non siano imposti requisiti troppo rigorosi.

La **SVI** sottolinea che, introducendo il metodo, la Confederazione deve tener conto degli oneri aggiuntivi degli agglomerati e ridurre le attese all'essenziale. Nel tentativo di semplificare i processi, occorre evitare di creare ulteriori procedure che potrebbero non avere l'effetto sperato.

L'**Agglomeration Freiburg** raccomanda una certa flessibilità per il numero di rapporti da redigere, in particolare per misure di portata limitata. In questo caso, per stanziare il contributo accordato in un'unica tranche dovrebbe essere sufficiente un unico rapporto, da stendere solo a realizzazione dell'intero pacchetto.

L'**ATA** propone di inserire la seguente disposizione come capoverso 4 dell'articolo 21a OUMin «Il rapporto di attuazione, la prova della realizzazione dell'infrastruttura e il rendiconto finale devono essere presentati alla Confederazione a lavori conclusi», chiedendo che la prova della realizzazione e il rendiconto finale siano stesi sistematicamente e inviati alla Confederazione. È assolutamente necessario evitare che i fondi stanziati per un'infrastruttura del traffico lento vengano utilizzati per finanziare altri provvedimenti. Evidenziando che spetta alla Confederazione assicurare il corretto impiego dei mezzi stanziati, l'ATA deplora che, in questo caso, non tenga fede alle sue responsabilità. Inoltre, se un agglomerato rinuncia a realizzare un'infrastruttura, il contributo finanziario deve essere destinato ad altri provvedimenti del traffico lento secondo il nuovo articolo 21a OUMin.

L'**Agglomeration Freiburg** sollecita il versamento di contributi federali forfettari anche per misure di portata limitata, previste nell'ambito di un programma di 2ª generazione ma non ancora realizzate.

Per evitare che un importante progetto di prestazioni proprie non ancora realizzato nell'ambito dei programmi d'agglomerato 1 e 2 venga respinto in una votazione popolare a causa dei costi ingenti, il Cantone **SH** chiede che tali progetti siano dichiarati sin d'ora aventi diritto ai contributi, anche in presenza di convenzioni sulle prestazioni già firmate. A tale riguardo, si chiede di dichiarare avente diritto ai contributi il provvedimento 2939.2.014 (Riqualifica della Schaffhauserstrasse Beringen-Enge con priorità all'allacciamento della nuova fermata Beringerfeld della rete celere regionale) relativo all'agglomerato Schaffhausen.

Il Cantone **NE** e il **RUN** si chiedono in che modo la Confederazione intenda pianificare il rincaro e l'IVA (che potrebbe variare nel tempo) e integrarli nei contributi federali forfettari. Propongono di fornire informazioni più precise al riguardo nell'ultima versione del rapporto all'attenzione del Parlamento. Il Cantone **SG** ritiene che, invece di un rimborso forfettario, si debba applicare un rimborso globale senza IVA e soggetto al rincaro.

La **SVI** osserva che, leggendo il rapporto esplicativo e principalmente la versione in lingua francese, alcuni termini sembrano non coincidere perfettamente con le istruzioni del DATEC sul cofinanziamento dei programmi d'agglomerato, in particolare le «mesures assumées entièrement par l'agglomération» (provvedimenti interamente a carico dell'agglomerato) che nel rapporto sono diventate «prestations propres» (prestazioni proprie). Per motivi di comprensione, in particolare da parte degli agglomerati, occorre uniformare le espressioni fisse.

Capoverso 1

Secondo **auto-schweiz**, **UPSA** e **VFAS**, non è chiaro perché la semplificazione attraverso l'introduzione di contributi federali forfettari valga solo per provvedimenti in materia di traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, e gestione del sistema dei trasporti. Si propone pertanto di eliminare la limitazione alle tre categorie di progetti summenzionate, evitando nel contempo una specie di «self-service» per i progetti minori, che spesso contribuiscono solo a limitare e ostacolare il traffico motorizzato privato.

A parere dell'**UCS** il limite dei costi proposto è adeguato.

Il Cantone **TI**, ritenendo necessario estendere le categorie dei contributi anche all'ambito concernente la realizzazione di nuove fermate dell'autobus o al miglioramento di sicurezza, accessibilità e attrattività di quelle esistenti, chiede di inserire nel capoverso 1 dell'articolo 21a una lettera d «Fermate bus nuove o esistenti». Il Cantone **ZG** chiede una nuova categoria di provvedimenti «Riqualifica dell'infrastruttura

per le fermate dei trasporti pubblici», spiegando che i progetti di riqualifica delle linee secondarie (autobus, filovie, tram) di un agglomerato consistono spesso in numerosi provvedimenti singoli, in particolare adeguamenti di fermate, pensiline e informazioni per i passeggeri ecc., che finora hanno costituito singolarmente un notevole onere amministrativo nell'ambito del programma d'agglomerato. Tali provvedimenti dovrebbero poter ottenere contributi forfettari standardizzati, analogamente agli altri provvedimenti elencati all'articolo 21a OUMin. L'**UTP** chiede che i contributi federali forfettari siano estesi anche a misure nell'ambito dei trasporti, in particolare alle infrastrutture connesse agli autobus.

L'**UCS** chiede di aggiungere nell'OUMin la categoria di provvedimenti «Trasporti pubblici» affinché anche i relativi progetti possano beneficiare di contributi forfettari. Numerosi agglomerati possono infatti ottenere effetti positivi attraverso provvedimenti di portata limitata riguardanti l'infrastruttura per gli autobus.

A parere del Cantone **BE**, la categoria di provvedimenti «Gestione del sistema dei trasporti» dovrebbe essere eliminata. I costi per la gestione dei trasporti possono essere molto diversi a seconda dei provvedimenti necessari: è possibile definire i costi standardizzati per unità di prestazione solo con notevoli semplificazioni che non potranno rendere giustizia alla complessità dei progetti.

Secondo l'**ATA** occorre aggiungere alla OUMin la categoria di provvedimenti «Strutture che migliorano il flusso del traffico rendendo l'intero sistema dei trasporti più efficiente e sostenibile».

Il Cantone **SG** chiede, per contro, che i costi massimi ammontino a 1 milione di franchi invece di 5 milioni.

Capoverso 2

La **DCPA** e i Cantoni **AG, GR, LU, OW** e **ZH** presumono che nella definizione dei costi standardizzati si terrà conto delle differenze specifiche regionali (p. es. spese per l'acquisto di terreni, indice dei prezzi delle costruzioni nell'ambito del genio civile).

Il Cantone **BE** ritiene condivisibile la differenziazione dei tassi di costo per città nucleo e agglomerato.

Il Cantone **GE** è dell'opinione che nel calcolare l'importo forfettario federale, occorra considerare le particolarità di Grand Genève, ossia il fatto che si tratta di una zona di confine.

Il Cantone **NE** e il **RUN** chiedono di considerare criteri topografici per definire i costi standardizzati per unità di prestazione usati nel calcolo dei contributi federali forfettari.

L'**ATA** propone di completare l'articolo 21a capoverso 2 OUMin in modo che preveda il calcolo dei contributi forfettari in base ai costi standardizzati per unità di prestazione con adeguamenti a seconda delle particolarità del progetto. Per definire l'importo forfettario accordato, è necessario considerare ulteriori fattori, quali lavori preliminari, struttura geomorfologica della zona interessata dall'infrastruttura, limitazioni a causa del mantenimento della circolazione stradale e ferroviaria durante la costruzione dell'infrastruttura ecc. Riassumendo, si teme che il metodo di calcolo sia troppo generale e i contributi accordati troppo esigui per cofinanziare adeguatamente l'infrastruttura.

Capoverso 3

Il Cantone **BE** ritiene comprensibile che si consideri la qualità del programma d'agglomerato per quantificare i contributi forfettari.

Per tenere conto della specificità degli agglomerati transfrontalieri, il **GLCT** tiene presente le prescrizioni considerate per calcolare i costi standardizzati e definire la qualità progettuale e auspica che questo metodo ricorra a un approccio normativo che non sfavorisca i partner francesi. Il Cantone **GE** appoggia questa posizione.

L'**Agglomeration Freiburg** constata che si è già tenuto conto della qualità progettuale nell'ambito della definizione della quota dei contributi federali per l'intero programma. In questo contesto appare inutile introdurre un'ulteriore variabile, diversa a seconda dell'agglomerato.

Articolo 22

Il Cantone **VD** ritiene illogica la nuova versione dell'articolo 22, secondo cui il tasso di cofinanziamento federale non si applica ai costi standardizzati dei provvedimenti che beneficiano di contributi federali forfettari ma direttamente ai contributi stessi. Propone pertanto di sostituire la formulazione «Contributi forfettari secondo l'articolo 21a» con «Costi standardizzati dei provvedimenti che beneficiano dei contributi forfettari di cui all'articolo 21a».

Articolo 23a

I Cantoni **NE** e **SG**, **Agglo St. Gallen – Bodensee**, **Regio Wil**, **RUN** e le associazioni **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** sono favorevoli e sostengono l'introduzione di un termine di esecuzione. Il **CP** accoglie con favore il termine accordato, che non decorre durante una procedura di ricorso.

In linea di massima **Agglo Basel** è nettamente a favore dell'introduzione di termini, ritenendo che inducano gli interessati a inoltrare solo progetti pronti per essere realizzati e di cui siano stati calcolati i costi.

I Cantoni **AG**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW**, **SZ** e **TG**, **DCPA** e **SVI** sono sostanzialmente favorevoli all'introduzione di un termine di attuazione. Il Cantone **SZ** ritiene che Comuni e Cantoni dovranno prestare grande attenzione al momento in cui inoltrano i provvedimenti d'agglomerato dato che con la nuova normativa il diritto al versamento dei contributi si estingue allo scadere del termine di attuazione.

Il Cantone **BE** mostra comprensione per la reintroduzione di termini per l'attuazione, soprattutto ora che il FOSTRA offre una soluzione a lungo termine per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato.

Per il Cantone **BL** l'introduzione di un termine è comprensibile.

Le disposizioni relative al termine per l'attuazione dei provvedimenti dei programmi d'agglomerato appaiono sostanzialmente opportune al Cantone **NW**.

L'associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** è dell'opinione che stabilire un termine in vista di programmi d'agglomerato più efficienti sia in linea di massima senz'altro positivo.

Agglo Basel osserva che questa disposizione inasprisce nettamente la regolamentazione attuale (termine entro la scadenza del fondo infrastrutturale nel 2027), la qual cosa è comprensibile dal punto di vista della Confederazione.

L'**ACS** reputa sostanzialmente sensata la reintroduzione di un termine perché impedisce il blocco dei contributi e promuove l'inoltro di programmi pronti alla realizzazione.

In linea di massima l'**ACS** accetta che il DATEC definisca termini di attuazione per i provvedimenti.

L'**USS** stima il termine realistico, essendone prevista la sospensione in caso di opposizioni. Inoltre, la nuova normativa concede alla Confederazione un margine di manovra maggiore per gestire le finanze a disposizione.

L'**ATA** è favorevole ai punti salienti dell'articolo 23a OUMin.

L'**UTP** sostiene la modifica dei termini proposti nella revisione d'ordinanza, che corrisponde alla durata dei programmi d'agglomerato e permette di garantire il pari trattamento di tutte le categorie di provvedimenti.

Agglo St. Gallen – Bodensee e le associazioni **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** reputano che il termine di esecuzione influenzi positivamente l'efficienza e l'efficacia dell'attuazione dei programmi d'agglomerato.

La **DCPA** e i Cantoni **AG**, **BS**, **GR**, **LU** e **OW** aggiungono che i fondi a disposizione dovrebbero essere tradotti in progetti il più rapidamente possibile e non rimanere inutilizzati.

Nei loro pareri il Cantone **TG** e l'associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** evidenziano che i programmi d'agglomerato potranno essere più snelli, comprendendo soltanto i provvedimenti pronti per la realizzazione entro il termine stabilito. Quelli per cui si prevedono tempi più lunghi potranno essere inoltrati per lo sblocco dei fondi nel quadro della generazione successiva. Ciò è comprensibile giacché,

grazie al finanziamento continuo per mezzo del FOSTRA, in caso di inoltro successivo viene meno il rischio di non avere più mezzi a disposizione. Anche il Cantone **SG** menziona nel suo parere il fatto che l'introduzione dei termini d'attuazione obblighi gli agglomerati a inserire nei programmi soltanto provvedimenti pronti per la realizzazione.

Il Cantone **VD** osserva che il termine imposto nell'articolo 23a si dimostra adeguato a ottimizzare gli sforzi profusi dalle autorità responsabili per i provvedimenti infrastrutturali. La prospettiva di perdere il cofinanziamento della Confederazione in caso di mancato rispetto del termine di attuazione deve contribuire a meglio prioritizzare i provvedimenti, a seconda del loro reale stato di avanzamento.

La **SVI** spiega che il termine di quattro anni appare giustificato, sia per i provvedimenti importanti (per i quali deve esserci un progetto preliminare già alla presentazione di un programma d'agglomerato alla Confederazione) sia per quelli meno importanti.

L'**Agglomeration Freiburg** osserva che il termine di esecuzione di quattro anni concernente l'attuazione di provvedimenti che beneficiano di un cofinanziamento dalla Confederazione introduce una prassi molto più restrittiva di quella precedente. Questo cambiamento di sistema influisce notevolmente sulla progettazione e il finanziamento dei programmi d'agglomerato e avrebbe dovuto essere comunicato più chiaramente dall'inizio della progettazione dei programmi di 3^a generazione. Il fatto che i lavori di costruzione debbano obbligatoriamente iniziare prima della scadenza del termine previsto appare particolarmente problematico quando la loro pianificazione ha luogo alla fine di un periodo di realizzazione. Nonostante sia prevista una sospensione del termine in caso di ricorso, occorre constatare che anche il minimo ritardo nella pianificazione potrebbe comportare la perdita della sovvenzione.

Il Cantone **BL** presume che i termini di cui all'articolo 23a si riferiscano alle generazioni future di programmi d'agglomerato e che quelli per la 1^a e la 2^a generazione si basino sul momento del rendiconto del fondo infrastrutturale. Il Cantone **SO** auspica che il termine di attuazione non venga applicato ai programmi di 1^a e 2^a generazione. Il Cantone **GE** chiede di precisare nell'ordinanza che il termine di esecuzione riguarda soltanto i provvedimenti dei programmi d'agglomerato della 3^a generazione escludendo un'applicazione retroattiva per quelli di 1^a e 2^a generazione. L'**UTP** chiede che le nuove condizioni siano applicate esclusivamente ai programmi d'agglomerato di 3^a generazione senza effetti retroattivi per quelli di 1^a e 2^a generazione. L'**ATA** propone che il termine di attuazione sia applicato a partire dai programmi d'agglomerato della 3^a generazione, onde evitare contraddizioni con le norme previgenti.

Il Cantone **VD**, avendo preso atto che, come spiegato nel rapporto esplicativo, il termine di esecuzione non è applicabile ai provvedimenti dei programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione, rimanendo questi legati alla Confederazione dalle convenzioni sulle prestazioni già firmate, ritiene opportuno menzionarlo esplicitamente nell'articolo 23a OUMin.

Il **GLCT** e il Cantone **GE** si chiedono quale sia il destino dei provvedimenti dei programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione basati sulla legge sul fondo infrastrutturale e i cui termini decorrono fino al 2027 se questa legge sarà abrogata a gennaio 2018.

La **DCPA** e i Cantoni **AG**, **GR**, **LU** e **OW** ritengono necessario inserire una nuova disposizione, secondo la quale i nuovi termini per le generazioni di programmi d'agglomerato già avviate inizino a decorrere nel 2019 e si concludano di norma nel 2027 in considerazione del fatto che i programmi della 3^a generazione sono già stati inoltrati l'anno scorso e che quindi occorre stabilire un termine transitorio per le prime tre generazioni. Il Cantone **BS** è dello stesso avviso e propone l'inserimento della seguente disposizione: «Per le generazioni di programmi d'agglomerato già lanciate i nuovi termini inizieranno a decorrere nel 2018 e si concluderanno di norma nel 2024». Secondo il Cantone **SZ** i nuovi termini per le generazioni già lanciate devono decorrere dal 2019 (tre mesi dopo il probabile decreto federale) e concludersi di norma nel 2024. I Cantoni **GR** e **SH** chiedono di fissare al 2027 (scadenza prevista dal fondo infrastrutturale) il termine di esecuzione per i programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione.

Considerato che i programmi d'agglomerato della 3^a generazione sono già stati inoltrati l'anno scorso, il Cantone **BE** ritiene opportuno introdurre una disposizione transitoria e rinviare l'entrata in vigore dei termini alla 4^a generazione.

Chablais Agglo è del parere che il termine non debba essere applicato a provvedimenti dei programmi d'agglomerato della 3^a generazione pianificati senza essere a conoscenza di quest'obbligo. Nonostante sia stata data la priorità al programma A3 assicurandosi che i provvedimenti di priorità A abbiano un

grado di avanzamento sufficiente, occorre adeguare il termine per quelli la cui realizzazione è prevista nel 2022.

Secondo l'**UCS** occorre garantire che il nuovo termine valga soltanto per i nuovi programmi d'agglomerato dalla 3^a generazione. Come per altri adeguamenti, (p. es. città e agglomerati aventi diritto ai contributi) non è opportuno modificare le regole durante l'attuazione. L'articolo 23a OUMin deve essere pertanto integrato in modo che i mezzi per i provvedimenti già stanziati dal Parlamento decadano soltanto nel 2027, dopo la sostituzione del fondo infrastrutturale. Al riguardo si propone la disposizione seguente: «Per le misure cofinanziate conformemente al decreto federale adottato prima del 1.1.2018 il termine scade il 1.1.2027».

I Cantoni **AG, BL, BS, GR, LU, OW** e **ZH, DCPA** e **Agglo Basel** ritengono che se si supera il termine di esecuzione, debba essere possibile, ai fini del cofinanziamento, inoltrare nuovamente un provvedimento in una generazione successiva. La **DCPA** e i Cantoni **AG, BL, GR, LU, OW** e **ZH** chiedono pertanto di integrare l'OUMin in modo da consentire un nuovo inoltro, cosa che a parere del Cantone **BS** deve essere possibile a condizioni più semplici. L'ordinanza non riporta se o quando sia possibile inoltrare nuovamente un provvedimento approvato dalla Confederazione il cui inizio dei lavori non è stato possibile entro il termine di esecuzione. Una misura valida, la cui attuazione è stata gravemente ritardata per determinati motivi, non dovrebbe essere esclusa per sempre dai contributi federali. Secondo l'**Agglomeration Freiburg** occorre almeno garantire che i provvedimenti in ritardo e non realizzati entro il termine accordato possano essere inoltrati nuovamente nel programma della generazione successiva (da presentare nello stesso periodo) senza essere svantaggiati. La **SVI** sottolinea che il metodo proposto non indica le conseguenze qualora la realizzazione di un provvedimento non inizi entro il termine stabilito. Chiede pertanto di precisare le condizioni alle quali è possibile riproporre un provvedimento in una nuova generazione di programmi d'agglomerato, ribadendo l'importanza di questa possibilità. Secondo la **SVI** occorre approfondire e precisare questi aspetti importanti nell'ambito della revisione dell'OUMin o delle istruzioni del DATEC concernenti il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone **FR** invita il Dipartimento federale a individuare soluzioni per non sfavorire in particolare gli agglomerati di piccole e medie dimensioni, che dispongono di meno personale e risorse, qualora decidano di saltare una generazione di programmi d'agglomerato.

L'**Agglomeration Freiburg** chiede una certa flessibilità riguardo all'attuazione dei provvedimenti classificati come priorità A nell'ambito dei programmi d'agglomerato della 3^a generazione, per i quali non è sempre stato possibile seguire questo nuovo approccio.

Il Cantone **FR** si chiede in che misura l'introduzione di termini quadriennali complichi o addirittura ostacoli lo stanziamento di contributi forfettari per pacchetti di provvedimenti concernenti il traffico lento, la riqualifica dello spazio stradale e la gestione del sistema dei trasporti, ossia tutti i provvedimenti con costi ridotti. In ogni caso, vanno previste regole specifiche per evitare una perdita di tutti i contributi federali qualora alcuni dei provvedimenti di uno stesso pacchetto presentino ritardi. Quest'ultimo elemento è presente anche nel parere dell'**Agglomeration Freiburg**, che chiede di precisare nella normativa le conseguenze di un ritardo nel caso di contributi federali forfettari.

Il Cantone **SZ** propone che gli enti responsabili debbano assicurarsi di inoltrare soltanto programmi d'agglomerato con provvedimenti la cui realizzazione può iniziare a breve, raccomandando di farvi esplicitamente riferimento anche nelle direttive dell'Ufficio federale delle strade. Intanto, gli enti responsabili devono garantire di gestire i provvedimenti d'agglomerato già inoltrati attraverso un controlling interno dell'attuazione, di esaminare costantemente il rispetto dei termini e di prendere provvedimenti in caso di divergenze dallo scadenziario.

Il Cantone **SG** fa notare che, in riferimento ai termini da osservare per i provvedimenti, il rapporto esplicativo usa la parola «attuato», che equivale al completamento, mentre l'ordinanza intende l'inizio dei lavori. Chiede quindi di adeguare il rapporto esplicativo di conseguenza.

Capoverso 1

Il Cantone **SO** comprende che sia stato definito un nuovo termine di attuazione di quattro anni per tutti i provvedimenti, in quanto così si potrà evitare l'inoltro con i programmi d'agglomerato di progetti «incompleti» basati su idee vaghe.

Secondo **Chablais Agglo** l'introduzione del termine di quattro anni per realizzare i provvedimenti è giustificato e permetterà un'attuazione più rapida.

La **DCPA** e i Cantoni **AG, BS, GR, LU** e **OW** fanno notare che il termine proposto di quattro anni non è praticabile: come da esperienza, il tempo richiesto dopo la decisione di cofinanziamento della Confederazione, è considerevole, soprattutto per progetti e interventi di riorganizzazione della sede stradale di ampia portata. Alla base ci sono diverse ragioni, tra cui la necessità, in particolare per i progetti stradali, di trovare soluzioni adeguate d'intesa con i proprietari confinanti, piuttosto che essere coinvolti in controversie; la qual cosa richiede un certo tempo. I Cantoni hanno inoltre bisogno di tempo sufficiente per discutere la pianificazione dei provvedimenti insieme ai Comuni e svolgere le consultazioni.

Il Cantone **TG** teme che il termine di esecuzione di quattro anni sia troppo breve, soprattutto per progetti complessi. Anche i Cantoni **AG, AR, FR** e **SZ, Regio Wil**, le associazioni **Agglomeration Rheintal** e **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** reputano troppo breve il termine previsto per i provvedimenti strutturali dei programmi d'agglomerato, in particolare a causa delle esperienze finora fatte. Secondo il Cantone **SZ**, l'esperienza pratica mostra che l'attuazione dei provvedimenti necessita spesso più dei quattro anni proposti. Il Cantone **FR** condivide l'idea di base di attuare i provvedimenti dei programmi d'agglomerato entro un termine ragionevole; fa tuttavia presente che gli agglomerati di piccole e medie dimensioni, e addirittura alcuni maggiori hanno e avranno difficoltà a rispettare le strette scadenze quadriennali per l'elaborazione e la convalida della pianificazione e per lo sviluppo e la realizzazione di tutti i provvedimenti relativi alle infrastrutture di trasporto previsti dalla rispettiva generazione. Nel Cantone **AG**, i decreti di finanziamento comunali e cantonali sono seguiti da procedure di ricorso; lo sviluppo di un progetto volto a raccogliere consensi subisce spesso ritardi. Attualmente non è chiaro se il provvedimento possa essere nuovamente inoltrato per il cofinanziamento in una generazione successiva. Se il ritardo è individuato soltanto nella seconda metà del termine quadriennale, questa opportunità sarà comunque mancata. In tal caso, il progetto potrebbe eventualmente essere inserito nel programma ancora successivo, causando un ritardo artificiale dello sviluppo progettuale, già di per sé sempre più impegnativo e complesso.

Secondo la **CGCA**, il cui parere è sostenuto dal Cantone **GL**, il termine di quattro anni è praticabile soltanto in misura limitata, soprattutto per gli agglomerati di piccole e medie dimensioni e i provvedimenti maggiori. Gare d'appalto, approvazioni di crediti presso le diverse istanze interessate e procedure legali possono creare ritardi, motivo per cui si chiede di concedere anche in questo caso maggiore flessibilità per trovare una soluzione ottimale.

Il Cantone **AR** fa presente che, per esperienza, la procedura di pianificazione può durare diversi anni anche senza opposizioni. In particolare il processo per il raggiungimento del consenso con i Comuni e altri gruppi d'interesse diventa sempre più complesso e richiede quindi più tempo; occorre inoltre tenere conto delle votazioni popolari per la concessione di crediti.

Il Cantone **BE** considera il termine di quattro anni troppo limitato: soprattutto i grandi progetti devono seguire iter politici particolarmente lunghi e complessi e a volte sono oggetto di complicati adeguamenti non prevedibili al momento dell'inoltro di un programma d'agglomerato. Un provvedimento che oltrepassi per poco il termine quadriennale rischia di essere in ritardo anche per l'inserimento nel programma della generazione successiva.

Il Cantone **BL** spiega che, sull'esperienza delle prime due generazioni dei programmi d'agglomerato, i progetti possono subire ritardi superiori al periodo di quattro anni, non soltanto per le procedure di ricorso (di cui si tiene conto nell'ordinanza), ma anche per altre procedure non influenzabili dai responsabili dei progetti. Con il limite previsto di quattro anni si rischia di non realizzare progetti importanti, contrariamente allo scopo del programma d'agglomerato.

Il Cantone **FR** afferma in modo generale che le evidenti difficoltà affrontate dalla maggior parte dei Cantoni e degli agglomerati nell'attuazione dei provvedimenti entro termini ragionevoli dovrebbero indurre ad adeguare la durata delle generazioni dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone **GE**, pur essendo d'accordo sull'importanza di un'attuazione rapida dei progetti, chiede di tener conto del diverso livello di complessità dei provvedimenti cofinanziati dei programmi d'agglomerato.

Anche il Cantone **NW** reputa che il termine di quattro anni per l'attuazione sia troppo breve. La prassi mostra che riguardo ai programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione ci sono stati ritardi in tutti gli agglomerati e la maggior parte dei provvedimenti non può essere attuata entro i quattro anni previsti. L'argomentazione secondo cui, in seguito alle discussioni tecniche con la Confederazione, gli agglomerati e i Cantoni erano al corrente, già prima del decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato, della richiesta presentata al Parlamento per il cofinanziamento di determinati provvedimenti sulla base dell'esame federale effettuato nel messaggio per il suddetto decreto federale e disponevano quindi, insieme ai quattro anni prefissati, di sei anni in totale per l'attuazione dei provvedimenti, è considerata non concludente, tanto più che per il termine di esecuzione fa fede il decreto federale definitivo e quindi il termine di quattro anni.

Il Cantone **SG** sa per esperienza con il programma di costruzione stradale cantonale che, anche se avanzano costantemente, i progetti richiedono spesso tempi di attuazione più lunghi ed è difficile stimare il tempo necessario. Ritiene quindi un termine di quattro anni troppo breve e una modifica troppo radicale rispetto all'attuale regolamentazione delle convenzioni sulle prestazioni.

Il Cantone **SH** ritiene che in molti casi non abbia senso che i singoli agglomerati elaborino un nuovo programma strategico ogni quattro anni, avendo questi un orizzonte temporale tra i cinque e i dieci anni. Pur considerando positivo il fatto che la Confederazione lanci ogni quattro anni programmi d'agglomerato valutati e sottoposti all'approvazione del Parlamento con la stessa frequenza, stima che gli agglomerati non dovrebbero essere tenuti a inoltrare un programma con lo stesso ritmo.

Nel suo parere, il Cantone **TI** fa presente che il termine previsto, nonostante la sua sospensione in caso di ricorsi, è irrealistico e non tiene conto delle diverse complessità dei vari provvedimenti. Infatti le misure che comportano investimenti per diverse decine di milioni, devono compiere un percorso politico, tecnico-amministrativo e procedurale che di regola supera largamente il termine ora proposto (stanziamento dei crediti di pianificazione e costruzione, assegnazione dei mandati di progettazione, informazione e partecipazione della popolazione, raccolta e valutazione dei preavvisi dei servizi cantonali e federali, ricerca del consenso, procedura di pubblicazione, sottoscrizione degli accordi di finanziamento con Comuni e Confederazione, procedura di appalto).

Il Cantone **VS** chiede di rinunciare a definire un termine nella forma proposta, elaborando una soluzione che conceda più flessibilità. Sarebbe spiacevole dover abbandonare definitivamente l'impegno assunto per un provvedimento concordato e di importanza riconosciuta. Infatti, nonostante il termine di quattro anni per avviare i provvedimenti possa sembrare coerente per i motivi illustrati nel rapporto esplicativo, in realtà e come mostrato da un esempio di provvedimenti previsti di cui doveva occuparsi il Cantone stesso, non tiene conto dell'insorgere di eventi non pianificabili o del variare delle condizioni quadro durante il suo decorso. Ne sono un esempio la necessità di ridurre drasticamente il budget per gli investimenti in caso di rapido cambiamento della situazione finanziaria o di modificare la pianificazione del budget cantonale in seguito a eventi straordinari come maltempo e/o altri eventi di tipo catastrofico che risulterebbero in slittamenti delle priorità in fatto di investimenti.

Secondo il Cantone **ZG** occorre concedere più tempo, giacché in molti casi l'inizio dei lavori dipende da numerosi decreti a livello comunale e cantonale nonché da altri progetti. Finora è stato problematico il fatto di dover attendere, per costruire, l'accordo sul finanziamento con la Confederazione o di rinunciare ai contributi federali perché i finanziamenti non sono giunti in tempo. Si è inoltre constatato che più il progetto è concreto, più le stime dei costi sono precise e, viceversa, anche la data dell'attuazione si fa sempre più vicina, cosa di cui è necessario tenere maggiormente conto. Per evitare che diversi progetti perdano il cofinanziamento per via del termine quadriennale occorre concedere un margine di manovra più ampio prima del cofinanziamento, da cui risulterebbe una maggiore precisione dei costi e delle scadenze alla consegna del programma d'agglomerato. Pertanto dovrebbero essere cofinanziati anche nuovi provvedimenti già in costruzione o eventualmente addirittura già realizzati alla conclusione dell'accordo sul finanziamento.

Sostanzialmente il Cantone **ZH** è d'accordo con questo inasprimento, ma considera troppo breve un termine di quattro anni. A seconda del progetto, il tempo necessario all'attuazione dopo una decisione positiva di cofinanziamento è notevole. Questo concerne soprattutto progetti complessi che necessitano un coordinamento impegnativo con diversi interessati oppure progetti controversi per i quali si cerca una soluzione consensuale onde evitare una causa. Inoltre, l'intervallo quadriennale di elaborazione per un

programma strategico come il programma d'agglomerato è molto breve. Gli enti responsabili, che per questo motivo inoltrano un programma soltanto ogni otto anni, dovrebbero tuttavia dedicare all'attuazione l'intero periodo fino all'inoltro successivo.

L'**agglomération de Delémont** constata che il termine di quattro anni per la realizzazione (inizio dei lavori) dei provvedimenti d'agglomerato è troppo restrittivo per i programmi d'agglomerato della 3^a generazione e non potrà essere rispettato. I relativi provvedimenti definiti come priorità A sono stati elaborati senza essere a conoscenza di quest'obbligo e potranno essere previsti soltanto a partire dal 2022. È sufficiente che il programma sia in ritardo di un anno per perdere il cofinanziamento. Inoltre, il proprio programma di 3^a generazione, e sicuramente anche quello di altri, ha dovuto essere portato a termine prima della pianificazione finanziaria cantonale definitiva per gli investimenti 2017-2021. Il fatto che all'epoca non fosse nota dovrebbe dare diritto a un margine di manovra maggiore, senza contare che molti provvedimenti non sono previsti nel periodo 2017-2021.

Sulla base delle esperienze acquisite con i primi due programmi d'agglomerato, l'**Agglomeration Brig-Visp-Naters** considera il termine di quattro anni quasi impossibile da rispettare e insensato. L'attuazione di molti progetti di piccola e media entità è subordinata a progetti più importanti (p. es. costruzione dell'autostrada A9, pianificazione di stazioni, ospedali ecc. si ripercuotono sui termini di attuazione di provvedimenti relativi al traffico lento), la cui pianificazione temporale alla consegna dei programmi d'agglomerato non può indicare con precisione l'anno.

Anche **Agglo St. Gallen – Bodensee** e l'associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** ritengono, rifacendosi alle esperienze passate, che il termine di quattro anni sia molto breve, a detta dell'ultima soprattutto per un agglomerato in zona di confine, mentre la prima aggiunge che è addirittura irrealistico.

Secondo **Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français** e i dipartimenti **Ain** e **Haute Savoie**, per garantire una rapida attuazione dei provvedimenti cofinanziati dalla Confederazione si deve precisare l'introduzione dei termini di realizzazione. **GLCT, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français** e i dipartimenti **Ain** e **Haute Savoie** considerano la proposta di termini relativamente rigorosi per la realizzazione dei provvedimenti uno strumento interessante per individuare quelli prioritari. Per i provvedimenti dall'attuazione complessa e per cui è indispensabile il contributo federale, come ad esempio la costruzione di tram, al **GLCT** sei anni sembrano tuttavia pochi per svolgere tutte le procedure a partire dal progetto preliminare. Per questo motivo **Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français** e i dipartimenti **Ain** e **Haute Savoie** sono dell'opinione che occorra considerare un approccio diverso a seconda delle dimensioni del progetto. Chiedono quindi che la Confederazione tenga conto del più complesso contesto transfrontaliero e del suo impatto su termini e costi di realizzazione, in particolare per progetti di maggiore portata quali quelli relativi ai tram. Il **GLCT** esprime infine preoccupazione, condivisa anche dal Cantone **GE**, in merito alla capacità materiale della Confederazione di seguire e accompagnare l'esecuzione dei provvedimenti entro i termini precedentemente citati.

L'**ACS** è dell'opinione che un termine di quattro anni non sia praticabile. Complessi progetti edilizi comunali, cantonali o addirittura transnazionali potrebbero avere bisogno di ben più di quattro anni, soprattutto se il progetto dipende da altre pianificazioni o progetti.

L'**UCS** reputa inappropriato il termine di quattro anni, che non tiene conto della realtà di progetti complessi nelle città. Necessitano molto tempo in particolare i progetti maggiori o quelli di organizzazione della sede stradale.

L'**ATA** stima che il termine di quattro anni sia troppo breve in particolare per progetti di ampia portata (nuove linee di tram, riorganizzazione della sede stradale con corsia degli autobus separata ecc.). Questi grandi progetti coinvolgono numerosi attori privati e istituzionali e instaurano spesso stretti legami con altri provvedimenti di un programma d'agglomerato e addirittura con progetti da esso indipendenti. Il ritardo di un provvedimento può rallentare sensibilmente la realizzazione di altri.

I Cantoni **AR, BS, FR** e **TG, Agglo St. Gallen – Bodensee** nonché **Regio Wil** chiedono un termine di esecuzione di sei anni; i Cantoni **AG, BL, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SZ** e **ZH**, l'associazione **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** nonché **DCPA, CGCA, ACS, UCS** e **ATA** ne chiedono uno di otto anni. Il Cantone **BE** chiede un termine di sei anni con possibilità di proroga di otto anni per

progetti di ampia portata. Il Cantone **GR** è dell'avviso che a partire dalla 3^a generazione di programmi d'agglomerato vada previsto un termine di almeno otto anni. Per avvicinarsi effettivamente al termine di sei anni indicato nel rapporto esplicativo, ma anche per tenere meglio conto dei rischi congiunturali e della situazione finanziaria dei committenti, il Cantone **NE** e il **RUN** chiedono una proroga del termine di attuazione da quattro a sei anni, quantomeno in una fase transitoria, a partire dall'entrata in vigore del decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato. Il Cantone **TI** chiede di prevedere un termine di sei anni per i provvedimenti che comportano un investimento superiore a 5 milioni di franchi. Il Cantone **ZG** auspica che nel nuovo articolo 23a OUMin, il termine di esecuzione sia stabilito in modo che vengano finanziati nuovi provvedimenti con inizio dei lavori al più presto e al massimo quattro anni prima e dopo il decreto federale. L'associazione **Agglomeration Rheintal** chiede di valutare un termine più lungo, da otto a dieci anni, mentre l'associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** chiede un termine di almeno sei anni. Per i programmi della 3^a generazione, l'**agglomération de Delémont** chiede un termine di otto anni per permettere una transizione più flessibile. L'**Agglomeration Brig-Visp-Naters** chiede maggiore flessibilità e una proroga del termine a otto anni. **Agglo Basel** auspica che venga concesso un termine più lungo, da sei a otto anni, eventualmente a seconda delle dimensioni e della complessità del progetto. Per progetti complessi i cui programmi d'agglomerato dipendono da altre pianificazioni o progetti (in parte dell'UFT o dell'USTRA), l'**UTP** propone di concedere un ulteriore termine fino a sei anni, inserendo un capoverso 4 al riguardo nell'articolo 23a OUMin.

Il Cantone **VD** propone che il termine di quattro anni non sia applicato ai provvedimenti per i quali la Confederazione esige il deposito del progetto preliminare insieme alla consegna del programma d'agglomerato, che secondo le istruzioni coincidono con infrastrutture dai costi superiori ai 100 milioni di franchi. La motivazione addotta è che il rischio di non rispettare una scadenza è chiaramente in stretta correlazione con l'importanza e la complessità dell'infrastruttura.

La **DCPA** e i Cantoni **AG, GR, LU** e **OW** spiegano che un termine di otto anni permetterebbe una sovrapposizione temporale delle generazioni e quindi la possibilità di inserire un provvedimento che superi di poco il termine nel programma d'agglomerato della generazione successiva. Un meccanismo del genere non è invece possibile con un termine quadriennale, così come un termine di sei anni, che di norma dovrebbe essere sufficiente, risulta per esperienza troppo breve, in particolare per grandi progetti stradali.

Il Cantone **BE** reputa che con un termine di almeno sei anni è possibile una sovrapposizione temporale delle generazioni, tanto più che i provvedimenti in ritardo possono rientrare in un programma d'agglomerato successivo.

Il Cantone **SH** ritiene che per un agglomerato sarebbe del tutto sufficiente inoltrare un programma ogni otto anni. Di conseguenza il termine di attuazione dovrebbe essere fissato a otto anni, anche se un agglomerato consegna già dopo quattro anni un programma successivo.

Stando all'**UCS** le esperienze nello sviluppo e nell'attuazione di progetti in aree urbane mostrano che i progetti possono durare più di quattro anni non soltanto a causa di procedimenti giudiziari, ma spesso anche perché dipendono da altre pianificazioni o da progetti di terzi (non da ultimo anche dell'UFT o dell'USTRA) e talvolta per via della necessità, imprevista, di un'ulteriore partecipazione a progetto già avviato. L'articolo 23a OUMin deve tenere conto di tutto ciò.

Il Cantone **GE** chiede anche di adeguare l'ordinanza per adattare il termine al concetto di misure di portata limitata e misure di maggiore entità descritto nelle istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato.

I Cantoni **AG, BS, GR, LU, OW** e **ZH, DCPA** e **UCS** e chiedono che nell'articolo 23a sia integrato il capoverso 4 con la disposizione seguente: «In circostanze straordinarie, il termine di attuazione di un provvedimento o provvedimento parziale nonché per i provvedimenti subordinati può essere prorogato su richiesta degli enti responsabili». Anche il Cantone **BL** e **Agglo Basel** sono del parere che un nuovo capoverso 4 dovrebbe prevedere la possibilità di presentare una richiesta motivata per la proroga del termine (analogamente alle modifiche dei provvedimenti).

Secondo la **DCPA** e i Cantoni **AG, BS, GR, LU, OW** e **ZH** sono circostanze straordinarie in particolare la modifica e il raggruppamento di provvedimenti, essendo queste situazioni frequenti nella pratica e

quindi da non considerare come superamento del termine di esecuzione, pena l'annullamento dei contributi federali o la loro perdita. La **DCPA** e i Cantoni **AG, BS, GR** e **OW** ritengono che esistano altri casi giustificati per cui prevedere una sospensione del termine; occorre concedere agli agglomerati la possibilità di presentare una richiesta di proroga.

Il Cantone **BL** e **Agglo Basel** osservano che nella pratica succede spesso che un provvedimento venga modificato e associato a un altro provvedimento. Per evitare che tali modifiche vengano formalmente considerate come un «superamento del termine di esecuzione» con relativa perdita dei contributi federali o al fine di mettere in chiaro che non è così occorre inserire un'apposita disposizione nell'OUMin.

La **SVI** afferma che, oltre al ricorso, altri fattori esterni e indipendenti dalla pianificazione di provvedimenti da parte dell'agglomerato possono avere un forte impatto sul programma esecutivo. Per esempio, una modifica importante delle condizioni quadro finanziarie di una regione può mettere in discussione la capacità di finanziamento di un provvedimento entro un determinato termine, obbligando l'agglomerato a rimandare l'esecuzione di uno o più anni. È questo il caso soprattutto per gli agglomerati di piccole dimensioni e delle regioni periferiche. Lo stesso vale per provvedimenti che dipendono direttamente dalla realizzazione di un'infrastruttura principale quando questa è in ritardo. Si tratta di un fattore esterno indipendente dalla volontà dell'agglomerato di attuare un provvedimento. Secondo la SVI è necessario integrare nel metodo proposto la possibilità di prorogare il termine di esecuzione qualora il ritardo sia dovuto a un fattore esterno non prevedibile al momento dell'inoltro del programma. Questi aspetti importanti vanno approfonditi e precisati nell'ambito della revisione dell'OUMin o delle istruzioni del DATEC sul cofinanziamento dei programmi d'agglomerato.

Capoverso 2

Il decorso del termine tre mesi dopo l'entrata in vigore del decreto federale per lo sblocco dei crediti appare giustificato alla **SVI**, la quale rileva con soddisfazione l'introduzione della sospensione del termine in caso di ricorso, una situazione questa che non dipende dalla pianificazione della realizzazione di un provvedimento.

Il Cantone **FR** e l'**Agglomeration Freiburg** ritengono che la decisione di far decorrere il termine di quattro anni tre mesi dopo l'entrata in vigore del decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato e non dalla firma della convenzione sulle prestazioni, come avviene per i programmi di 1^a e 2^a generazione, sia meno vantaggiosa per le autorità incaricate di attuare le misure dei programmi d'agglomerato. Sono pertanto propensi a mantenere la soluzione attuale.

Il Cantone **SG** chiede che i pacchetti di provvedimenti con contributi forfettari vengano considerati iniziati non appena realizzate le prime unità di prestazione.

Stando al Cantone **TI** il termine di inizio dei lavori di un pacchetto di misure deve essere ritenuto soddisfatto se rispettato da almeno uno dei provvedimenti inclusi.

Capoverso 3

L'**ATA** è favorevole all'articolo 23a capoverso 3 OUMin, che tiene conto dei ritardi dovuti a procedure di ricorso per i termini di attuazione stabiliti dalla Confederazione.

Il Cantone **NE** e il **RUN** approvano, in caso di ricorso, la sospensione del termine di esecuzione per i provvedimenti direttamente interessati dalla procedura e per quelli ad essi connessi.

Secondo la **SVI**, in caso di sospensione del termine per via di un ricorso, occorre precisare le regole per la definizione del periodo di sospensione.

Il Cantone **FR** reputa insufficienti i termini in caso di ricorso; occorre inoltre precisare che cosa si intende per «ricorso» perché la prassi varia a seconda dei Cantoni.

Il Cantone **NE** e il **RUN** ritengono che il concetto di ricorso non sia espresso chiaramente nel testo e auspicano che il concetto di ricorso democratico, di tipo referendario, venga esplicitamente integrato in questo principio. Si chiede inoltre che la sospensione della realizzazione per via del lancio di un referendum venga considerata come una procedura di ricorso che sospende il termine stabilito ai sensi dell'articolo 23a capoverso 3.

I Cantoni **AG, GR, LU, OW e ZH, DCPA e UTP** ritengono che, oltre alle procedure di ricorso, anche le votazioni per i referendum possano causare gravi ritardi con conseguente superamento del termine. Poiché il lancio di un referendum non rientra nella sfera d'influenza dei Cantoni o dei Comuni, chiedono di integrare l'articolo 23a OUMin in modo che il termine sia sospeso anche quando è necessaria una votazione in seguito a referendum. La stessa richiesta giunge dal Cantone **SZ** nonché da **UCS e ACS**, motivata dall'ACS con il fatto che i Comuni coinvolgono sempre più spesso la popolazione in progetti relativi ai trasporti e alla pianificazione del territorio. I processi partecipativi richiedono molto tempo e sono in parte imprevedibili, ma spesso consentono di evitare referendum e cause lunghe e complesse con i proprietari confinanti. Si deve tenere conto di questa evoluzione positiva anche nei programmi d'agglomerato.

Agglo Basel osserva che, oltre alle procedure di ricorso, ci sono altre situazioni che, senza volerlo, provocano gravi ritardi e quindi un superamento del termine.

Articolo 24 capoverso 4 e 6

Al Cantone **NW** queste disposizioni sembrano adeguate.

Articolo 24a capoverso 1 lettera d

Al Cantone **NW** questa disposizione sembra adeguata.

Articolo 32 capoverso 3, 5 e 6

Il Cantone **NW** reputa queste disposizioni adeguate.

Allegato 2

Diverse modifiche sono richieste da alcuni Cantoni in base alle condizioni attuali:

AG: adeguamento linguistico relativo alla strada n. 7 (sostituzione di «Zurzach» con «Bad Zurzach»).

BE: attuazione rapida dell'ampliamento obiettivamente giustificato della rete complementare delle strade nazionali in base alla scheda di intervento B 07 del piano direttore cantonale, essendo una parte logica degli adeguamenti legati al FOSTRA.

GR: rettifica della lunghezza delle strade principali n. 3, 19, 27, 28, 29, 416 e 417 secondo l'elenco.

TG: adeguamento in relazione al tratto Wiedehorn - Arbon ovest, da indicare come parte della strada nazionale e non della strada principale H13. Il Cantone chiede inoltre, per ciascun Cantone, una spiegazione comprensibile del calcolo dei contributi di cui all'articolo 17 OUMin.

VS: le indicazioni chilometriche delle strade principali del Vallese riportate nell'allegato non coincidono con i dati di cui dispone il Cantone e sono complessivamente di 5 km inferiori. Oltre a chiedere di chiarire il motivo di questa differenza, il Cantone osserva che l'elenco tiene conto del trasferimento dei due assi cantonali principali nella rete delle strade nazionali, ma non della classificazione degli assi cantonali come strade principali secondo il piano direttore cantonale.

ZH: al contrario di quanto riportato nell'allegato, la strada principale n. 17 non si snoda lungo lo svincolo di Zürich Wiedikon, ma interseca la strada nazionale presso lo svincolo di Zürich Unterstrass, per cui occorre sostituire «Zürich Wiedikon (N3)-Meilen-Feldbach-(SG)» con «Zürich Unterstrass (N1)-Meilen-Feldbach-(SG)»

Allegato 4

I Cantoni **AG e AI** nonché l'**UCS** sono favorevoli ad adeguare l'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi.

Il Cantone **UR** concorda con l'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi di cui all'allegato 4 OUMin ed è decisamente favorevole che l'allegato 4 sia stato armonizzato con le definizioni strategiche per lo sviluppo territoriale del Cantone di Uri nel piano direttore cantonale.

I Cantoni **AG, BS, GR, LU e OW, DCPA, ACS e Agglo Basel** sono sostanzialmente favorevoli all'ampliamento dell'elenco dei Comuni che possono ricevere i contributi dai programmi d'agglomerato.

Il Cantone **SG** sostiene gli elementi principali della proposta illustrata nell'allegato 4, facendo notare tuttavia che il gruppo di lavoro non ha effettuato una valutazione tecnica di tutti i casi.

Il Cantone **BE** ritiene che la proposta dell'allegato 4 avanzata dall'ARE per gestire casi singoli sia adeguata ed è favorevole all'idea di costituire, qualora possibile, aree d'agglomerato contigue.

Il Cantone **FR** constata che l'elenco ACADC si discosta dalla nuova definizione statistica degli agglomerati dell'UFS.

Il Cantone **SH** fa notare che l'agglomerato Schaffhausen è favorevole all'analisi del perimetro d'agglomerato.

Agglo St. Gallen – Bodensee e l'associazione **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** valutano positivamente il perimetro d'agglomerato proposto per il diritto ai contributi e lo ritengono più preciso/migliore rispetto al nuovo perimetro dell'UFS del 2012.

I partecipanti alla consultazione in elenco sono favorevoli o appoggiano l'integrazione dei seguenti Comuni:

Cantone **AG**: Comune di Oberrüti nell'agglomerato Zug; Comune di Holderbank (AG) nell'agglomerato Lenzburg; Comuni di Schneisingen e Künthen nell'agglomerato Zürich; Comune di Remigen nell'agglomerato Baden-Brugg; Comuni di Hellikon, Obermumpf, Olsberg, Wegenstetten e Zuzgen nell'agglomerato Basel; Comune di Münchwilen.

Cantone **AI**: capoluogo Appenzell;

Cantone **SO**: Comuni di Büsserach, Kleinlützel, Nunningen, Seewen e Zullwil;

AareLand: Comune di Wikon come parte dell'agglomerato Olten-Zofingen;

Agglo St. Gallen – Bodensee: Comuni di Berg SG, Untereggen e Eggersriet a causa del forte orientamento verso l'agglomerato (o gli agglomerati) nucleo con una percentuale di pendolari rispettivamente del 64, 66 e 51 per cento;

Agglomération de Delémont: Comune di Courtételle;

Regio Wil: Comune di Jonschwil;

Associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz**: Comune di Reichenau, che presenta forti legami con la città di Costanza;

Associazione **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**: Comune di Gams.

Il Cantone **AG** approva poi il passaggio del Comune di Neuenhof all'agglomerato Baden-Brugg.

Il Cantone **LU** ritiene opportuna l'integrazione del Comune di Wikon nell'agglomerato Olten-Zofingen.

Il Cantone **FR** prende atto del fatto che diversi Comuni friburghesi fanno parte di agglomerati aventi diritto ai contributi al di fuori del Cantone: Bösingen, Schmiten e Wünnewill-Flamatt di Bern; Attalens, Bossonnens, Châtel-Saint-Denis e Remaufens di Vevey-Montreux (status quo rispetto alla situazione della generazione precedente di programmi d'agglomerato). Inoltre (è una novità), due Comuni sono entrati a far parte dei potenziali aventi diritto ai contributi federali: Broc nell'agglomerato Bulle e Prez-vers-Noréaz in quello di Freiburg.

A detta del Cantone **VS**, l'ampliamento dell'agglomerato Brig-Visp-Naters a cinque nuovi Comuni non sembra costituire un problema per le prossime generazioni di programmi d'agglomerato.

L'**Agglomeration Freiburg** osserva che il Comune di Prez-vers-Noréaz è stato integrato nell'elenco dei 30 Comuni della regione di Freiburg che possono già chiedere lo stanziamento di contributi. Non vi sono

osservazioni sulla formulazione relativa all'ampliamento di questo perimetro che ha continuità territoriale.

Secondo il Cantone **BE**, l'adeguamento del diritto ai contributi alla nuova definizione di agglomerato in combinazione con la garanzia dei diritti acquisiti ha avuto esito positivo. È importante che gli agglomerati esistenti continuino a elaborare programmi d'agglomerato proseguendo su una strada già intrapresa con successo.

Per **Agglo St. Gallen – Bodensee** la «garanzia di esistenza» prevista è importante non tanto in sé, quanto piuttosto perché una città come Flawil (vicina a tre Comuni di piccole dimensioni) non rientrerebbe più nel perimetro avente diritto ai contributi; la qual cosa non sarebbe accettabile dal punto di vista tecnico.

Sia l'associazione **Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** sia il Cantone **TG** approvano il fatto che, con l'elaborazione dell'elenco ACADC, tutti i Comuni che finora hanno percepito contributi continuano a far parte dell'agglomerato mantenendo il diritto ai contributi.

Il **PS** accoglie con favore e sostiene la decisione di lasciare il diritto ai contributi ai Comuni finora elencati nell'allegato 4 OUMin o nell'apposito elenco degli agglomerati e delle città. A suo avviso sarebbe difficile e dannoso per l'idea all'origine dei programmi se i Comuni perdessero il diritto ai contributi di cui hanno finora beneficiato.

L'**UTP** approva la volontà di garantire il mantenimento dei diritti dei Comuni che in base alla definizione precedente degli agglomerati hanno finora beneficiato dei contributi federali e partecipato a un programma d'agglomerato. In tal modo si contribuisce a rafforzare quanto già intrapreso insieme dalle città e dagli agglomerati interessati.

Il Cantone **NW** è lieto di apprendere che l'agglomerato Stans, insieme ai Comuni sopraccitati, continua ad avere diritto ai contributi ed è stato inserito nell'elenco ACADC.

Nei loro pareri, la **D CPA** e i Cantoni **AG, BS, GR, LU e OW** affermano che la coesione è rafforzata anche dalla decisione di concedere il diritto ai contributi a tutti i capoluoghi cantonali.

Il **SAB** è favorevole al principio secondo il quale tutti i capoluoghi cantonali sono inseriti nell'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi.

Confrontando la definizione precedente, basata sui dati del 2000, con quella nuova, il Cantone **TG** rileva importanti differenze: i Comuni-nucleo e i Comuni cintura sono ora considerati agglomerati e le cinture si sono ampliate notevolmente rispetto alla definizione del 2000.

L'**Agglomeration Freiburg** constata che i Comuni che hanno diritto ai contributi federali nell'ambito del traffico d'agglomerato sono elencati esaustivamente in un allegato dell'OUMin.

Il Cantone **NE** e il **RUN** sono favorevoli alla proposta di adeguare l'elenco ACADC elaborato in base all'aggiornamento della definizione dell'UFS relativa agli spazi a carattere urbano. Tuttavia, come in passato, la definizione del perimetro del RUN sarà oggetto di un esame approfondito in occasione dell'elaborazione del programma d'agglomerato della 4^a generazione e andrà coordinata con la strategia dello sviluppo territoriale cantonale e con gli orientamenti stabiliti nel piano direttore cantonale.

Il **RUN** sostiene senza riserve l'adeguamento dell'elenco ACADC e precisa che i Comuni che compaiono nell'elenco dell'allegato 4 sotto «La Chaux-de-Fonds – Le Locle» e «Neuchâtel» confermano la loro volontà politica di costituire un unico agglomerato policentrico che riunisca i due poli urbani cantonali nell'ambito del programma d'agglomerato RUN.

La **SVI** sostiene con fermezza il metodo proposto per definire le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi. Tuttavia, applicare semplicemente la definizione statistica non è convincente perché nel caso di una sua modifica Comuni e agglomerati rischierebbero improvvisamente di perdere il diritto ai contributi. È pertanto molto positivo il fatto che l'elenco sia elaborato da un gruppo di lavoro misto. L'**UCS** ritiene che Cantoni, enti responsabili, città e Comuni siano stati coinvolti in maniera esemplare nell'elaborazione dell'elenco. L'**ACS** è dell'opinione che la collaborazione di rappresentanti di Comuni, Cantoni ed enti responsabili nel gruppo di lavoro «Città e agglomerati aventi diritto ai contributi» si sia dimostrata efficace.

I Cantoni **AG, BS, GR, LU** e **OW, DCPA** e **Agglo Basel** constatano con rammarico che purtroppo non è stato possibile illustrare con completezza nell'OUMin lo stato delle discussioni in seno al gruppo di lavoro «Città e agglomerati aventi diritto ai contributi» e portare a termine il lavoro del gruppo. La **DCPA** e i Cantoni **AG, BS, GR, LU** e **OW** aggiungono che nel concreto molti agglomerati hanno criticato l'integrazione di alcuni Comuni (soprattutto all'estero) perché secondo loro non fanno più assolutamente parte della relativa area dell'agglomerato.

Il Cantone **BL** osserva che, anche con i dati del rapporto esplicativo, la delimitazione del nuovo perimetro d'agglomerato non è del tutto chiara. È difficile distinguere la separazione tra aree «urbane» e «rurali»; a differenza del perimetro precedente si rinuncia ad alcuni spazi vuoti. A causa della nuova delimitazione, il Cantone di Basilea Campagna continua a essere diviso in due per quanto riguarda l'appartenenza all'agglomerato Basel, anche se il gruppo di Comuni non facenti parte dell'agglomerato Basel dovrebbe restringersi.

Al momento l'**Agglomeration Brig-Visp-Naters** è scettica nei confronti di un ampliamento del perimetro. Fa notare che il perimetro d'agglomerato dovrebbe corrispondere allo spazio funzionale del fondovalle del Vallese superiore e che va tenuto conto delle caratteristiche topografiche. Costata anche che i Comuni satellite dei due centri di Visp e Brig-Glis/Naters hanno sfide differenti da affrontare e possono dunque beneficiare solo indirettamente dei programmi d'agglomerato, di cui la grande maggioranza dei provvedimenti riguarda i due centri. In fin dei conti un Agglomeration Brig-Visp-Naters forte va a vantaggio dell'intera regione del Vallese superiore.

A parere dell'associazione **Agglomeration Rheintal**, il perimetro d'agglomerato proposto per il suo diritto ai contributi è corretto solo in parte. Inoltre considera problematico avviare un programma d'agglomerato transfrontaliero che coinvolga tutti gli interessati del Voralberg, ma non della parte svizzera, dove tutte le questioni regionali sono gestite dall'associazione St-Galler Rheintal. Si dovrebbe dare più peso all'esame dello spazio funzionale complessivo che non a mere riflessioni statistiche.

Al **SAB** rincresce molto che l'UFS non sia conscio delle conseguenze politiche dei suoi lavori statistici o che le ignori sistematicamente e intenzionalmente quando elabora le sue basi. Le definizioni territoriali come quelle di agglomerato o di aree rurali e regioni di montagna hanno ripercussioni dirette sulle misure politiche, quali ad esempio la politica degli agglomerati, regionale o, come in questo caso, quella dei trasporti. L'UFS dovrebbe esserne conscio e tenerne conto già nell'elaborazione delle sue basi.

Ad **Agglo Valais central** l'allegato 4 dell'OUMin sembra non essere ancora adeguato alle esigenze reali degli agglomerati. In particolare, secondo i perimetri ACADC, il Vallese centrale è composto da due agglomerati (settore «Sion» e settore «Sierre») statisticamente indipendenti che tuttavia sul piano funzionale condividono un destino comune perché inscindibili nell'ambito della pianificazione territoriale. Agglo Valais central ha pertanto deciso di rifiutare l'elenco predefinito di città e agglomerati aventi diritto ai contributi.

Anche la **Ville de Martigny** obietta al fatto che l'allegato 4 dell'OUMin sembra non essere ancora adeguato alle esigenze reali degli agglomerati, soprattutto quando le condizioni topografiche e socioeconomiche non corrispondono del tutto alla situazione di una metropoli in pianura, come è il caso per il Coude du Rhône, il cui agglomerato respinge l'elenco predefinito di città e agglomerati aventi diritto ai contributi (soltanto Martigny e Martigny-Combe secondo l'elenco «ACADC - Elenco dei Comuni per agglomerato, proposta del gruppo di lavoro»).

Secondo il Cantone **VD**, se si intende essere coerenti con gli obblighi assunti nell'ambito dei programmi d'agglomerato, l'elenco ACADC dovrebbe contenere almeno tutti i Comuni che hanno firmato i programmi approvati dalla Confederazione. Una tale richiesta è giustificata dal fatto che l'ARE ha effettuato adeguamenti puntuali non fondati sulle basi statistiche dell'UFS.

Il Cantone **BL** fa presente che in Svizzera non si effettuano ampliamenti dei perimetri motivati da aspetti finanziari invece che tecnici.

Il Cantone **LU** è sostanzialmente contrario all'importante ampliamento del perimetro dell'agglomerato Luzern con i sei Comuni di Inwil, Eschenbach, Rain, Hildisrieden, Neuenkirch e Malters e chiede che ci si limiti a integrare il Comune di Inwil ed eventualmente quello di Malters.

L'**Agglomeration Brig–Visp–Naters** chiede che gli agglomerati possano stabilire essi stessi il perimetro, insieme ai Cantoni e d'intesa con la Confederazione.

AareLand spiega che nel programma d'agglomerato e in particolare nello scenario auspicato si distingue tra perimetro di osservazione (intera zona AareLand) e perimetro di elaborazione. Numerosi provvedimenti del programma d'agglomerato hanno un effetto e un'utilità che vanno al di là del perimetro in cui vige il diritto ai contributi. Nell'ambito della collaborazione con i Comuni e della partecipazione a diverse generazioni di programmi, è emerso a più riprese che in diversi punti l'attuale delimitazione non è obiettivamente comprensibile e per questo oggetto di critica. AareLand condivide questa critica così come la richiesta di adeguare imperativamente il perimetro degli aventi diritto ai contributi per la 4ª generazione.

Il Cantone **GE** chiede che il metodo proposto dell'analisi statistica venga precisato per tenere meglio conto delle particolarità della zona franco-vodese-ginevrina, comprenda il concetto di perimetro d'agglomerato e, in attesa dello sviluppo della procedura, preveda una certa flessibilità per il conseguimento dei contributi da parte degli agglomerati non aventi diritto.

Il Cantone **NW** è dell'opinione che ai fini di una strategia a lungo termine, l'ARE dovrebbe esaminare anche alternative alla definizione statistica dell'UFS che tengano conto degli spazi funzionali e degli agglomerati di piccole dimensioni.

Secondo **Agglo St. Gallen – Bodensee** non è sufficiente basare l'appartenenza a un agglomerato su un unico criterio quale il numero dei pendolari. Per questo motivo anche il perimetro 2012 dell'UFS non è soddisfacente. Nell'ambito dei lavori per l'elenco ACADC è stato giustamente sviluppato un criterio di densità, che tuttavia è stato considerato soltanto per i Comuni del perimetro 2012 dell'UFS, ossia per quelli che presentano una percentuale di pendolari superiore al 33 per cento nell'agglomerato (o negli agglomerati) nucleo. Ne consegue che Comuni con un'alta percentuale di pendolari, a volte di oltre il 40 per cento, ma con spiccate caratteristiche rurali rientrano nel perimetro dell'UFS e in parte anche in quello dell'ACADC. Altri Comuni, invece, che presentano caratteristiche più simili agli agglomerati e ai centri urbani ma con pochi pendolari (meno del 33%) non si trovano all'interno del perimetro. Se per definire il perimetro d'agglomerato e dell'ACADC si fosse considerato sin dall'inizio anche il criterio della densità nel suo insieme oltre al criterio della percentuale di pendolari, probabilmente si sarebbero ottenuti risultati diversi. Presumibilmente sarebbero stati inseriti nel perimetro Comuni come Degersheim, con una percentuale di pendolari poco al di sotto della soglia del 33 per cento ma con le caratteristiche dei tipici Comuni d'agglomerato, ossia una densità di posti di lavoro relativamente alta, densità edilizia e altre funzioni di centro come i supermercati. Agglo St. Gallen – Bodensee chiede pertanto che i risultati dei calcoli della Confederazione riguardo al criterio della densità (come per il criterio dei pendolari) siano resi pubblici e che, per i Comuni che soddisfano il criterio di densità ma il cui criterio dei pendolari è poco al di sotto della soglia, sia effettuata una valutazione complessiva, considerando anche altre caratteristiche quali densità di posti di lavoro e funzioni centrali.

Il **GLCT** osserva che a causa del metodo applicato, la revisione dei criteri di idoneità da parte dell'ARE esclude ancora alcuni Comuni del distretto di Nyon e della zona francese di Ginevra, tra cui i grandi centri di Grand Genève. Ai Comuni con ruoli riconosciuti dal programma d'agglomerato nell'organizzazione urbana multipolare di Grand Genève (nell'ambito di mobilità, spazio vitale, sviluppo economico e servizi per la popolazione) è pertanto negata la possibilità di ricevere contributi federali. Il metodo di calcolo dell'ARE si basa sulla definizione di spazio a carattere urbano dell'UFS (2012) e sulla stima della densità espressa in AOP (abitanti, occupati, pernottamenti) nelle zone centrali. La particolarità dell'agglomerato franco-vodese-ginevrino pone la questione di quali indicatori siano stati usati per questo calcolo nella parte francese. In effetti è impossibile individuare con sufficiente precisione gli AOP per le zone centrali francesi. Il GLCT si chiede quindi quale metodo sia stato adottato per calcolare la densità della popolazione, gli occupati e i pernottamenti nei Comuni francesi. L'approccio è statistico più che funzionale e territoriale. Il metodo dell'ARE, ampiamente basato sui dati relativi agli occupati transfrontalieri, esclude Comuni che caratterizzano profondamente la zona franco-vodese-ginevrina e che costituiscono poli regionali o centri locali di spazi vitali. Il metodo usato dall'ARE si basa su indicatori puramente quantitativi, non tiene conto dei rilievi né degli spazi funzionali, nonostante siano stati tenuti in considerazione e difesi nella revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Inoltre, la Confe-

derazione riconosce che i programmi d'agglomerato sono rilevanti nell'ambito della sua politica di agglomerato e della sua valutazione dei sistemi specifici di ogni agglomerato per il coordinamento «Urbanizzazione-Traffico-Ambiente». Vi è dunque una contraddizione tra il riconoscimento di questi perimetri d'agglomerato e la redazione dell'elenco ACADC secondo criteri esclusivamente statistici, come illustra l'esempio del Comune di Perroy nel distretto di Nyon, che pur non essendo un Comune ACADC, è parte di un provvedimento scelto dall'ARE per un cofinanziamento (convenzione sulle prestazioni della 2^a generazione). La creazione dell'elenco ACADC da parte della Confederazione è inoltre in contraddizione con la legge sulla pianificazione del territorio, in particolare con l'articolo 2 che introduce il concetto di spazio funzionale, che deve permettere di tenere conto delle particolarità locali nella pianificazione del territorio. Il Cantone **GE** condivide la posizione del GLCT.

Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français e i dipartimenti **Ain** e **Haute Savoie** affermano che l'approccio scelto è di tipo statistico più che funzionale e territoriale e non tiene in sufficiente considerazione il grave problema della mobilità per Grand Genève, dovuto all'intensità e alla quantità dei flussi di transfrontalieri. Oltre che della posizione geografica, avrebbe senso tenere conto della pertinenza dei progetti per una zona, in particolare nel caso di Comuni attraversati da un progetto di mobilità strutturante ma con uno scarso rapporto densità/occupazione dei transfrontalieri. Il metodo dell'ARE, basato su un numero relativo di transfrontalieri occupati, esclude invece Comuni che caratterizzano profondamente la zona franco-vodese-ginevrina, costituiscono poli regionali o centri locali di spazi vitali di Grand Genève, annoverano un numero elevato di transfrontalieri occupati e offrono posti di lavoro a livello locale. Il metodo usato dall'ARE si basa su indicatori puramente quantitativi, non tiene conto dei rilievi né degli spazi funzionali, nonostante siano stati tenuti in considerazione e difesi nella revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Vi è dunque una contraddizione tra il riconoscimento dei perimetri d'agglomerato e la creazione dell'elenco ACADC soltanto in base a criteri statistici. Si chiede pertanto di considerare l'intero perimetro di Grand Genève, in quanto rappresenta il perimetro funzionale riconosciuto nella politica d'agglomerato della Confederazione e in armonia con la legge sulla pianificazione del territorio, ma anche il loro effettivo spazio vitale transfrontaliero.

Nel suo parere il Cantone **BE** fa presente che ci sono diversi Comuni assegnati su base statistica a un agglomerato ma che dal punto di vista territoriale appartengono a un'altra regione. Ritiene inopportuno adeguare il perimetro della conferenza regionale sulla base del perimetro d'agglomerato e che questi Comuni particolari debbano avere la possibilità di collaborare (anche in futuro) nelle loro regioni di pianificazione o nelle conferenze regionali, anche se hanno diritto ai contributi in un altro agglomerato. In questo contesto il Cantone **BE** si aspetta che la Confederazione adotti un approccio pragmatico, già discusso a livello tecnico con le autorità federali, perché altrimenti l'onere amministrativo e di pianificazione sarebbe enorme.

Il Cantone **GR** fa notare che secondo l'articolo 17*b* capoverso 2 LUMin, il Consiglio federale «si attiene» alla definizione dell'Ufficio federale di statistica per definire le città aventi diritto ai contributi. Il termine «ispirarsi» usato nel rapporto esplicativo (in tedesco) lascia un margine di manovra che sarebbe bene usare.

A causa delle sfide specifiche degli agglomerati nelle regioni di montagna, che dai fondovalle multifunzionali si sono diffuse in parte anche tra i centri alpini turistici, il Cantone **GR** chiede e la **CGCA** propone maggiore flessibilità nel gestire lo strumento dei programmi d'agglomerato per poter così affrontare meglio le diverse situazioni degli agglomerati. Occorre dare spazio alle particolarità topografiche e funzionali e soprattutto concedere un maggiore margine di manovra per adeguare il perimetro d'agglomerato in uno scambio tra il Cantone coinvolto (o i Cantoni) e la Confederazione (art. 19 all. 4 OUMin). Attualmente la politica d'agglomerato nelle regioni di montagna è inadeguata perché non tiene sufficientemente conto delle caratteristiche dei fondovalle multifunzionali. La **CGCA** chiede che il rapporto esplicativo dell'ordinanza sia integrato di conseguenza.

Nel suo parere, l'**agglomération Rivelac** constata che nel suo caso nessun perimetro è identico: l'elenco ACADC, la nuova definizione dell'UFS e l'attuale perimetro d'intervento sono infatti tutti diversi. Gli agglomerati dovrebbero disporre di un certo margine di manovra per definire il loro perimetro d'intervento senza che siano svantaggiati, purché abbiano una giustificazione plausibile al momento dell'inoltro di un programma d'agglomerato.

Riassumendo, il **GLCT** osserva che l'elenco si è già sviluppato ulteriormente e che i criteri usati dall'ARE permettono di indicare la concentrazione delle attività economiche al centro di un agglomerato, ma tengono conto solo in parte del reale funzionamento dello spazio vitale e della multipolarità di Grand Genève. In considerazione del marcato effetto frontiera e della polarizzazione tra zone d'impiego e spazi vitali nonché delle dimensioni generali dell'agglomerato con centri secondari dinamici e attivi (i Comuni che partecipano a una forma di riequilibrio occupati-abitanti sarebbero penalizzati rispetto a quelli con più pendolari), i criteri dell'ARE appaiono insufficienti. Grand Genève auspica pertanto che in relazione al funzionamento del territorio e alle particolarità proprie degli agglomerati franco-vodési-ginevrini, il metodo d'analisi statistico integri il concetto di perimetro d'agglomerato e nell'attesa che l'approccio si sviluppi ci sia una certa flessibilità per l'accesso ai contributi federali da parte dei Comuni non aventi diritto. Il Cantone **GE** condivide la posizione del GLCT.

L'**Agglomeration Brig-Visp-Naters** chiede che si tenga maggiormente conto degli spazi funzionali e delle condizioni topografiche.

L'**Agglomeration Freiburg** constata che il perimetro dei Comuni che possono richiedere i contributi (31 Comuni) è più ampio del perimetro politico dell'attuale agglomerato (10 Comuni). Inoltre, è del parere che in definitiva il perimetro funzionale e politico dell'agglomerato debba tendere a una maggiore coerenza.

Il Cantone **VS** è dell'opinione che occorre tenere conto anche delle particolarità dei Cantoni delle regioni alpine come il Vallese, pur comprendendo l'esigenza della Confederazione di disporre di una base comune per tutta la Svizzera. I perimetri funzionali degli agglomerati nel Cantone VS non devono essere soltanto un insieme di cifre, ma considerare aspetti territoriali, particolarità turistiche, necessità topografiche e la collaborazione intercomunale, regionale e persino storica. Tutti questi elementi costituiscono gli spazi funzionali e sono stati decisi dai legislatori cantonali mediante il piano cantonale per lo sviluppo territoriale. Soltanto tenendo conto delle particolarità regionali si potrà elaborare un programma territoriale. Il cofinanziamento federale è uno strumento importante per avviare questi processi di qualità; il concetto di qualità deve essere decisivo per l'assegnazione delle sovvenzioni. Negli agglomerati particolari del Cantone VS, che non possono essere paragonati a quelli della pianura o dell'arco lemanico, rimane molto da fare e questo aiuto è essenziale.

Il Cantone **VS** aggiunge che il piano direttore cantonale permette indubbiamente di definire i perimetri più efficienti e di garantirne la coerenza. Questo strumento di pianificazione e di dialogo tra la Confederazione e il Cantone deve essere valorizzato prediligendo un principio territoriale e non basato sulle cifre. In questo senso la LUMin offre sicuramente il margine di manovra necessario attraverso la formulazione dell'articolo 17*b* capoverso 2, esprimendo il concetto di equità nell'articolo 17*d* e facendo più volte riferimento ai piani direttori cantonali anche, tra gli altri, nell'articolo 17*c*. I Comuni che si trovano all'interno del perimetro definito nel piano direttore cantonale devono dunque poter ricevere un cofinanziamento. Nel suo riassunto il Cantone VS sostiene che i perimetri devono poter essere modificati e giustificati, ad esempio mediante il piano direttore cantonale, in modo da poter offrire l'importante strumento del cofinanziamento.

Vista la specificità transfrontaliera dell'agglomerato franco-vodese-ginevrino, il **GLCT** fa presente che per definire gli ACADC occorre tenere conto di diversi elementi: la necessità di considerare i progetti d'agglomerato nel loro perimetro di coerenza territoriale per evitare contraddizioni tra approcci analitici diversi; utilizzare come riferimento anche i lavori svolti dall'Observatoire statistique transfrontalier, fondato dall'INSEE Auvergne-Rhône-Alpes e dall'Ufficio cantonale di statistica del Cantone Ginevra (OCSTAT); il carattere multipolare dell'agglomerato, riconosciuto dalla Confederazione attraverso programmi d'agglomerato consecutivi; il fatto che i Comuni francesi costituiscono anche centri di attività regionali e contribuiscono alla dinamica multipolare dell'agglomerato. Il Cantone **GE** condivide la posizione del GLCT.

Il Cantone **NE** e il **RUN** propongono di integrare esplicitamente il criterio della ponderazione relativo all'altitudine nel processo d'esame dei programmi d'agglomerato della 3ª generazione.

Il Cantone **BL** reputa che occorre continuare a dare priorità alla separazione tra aree «rurali» e «urbane», e ritiene sensato che, per il territorio del Cantone di Basilea Campagna, sia mantenuto il vecchio perimetro, colmando soltanto alcuni spazi o effettuando integrazioni tecniche adeguate.

La **DCPA** e i Cantoni **AG**, **GR**, **LU** e **OW** ritengono che gli agglomerati debbano decidere autonomamente in quale perimetro sviluppare i loro programmi e vada pertanto inserito nell'OUMin il seguente principio finora contenuto nelle istruzioni: «Spetta ai Cantoni, [sic] ed eventualmente agli enti territoriali esteri, definire il perimetro di elaborazione del programma d'agglomerato». Il Cantone **ZG** avanza la stessa richiesta, ritenendo che in tal modo si possa garantire il rispetto di questo principio nel tempo evitando discostamenti da una generazione all'altra di programmi d'agglomerato.

Agglo Valais central, riconoscendo l'importanza di condizioni quadro a livello federale, propone le seguenti varianti: 1) soppressione dell'elenco predefinito, delegando la scelta del perimetro agli agglomerati, a condizione che questa scelta possa essere spiegata e giustificata da necessità funzionali; oppure 2) se per la Confederazione è fondamentale disporre di un elenco indicativo per questi perimetri, mantenere l'allegato 4, ma con la possibilità di derogarvi, ossia di chiedere una modifica del perimetro, purché l'agglomerato richiedente fornisca una giustificazione funzionale. La **Ville de Martigny** avanza la stessa proposta. **Agglo Valais central** è consapevole dell'onere supplementare di lavoro generato dall'esame delle richieste di adeguamento del perimetro a Berna; reputa tuttavia necessario far progredire la legislazione in questo ambito. Ad ogni modo, è importante modificare il perimetro di riferimento per Agglo Valais central adeguandolo al programma d'agglomerato della 3^a generazione. D'altronde il punto 2 è l'elemento centrale della fase 2, iniziata per i programmi d'agglomerato della 4^a generazione dell'agglomerato Coude du Rhône con 15 Comuni in totale (rispetto ai 10 Comuni annunciati per i programmi d'agglomerato della 3^a generazione inoltrati a fine settembre 2016) nell'estate 2017. Uno degli obiettivi era soprattutto l'ampliamento del perimetro (questione del mantenimento dei 15 Comuni nel programma d'agglomerato della 4^a generazione da inoltrare alla fine del 2020).

Pur essendo consapevole degli sforzi fatti per migliorare il metodo di definizione dell'elenco ACADC, **Chablais Agglo** auspica che sia prevista la possibilità di derogarvi, ossia di chiedere una modifica del perimetro sulla base di una giustificazione funzionale a cura dell'agglomerato richiedente.

Secondo il Cantone **GR**, il rapporto esplicativo indica che il diritto ai contributi decade quando un Comune non partecipa per due volte di seguito a un programma d'agglomerato. Nel caso di un fondo illimitato nel tempo una tale norma non è accettabile. I tempi possono cambiare e le decisioni dei Cantoni devono poter essere adeguate alle condizioni quadro vigenti. Pertanto chiede che la frase «Lo stesso vale per i Comuni che non partecipano a due generazioni di programmi d'agglomerato» sia stralciata dal rapporto esplicativo.

Il Cantone **NW** è decisamente contrario alla nuova disposizione, secondo la quale occorre adeguare nuovamente l'elenco ACADC contenuto nell'OUMin se un Comune non ha soddisfatto per due volte di seguito la definizione d'agglomerato dell'UFS. I programmi d'agglomerato sono strumenti di pianificazione a lungo termine, che rappresentano i pilastri portanti della politica d'agglomerato della Confederazione. In tal senso si ritiene altamente problematico che in futuro gli agglomerati che hanno già elaborato programmi d'agglomerato efficaci, e che dunque sono parte del processo da diversi anni, siano esclusi a causa di una nuova definizione dell'UFS. In quest'ottica il Cantone NW chiede che la Confederazione continui anche in futuro a condurre la sua politica d'agglomerato con gli agglomerati coinvolti nel processo, anche qualora non abbiano soddisfatto per due volte di seguito la definizione dell'UFS. Per gli agglomerati coinvolti la disposizione prevista è fonte di grande incertezza. È invece comprensibile che l'elenco ACADC sia adeguato se un agglomerato non ha partecipato per due generazioni.

Il Cantone **VD** rileva che l'articolo 17b LUMin, che collega espressamente l'elenco ACADC alla definizione dell'UFS, non specifica che partecipare a un programma d'agglomerato è obbligatorio o che la mancata partecipazione può (o deve) essere sanzionata (eliminando i Comuni dall'elenco, come precisato nel rapporto esplicativo). Questa disposizione deve essere stralciata perché non è giustificata da nessun interesse preminente, oltre a comportare modifiche superflue dell'allegato 4 dell'OUMin. Se mantenuta, dovrebbe figurare specificatamente nell'ordinanza e non nel rapporto esplicativo. Ci si chiede inoltre se questa regola valga anche per i Comuni facenti parte di agglomerati che per due volte (di seguito) non hanno inoltrato un programma d'agglomerato, come nel caso dell'agglomerato Rivelac (Vevey-Montreux).

L'**Agglomeration Freiburg** osserva che estendere il programma d'agglomerato a nuovi Comuni sotto forma di enti indipendenti di diritto pubblico dipende anche da considerazioni politiche. Pertanto chiede che l'elenco dei Comuni aventi diritto ai contributi federali nell'ambito del traffico d'agglomerato riportato

nell'allegato sia permanente e non sia soggetto a modifiche per via della mancata partecipazione di alcuni Comuni agli ultimi programmi d'agglomerato inoltrati. Inoltre, occorre rilevare che questo meccanismo, laconicamente menzionato nel testo del rapporto esplicativo, non figura nei testi normativi.

Il Cantone **FR** chiede che l'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi sia aggiornato regolarmente e che ciò avvenga d'intesa con i Cantoni.

Il Cantone **NW** chiede che la definizione degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi (all. 4) sia riportata nelle istruzioni del Dipartimento, reputando inappropriato che, dopo aver consultato i Cantoni, il Consiglio federale indichi nell'allegato 4 gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi, come previsto dall'OUMin. Per garantire la continuità della politica d'agglomerato della Confederazione e la certezza della pianificazione di Cantoni e Comuni nell'attuare i programmi d'agglomerato è sufficiente lasciare l'allegato 4 a livello di Dipartimento, tenendo naturalmente conto delle direttive finanziarie del Parlamento relative alla politica d'agglomerato.

La **SVI** ritiene necessario sottoporre le revisioni future dell'elenco ACADC anche al gruppo di lavoro e menzionare questa procedura nell'OUMin.

Ritenendo che anche in futuro l'elenco possa essere elaborato in modo realistico soltanto coinvolgendo Cantoni, enti responsabili, città e Comuni, l'**UCS** chiede di prevederne la garanzia nell'articolo 19 OUMin.

Nel suo parere il **SAB** fa presente che per ridefinire i tipi di Comune dell'area rurale (progetti «Re-Raum»), l'UFS ha coinvolto anche altri portatori d'interesse come il SAB; questa dovrebbe essere la norma anche in futuro.

L'**ACS** auspica, anche per i futuri adeguamenti dell'allegato 4, la collaborazione di rappresentanti di Comuni, Cantoni ed enti responsabili nel gruppo di lavoro «Città e agglomerati aventi diritto ai contributi». Propone pertanto di adeguare come segue l'articolo 19 capoverso 1 OUMin: «Le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi conformemente all'articolo 17b capoverso 2 LUMin sono designati nell'allegato 4 dopo la consultazione dei Cantoni e con la collaborazione di enti responsabili e Comuni».

I Cantoni **AG, BS, GR, LU e OW, DCPA e Agglo Basel** chiedono che il DATEC tenga conto delle richieste dei diversi agglomerati/Cantoni riguardo all'adeguamento dell'elenco ACADC.

Il Cantone **TG**, avendo constatato il desiderio di molti di integrare l'attuale elenco ACADC con altri Comuni, si dichiara in linea di massima aperto a questa richiesta, anche se occorre una motivazione tecnica e ben argomentata da parte dell'agglomerato.

Il Cantone **BL** chiede che per i Comuni del suo territorio sia mantenuto il perimetro d'agglomerato precedente (2012), con le seguenti eccezioni: colmare gli spazi con Arisdorf, Hersberg, Nussdorf, Winterlingen, Buus, Maisprach e Rickenbach, integrazione di Waldenburg e Reigoldswil.

Secondo il Cantone **ZH**, l'elenco degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi deve essere integrato con i Comuni completamente circondati da Comuni aventi diritto ai contributi, in modo da evitare spazi vuoti inadeguati e pregiudizievoli per l'elaborazione e l'efficacia dei programmi.

I partecipanti alla consultazione elencati di seguito chiedono che i seguenti Comuni siano inseriti nell'elenco degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi (all. 4; il motivo figura nei rispettivi pareri):

Cantone **AG**: Comuni di Sisseln ed Eiken;

Cantone **AI**: distretti di Rüte e Schwende;

Cantone **BE**: Comuni di Kirchenthurnen e Rümliigen;

Cantone **BS e Agglo Basel**: Geispitzen, Landser, Liebenswiller, Magstatt-le-Haut, Schlierbach, Steinbrunn-le-Haut, Wahlbach, Zaessingue, Waldenburg, Sisseln, Eiken e Wehr (DE);

Cantone **FR**: Comune di Gruyère nell'agglomerato Bulle;

Cantone **JU**: Comuni di Châtillon, Rebeuvelier e Vellerat;

Cantone **SG**: Comuni di Schmerikon e Uznach nell'agglomerato Obersee; riguardo ai Comuni sangallesi, il Cantone sostiene le richieste degli agglomerati concernente l'allegato 4. Se gli agglomerati non sono liberi di versare i contributi forfettari anche al di fuori del perimetro ACADC e/o se per l'esame la Confederazione considera i costi d'investimento soltanto nel perimetro UFS, il Cantone SG chiede di inserire anche i Comuni seguenti nel perimetro ACADC: Comune di Kirchberg nell'agglomerato Wil, Comuni di Rüthi e Oberriet nell'agglomerato Rheintal, i Comuni di Sargans, Sennwald e Wartau nell'agglomerato Werdenberg-Liechtenstein;

Cantone **SH**: Comune di Neunkirch nell'agglomerato Schaffhausen;

Cantone **SO**: Comuni di Selzach e Oensingen;

Cantone **SZ**: Comune di Arth; dal punto di vista dell'agglomerato Obersee, il Cantone SZ sostiene le intenzioni del Cantone SG e dell'agglomerato Obersee di inserire entrambi i Comuni sangallesi di Schmerikon e Uznach nell'allegato 4 OUMin;

Cantone **VD**: Comuni di Pomy, Ollon e Bex (d'accordo con il Cantone VS e con l'organo direttivo di Chablais Agglo) nonché Perroy;

Cantone **ZG**: Comune di Menzingen nell'agglomerato Zug;

Cantone **ZH**: Comuni di Oberembrach, Maschwanden e Kappel am Albis;

AareLand: Comuni di Oensingen e Reiden;

Agglo St. Gallen – Bodensee: Comuni di Egnach und Degersheim;

Agglomération de Delémont: Comune di Châtillon;

Agglo Chablais: nel suo parere, in merito all'agglomerato Chablais, il Cantone **VS** fa presente che i Comuni di Bex e Ollon non compaiono nell'elenco, nonostante abbiano partecipato al programma della 2^a generazione e partecipino a quello della 3^a.

Regio Wil: Comuni di Kirchberg (SG) e Aadorf (TG);

Associazione **Agglomeration Rheintal**: Comuni di Rüthi e Oberriet.

I partecipanti alla consultazione elencati di seguito chiedono che i seguenti Comuni siano eliminati dall'elenco ACADC (all. 4; il motivo figura nei rispettivi pareri):

Cantone **BS** e **Agglo Basel**: Comuni di Buckten, Diegten, Känerkinden, Rümelingen, Wenslingen, Wittinsburg, Berentzwiller, Durmenach, Ferrette, Muespach, Muespach-le-Haut, Niffer, Oberdorf, Riepsach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette, Waldighofen;

Cantone **JU**: Comune di Boécourt, inserito per sbaglio e non facente parte dell'agglomération Delémont;

Cantone **ZG**: se il principio «Spetta ai Cantoni, ed eventualmente agli enti territoriali esteri, definire il perimetro di elaborazione del programma d'agglomerato» non è inserito nell'OUMin, eliminare tre Comuni extracantionali (Knonau, Meierskappel, Oberrüti) dall'elenco dei Comuni dell'agglomerato Zug aventi diritto ai contributi;

Agglomération de Delémont: Comune di Boécourt.

Il cantone **FR** constata che la bozza dell'allegato dell'OUMin si basa evidentemente su uno stato dei Comuni friburghesi non aggiornato. Nel perimetro dell'agglomerato Freiburg, i Comuni di Corpataux-Magnedens, Farvagny e Rossens figuranti nell'elenco, si sono aggregati con i Comuni di Vuisternens-en-Ogoz e Le Glèbe e costituiscono ormai il Comune di Le Gibloux. Il Cantone FR chiede che il nuovo Comune sia integrato nell'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi. Inoltre, il territorio dei Comuni di Belfaux, Corminboeuf e Courtepin è cambiato in seguito ad aggregazioni.

Il Cantone **JU** fa presente che il 1° gennaio 2019 Rebeuvelier e Vellerat si aggogheranno a Courrendlin, un Comune già presente nell'elenco.

Il Cantone **NE** e il **RUN** comunicano che il 1° gennaio 2018 il Comune di Bevaix, figurante nell'elenco ACADC e integrato nel perimetro dell'agglomerato RUN, si agglicherà con i Comuni di Fresens, Gorgier, Montalchez, St-Aubin e Vaumarcus, per costituire il Comune di La Grande Béroche. Alla luce di tutto questo, si propone di adeguare l'allegato 4 inserendo nell'elenco ACADC il Comune di La Grande Béroche al posto del Comune di Bevaix.

Il Cantone **TI** segnala che il 3 aprile 2017 si è costituita la nuova Città di Bellinzona con l'aggregazione di 13 Comuni (Bellinzona, Camorino, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Moleno, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, S. Antonio und Sementina). Secondo l'allegato 4 dell'OUMin aggiornato e a causa dell'aggregazione, l'agglomerato Bellinzona dovrebbe comprendere i Comuni di Bellinzona, Arbedo-Castione, Lumino, Cadenazzo, Sant'Antonio e, in seguito all'aggiornamento dell'UFS, San Vittore (GR).

Il Cantone **VS** afferma che tra quattro anni il Comune di Charrat si agglicherà al comune di Martigny e dovrà pertanto avere diritto a un cofinanziamento di provvedimenti sul suo territorio.

Cantone **ZH**: Comune di Kyburg perché aggregatosi il 1° gennaio 2016 alla città di Illnau-Effretikon.

L'**agglomération de Delémont** annuncia l'aggregazione del Comune di Corban con il Comune di Val Terbi il 1° gennaio 2018 e quella dei Comuni di Courrendlin, Rebeuvelier e Vellerat il 1° gennaio 2019, in seguito alle quali il perimetro d'agglomerato si amplierà (aggiunta di Corban) e la cartina del perimetro ACADC dovrà essere adeguata.

All'**ATA** rincresce che l'allegato 4 non sia stato aggiornato, per esempio aggiungendo le aggregazioni dei Comuni che hanno interessato gli agglomerati di Sierre, Sion o Bellinzona.

Il Cantone **AG** riconosce la creazione dell'agglomerato Stein, che comprende i Comuni di Münchwilen, Stein, Wallbach e Bad Säkingen (D) e potrebbe dunque elaborare un programma d'agglomerato proprio. Tuttavia, si intende mantenere l'agglomerato Stein nel programma d'agglomerato di Basilea. Il Cantone **BS** e **Agglo Basel** ritengono in linea di massima insensato un agglomerato Stein indipendente a causa delle sue diverse implicazioni nell'agglomerato Basel. A livello operativo si mira a riunire gli agglomerati con l'elaborazione dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone **LU** chiede di definire un nuovo agglomerato o un perimetro ACADC per elaborare ulteriormente l'ordinanza e in particolare l'elenco ACADC per Sursee e per i Comuni confinanti, in particolare di Oberkirch e Schenkon.

Il Cantone **LU** reputa decisamente inopportuna l'attribuzione di Meierskappel all'agglomerato Zug e pertanto chiede di non attribuire il Comune a questo agglomerato.

Il Cantone **NE** segnala che l'elenco allegato suddivide i Comuni aventi diritto ai contributi in due parti in base all'attuale elenco degli agglomerati dell'UFS (Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds/Le Locle), nonostante il Cantone intenda formare, con l'appoggio della Confederazione attraverso il programma d'agglomerato RUN, un agglomerato composto da due poli urbani che appartengono allo stesso agglomerato policentrico e performante grazie a PRODES 2035 e alla linea ferroviaria diretta tra La Chaux-de-Fonds e Neuchâtel. Le due città dovranno infine essere riunite sotto la denominazione «Réseau urbain neuchâtelois» (o in alternativa «Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds»). Il **RUN** ribadisce di voler continuare ad adoperarsi per riunire i poli urbani di Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds – Le Locle all'interno di un unico agglomerato policentrico collegato dalla rete espressa regionale di Neuchâtel.

Il Cantone **NW** chiede di adeguare nell'allegato 4 il nome dell'agglomerato Stans avente diritto ai contributi con la denominazione «Agglomeration Nidwalden».

Secondo il Cantone **TI**, i Comuni di Melano, Rovio, Maroggia e Bissone, situati a sud del ponte diga di Melide e menzionati nell'allegato 4 OUMin sono attivi nel programma dell'agglomerato Chiasso-Mendrisio.

Se l'elenco ACADC sarà mantenuto, **Agglo Valais central** chiede che gli agglomerati Sierre e Sion siano eliminati e sia creato l'agglomerato «Valais central» con i Comuni di Arbaz, Ardon, Ayent, Chalais, Chippis, Conthey, Grimisuat, Grône, Les Agettes, Miège, Nendaz, Saint-Léonard, Salquenen, Savièse, Sierre, Sion, Venthones, Vétroz, Vex e Veyras.

Allegato 6

Il cantone **BL** afferma che la ripartizione riportata nell'allegato non sarebbe chiara senza il rapporto sull'indagine conoscitiva «Compensazione delle spese di esercizio e manutenzione causate dall'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali» del 28 giugno 2010 citato nei documenti della consultazione. Occorre pertanto illustrare in modo chiaro e comprensibile come sono composte o calcolate le singole somme (p. es. i 6,93 mio. di franchi per il Cantone BL).

Il Cantone **TG** è decisamente favorevole alla chiave di ripartizione proposta dal Consiglio federale.

3.3.4. Ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito

I Cantoni **AR**, **GE** e **NW**, nonché **USS** e **ATA** dichiarano di non avere osservazioni o obiezioni in merito alle modifiche proposte.

Il Cantone **AG** richiama l'attenzione sulla revisione in corso di preparazione della rete viaria cantonale, che richiede un coordinamento con i Cantoni limitrofi. Al momento opportuno il Cantone chiederà un adeguamento dell'elenco dei Comuni.

Allegato 1

Diverse modifiche sono richieste da alcuni Cantoni in base alle condizioni attuali:

AG: modifica del nome della località «Zurzach» con «Bad Zurzach».

BE: integrazione dell'elenco C con la circonvallazione di Kirchberg.

BS: correzione relativa alla strada principale n. 2.

SG: inserimento della circonvallazione di Bütschwil, che sarà completata il 1° gennaio 2020. Il Cantone chiede inoltre che l'ordinanza venga interamente controllata, rivista e aggiornata al più tardi con l'entrata in vigore del NEB.

Allegato 2

Diverse modifiche sono richieste da alcuni Cantoni in base alle condizioni attuali:

AG: modifica del nome della località «Zurzach» con «Bad Zurzach».

AI: modifica formale del tratto H458 (sostituzione di «Appenzell-Weissbad-Wasserauen» con «Steinegg-Weissbad-Wasserauen»).

BE: indicazione del passaggio del Laufental al Cantone **BL** e stralcio delle strade H224 e H225 per via dell'interesse turistico secondario.

FR: modifiche relative alle strade H181.1, H182.1 e H22.

GR: diverse modifiche relative alle strade principali n. 3 (modifica del tracciato dovuta al NEB), 13 (ripresa della denominazione cantonale corrente), 27 e 28 (adozione della definizione secondo OUMin, modifica connessa al tratto Landquart – Klosters).

TG: modifica relativa alle strade principali 14 e 474.

TI: il Cantone segnala una mancanza di chiarezza in relazione alle strade n. 13 (Ascona-Brissago e Bellinzona-Ascona), 394 (Stabio est – confine) e 406 (Bellinzona sud – Quartino).

VD: modifica relativa alla strada n. 193, per la quale è richiesta l'aggiunta dell'acronimo **VD** nella colonna «Cantone» dal momento che la strada attraversa, oltre al Cantone FR, anche il territorio del Cantone in questione.

VS: modifica relativa alle strade principali n. 21 (Martigny – Grand St. Bernard) e 509 (Gampel – Goppenstein) per via dell'inserimento dal 1° gennaio 2020 nella rete delle strade nazionali. Si ricorda inoltre che la strada principale tra Brig e Gondo fa già parte delle strade nazionali.

ZG: modifica relativa alla strada n. 338 (sostituzione di ZH Sihlbrugg-Wädenswil con ZG-ZH Sihlbrugg-Wädenswil).

3.4. Ulteriori indicazioni e suggerimenti in relazione al programma Traffico d'agglomerato

La **DCPA** e i Cantoni **AG**, **GR**, **LU** e **OW** osservano che in generale è importante limitare gli ostacoli amministrativi dei programmi d'agglomerato, che devono essere uno strumento efficiente, le cui risorse vengano investite in massima parte nell'infrastruttura e non nell'amministrazione. In questo senso si intravede un ulteriore potenziale di miglioramento, che dipende principalmente dall'esecuzione. Se nei prossimi anni emergerà che gli ostacoli amministrativi non possono essere eliminati per via delle basi legali, si dovrà valutare un'ulteriore revisione dell'ordinanza dal punto di vista dei Cantoni.

In merito alla revisione parziale dell'OUMin, la **CGCA** propone di sancire nell'OUMin che la Confederazione e i Cantoni esaminino insieme i requisiti dei programmi d'agglomerato indicandoli nelle istruzioni.

Il Cantone **BL** osserva che anche nelle zone rurali sono a volte necessari progetti che si ripercuotano positivamente sui programmi d'agglomerato. Viste le esperienze positive con i programmi d'agglomerato, propone quindi di elaborare strumenti volti a sostenere lo sviluppo territoriale auspicato attraverso la promozione di progetti infrastrutturali anche per le zone rurali.

Il Cantone **GR** chiede di disporre, in un nuovo articolo 25a, che il DATEC, d'intesa con i Cantoni, emana istruzioni sull'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato, giacché non ve ne sono ancora per la 3ª generazione. L'onere per l'elaborazione di programmi d'agglomerato è stato finora sproporzionato. Inoltre, non si è tenuto sufficientemente conto delle particolarità regionali, come quelle delle regioni di montagna e degli agglomerati di piccole dimensioni. Per questo motivo è importante che i Cantoni siano coinvolti nell'elaborazione delle istruzioni.

Il Cantone **SZ** chiede di semplificare la procedura di controlling rivista dall'USTRA nel 2017. Nel concreto propone di rinunciare alla previsione con il piano finanziario aggiornato a ottobre dell'anno di riferimento e di operare soltanto con dati definitivi per la richiesta di pagamento a novembre (finora: previsione a ottobre e valori effettivi a dicembre).

La **CGCA** e il Cantone **GL**, che appoggia il parere della CGCA, propongono di adeguare con maggiore flessibilità lo strumento dei programmi d'agglomerato alle diverse situazioni. Inoltre, esprimono le preoccupazioni generali dei Cantoni di montagna riguardo alla politica d'agglomerato. Occorre per esempio impiegare in modo mirato i punti di forza dei programmi d'agglomerato. In quanto partner responsabile per i programmi d'agglomerato, l'ARE deve partecipare in misura maggiore all'accompagnamento dei lavori negli agglomerati qualora questi ne facciano richiesta, non soltanto nell'ambito dell'elaborazione di una nuova generazione di programmi d'agglomerato o di convenzioni sulle prestazioni, ma sempre. Occorre attribuire maggiore importanza alle esigenze e alle possibilità degli agglomerati e non esclusivamente ai requisiti posti dalla Confederazione. Ogni programma d'agglomerato dovrebbe essere valutato in base alle sue condizioni e al grado di sviluppo raggiunto. È necessario chiarire con l'ARE come rendere più facilmente accessibili gli esempi di «migliori pratiche» di alcuni programmi d'agglomerato, dal momento che gli attuali strumenti consistenti in scambi di esperienze annuali e ausili sono insufficienti. Sempre con l'ARE va chiarito in che misura determinati temi (nuovi o di difficile comprensione) possono essere concretizzati nell'ambito di programmi d'agglomerato pilota ai quali l'ARE partecipa attivamente. Insieme agli altri agglomerati di piccole e medie dimensioni ci si deve adoperare affinché nell'adeguamento delle «categorie di costi» degli agglomerati si tenga conto del fatto che molti agglomerati di piccole o medie dimensioni non prevedono attualmente alcun provvedimento di grande entità. In quest'ambito la Confederazione ha margine di manovra per sostenere in modo relativamente più incisivo gli agglomerati che generano soltanto pochi investimenti. Riguardo alle condizioni quadro dei programmi d'agglomerato indicate dalla Confederazione nelle «Istruzioni», è necessario approfondire e richiedere alcuni adeguamenti, in particolare in relazione alla semplificazione delle procedure.

4. Allegato: elenco dei pareri pervenuti

1. Cantoni

Mittente	Ricezione
Cantone dei Grigioni	20 giugno 2017
Cantone del Giura	5 luglio 2017
Cantone del Ticino	21 giugno 2017
Cantone del Vallese	13 luglio 2017
Cantone di Appenzello Esterno	23 giugno 2017
Cantone di Appenzello Interno	23 giugno 2017
Cantone di Argovia	22 giugno 2017
Cantone di Basilea Campagna	21 giugno 2017
Cantone di Basilea Città	22 giugno 2017
Cantone di Berna	15 giugno 2017
Cantone di Friburgo	29 giugno 2017
Cantone di Ginevra	28 giugno 2017
Cantone di Glarona	29 giugno 2017
Cantone di Lucerna	30 giugno 2017
Cantone di Neuchâtel	27 giugno 2017
Cantone di Nidvaldo	21 giugno 2017
Cantone di Obvaldo	12 giugno 2017
Cantone di San Gallo	26 giugno 2017
Cantone di Sciaffusa	30 giugno 2017
Cantone di Soletta	28 giugno 2017
Cantone di Svitto	28 giugno 2017
Cantone di Turgovia	15 giugno 2017
Cantone di Uri	27 giugno 2017
Cantone di Vaud	22 giugno 2017
Cantone di Zugo	19 giugno 2017
Cantone di Zurigo	29 giugno 2017

2. Conferenze dei Cantoni

Mittente	Ricezione
Conferenza dei governi dei cantoni alpini (CGCA)	28 giugno 2017
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)	16 giugno 2017

3. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

Mittente	Ricezione
I Liberali Radicali (PLR)	26 giugno 2017
Partito socialista svizzero (PS)	30 giugno 2017
Partito verde liberale svizzero (PVL)	28 giugno 2017
Unione Democratica di Centro (UDC)	30 giugno 2017

4. Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Mittente	Ricezione
Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS)	30 giugno 2017
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)	23 maggio 2017
Unione delle città svizzere (UCS)	20 giugno 2017

5. Associazioni mantello nazionali dell'economia

Mittente	Ricezione
Unione sindacale svizzera (USS)	18 maggio 2017
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	20 giugno 2017

6. Altri enti invitati a esprimersi

Mittente	Ricezione
Agglo Basel	27 giugno 2017
Agglo St. Gallen – Bodensee	8 maggio 2017
Agglo Valais Central	28 giugno 2017
Agglomeration Brig-Visp-Naters	30 giugno 2017
Agglomération Fribourg	23 giugno 2017
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein	30 giugno 2017
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)	23 giugno 2017
Associazione traffico e ambiente (ATA)	30 giugno 2017
auto-suisse	30 giugno 2017
Centre Patronal (CP)	26 giugno 2017
Città di Martigny	28 giugno 2017
Federazione motociclistica svizzera (FMS)	20 giugno 2017
Regio Wil	13 giugno 2017
Réseau urbain neuchâtelois (RUN)	28 giugno 2017
Swiss eMobility	15 giugno 2017
Touring Club Svizzero (TCS)	28 giugno 2017
Ufficio prevenzione infortuni (upi)	1° giugno 2017

7. Altri

Mittente	Ricezione
Aare Land	28 giugno 2017
Agglomération de Delémont	21 giugno 2017
Agglomération Rivelac	3 luglio 2017
Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera (VFAS)	30 giugno 2017
Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI)	3 giugno 2017
Chablais Agglo	27 giugno 2017
Comunità d'interessi Commercio al Dettaglio (CI CDS)	30 giugno 2017
Gottardo FASTcharge SA	23 giugno 2017
Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) du Grand Genève	30 giugno 2017
Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français, Département Ain, Département Haute Savoie	30 giugno 2017
Unione dei trasporti pubblici UTP	28 giugno 2017
Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)	30 giugno 2017
Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	30 giugno 2017
Verein Agglomeration Rheintal	23 maggio 2017

Elenco abbreviazioni

ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione traffico e ambiente
auto-suisse	Associazione svizzera degli importatori di automobili
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CI CDS	Comunità d'interessi Commercio al Dettaglio
CP	Centre Patronal
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DPCA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
FMS	Federazione motociclistica svizzera
FR	Cantone di Friburgo
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GLCT	Groupement Local de Coopération Transfrontalière du Grand Genève
GoFast Charge	Gottardo Fast Charge AG
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
PLR	PLR. I Liberali Radicali
PS	Partito socialista svizzero
PVL	Partito verde liberale svizzero
RUN	Réseau Urbain Neuchâtelois
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone del Ticino
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione Democratica di Centro
upi	Ufficio prevenzione infortuni
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile

UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USS	Unione sindacale svizzera
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VD	Cantone di Vaud
VFAS	Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera
VS	Cantone del Vallese
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo