



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Programma traffico d'agglomerato

14.09.2018

Programma d'agglomerato Bellinzonese 3a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: 223.1-03-16/2/4/16

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Maria Lezzi
Direttrice

Ulrich Seewer
Vicedirettore

Indice

1	Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame	4
1.3	Procedura d'esame	4
2	Valutazione globale e contributo federale	6
3	Esame dei requisiti di base	9
4	Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato	12
4.1	Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia	13
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	16
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	18
5.1	Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC	18
5.2	Misure non cofinanziate	20
5.2.1	Misure non cofinanziabili dalla Confederazione	20
5.2.2	Misure non rilevanti per il programma	23
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	23
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione	24
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	24
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	25
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	25
6.1.1	In generale	25
6.1.2	Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)	25
6.2	Conformità delle misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali	25
6.3	Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva	26
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato	28
	ALLEGATO 1	29

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura

1.1 Oggetto dell'esame

L'oggetto dell'esame è il programma d'agglomerato **Bellinzonese** suddiviso in:

- PAB3, Programma d'agglomerato Bellinzonese di terza generazione, Rapporto esplicativo finale (compreso il reporting sull'attuazione), 31 ottobre 2016
- PAB3, Programma d'agglomerato Bellinzonese di terza generazione, Schede sulle misure, 31 ottobre 2016
- PAB3, Programma d'agglomerato Bellinzonese di terza generazione, Carte tematiche, 31 ottobre 2016

Il programma d'agglomerato è stato presentato per esame alla Confederazione il 14 dicembre 2016. Con l'inoltro del programma, l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale e della legge federale del 30 settembre 2017 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA)¹, il cofinanziamento delle misure infrastrutturali di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. stabilire l'importo dei contributi federali, sulla base
 - a) degli effetti del presente programma d'agglomerato;
 - b) dello stato di attuazione dei programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione, valutato sulla base del reporting sull'attuazione; quest'ultimo è da considerare parte integrante del programma d'agglomerato di 3a generazione²;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure rispetto agli altri programmi d'agglomerato tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione (analisi costi-benefici basata sui criteri di efficacia definiti dalla legge).

Su tale base verranno elaborati il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019 (qui di seguito «messaggio del Consiglio federale») da sottoporre alle Camere federali e le convenzioni sulle prestazioni per i programmi d'agglomerato di 3a generazione.

Nel quadro dell'elaborazione del rapporto d'esame non viene valutata la conformità ai requisiti di legge delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti previste dai programmi d'agglomerato. Nel rapporto non ci si esprime quindi in merito alle possibilità delle singole misure di ottenere un'autorizzazione.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita nelle istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. I costi forfettari sono calcolati secondo l'articolo 3 dell'Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il

¹ SR 725.13

² Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3ª generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015, pag. 22 punto 3.3.

calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato³. Ulteriori indicazioni in merito alla procedura e ai risultati del lavoro di esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 14 settembre 2018.

³ OCPTA; RS 725.116.214

2 Valutazione globale e contributo federale

Il programma d'agglomerato Bellinzonese di 3a generazione (PA) è coerente con il programma di 2a generazione e vanta un buon coordinamento fra i trasporti e lo sviluppo degli insediamenti. Ha come obiettivi il potenziamento del trasporto pubblico (TP) e persegue una strategia di sviluppo centripeto, soprattutto nelle zone centrali. Il filo conduttore tra l'ambiziosa visione d'insieme, le strategie settoriali e le misure proposte è ben identificabile. Le strategie settoriali restano tuttavia un po' troppo concise e la visione multimodale proposta è attuata solo parzialmente.

Uno dei punti di forza del programma d'agglomerato di 3a generazione consiste nella strategia di sviluppo del trasporto pubblico (TP), coordinata in modo adeguato con la tappa 2020 del potenziamento della rete strutturante TILO. Lo sviluppo della rete di bus urbani, il miglioramento delle coincidenze bus-treno presso il nodo intermodale principale di Giubiasco FFS/TILO e la creazione di altro nodo intermodale a S. Antonino migliorano la qualità di tutto il sistema di trasporto, nonché l'accessibilità dell'agglomerato. Anche la rete di traffico lento (TL) risulta migliorata, in particolare per quel che riguarda gli spostamenti utilitari. Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l'accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) alle zone centrali e alle principali zone lavorative.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il PA mira ad una densificazione dei comparti delle stazioni nonché delle aree libere centrali che dispongono di buoni collegamenti TP. Il concetto di «asse urbano», che associa la riqualifica dei fronti di alcuni assi urbani alla riqualifica dello spazio stradale, migliora l'attrattività degli spazi pubblici ormai considerati come condivisibili.

Uno dei punti deboli del programma consiste in una strategia di gestione del trasporto individuale motorizzato (TIM) troppo poco concretizzata: la rete strutturante TILO non è sfruttata appieno per poter gestire il TIM e prioritizzare ancora maggiormente il TP nelle zone centrali. Sono previste poche misure di TIM. Le riqualifiche sugli assi urbani principali (ad es. Arbedo – Bellinzona – Giubiasco o l'asse urbano di Cadenazzo) sono previste solo a lungo termine; a corto e medio termine, l'accessibilità del centro dell'agglomerato resta ancora orientata sull'automobile.

Nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti, uno dei punti deboli è costituito dalla mancata concretizzazione della strategia di sviluppo. In effetti, il programma propone unicamente disposizioni molto generali per garantire lo sviluppo centripeto o per limitare la dispersione degli insediamenti. Inoltre il PA definisce i limiti dello sviluppo degli insediamenti solo attraverso la morfologia e linee di forza del paesaggio. Infine, nel PA la questione dei poli di sviluppo economico e del loro sviluppo è affrontata solo in maniera sommaria.

La sicurezza del traffico è localmente migliorata grazie alle diverse misure proposte dal PA; tuttavia l'automobile continua a dominare lo spazio stradale e la sicurezza non è oggetto di una strategia specifica o sistematica.

Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, attraverso una strategia paesaggistica convincente, il programma prevede di rafforzare gli elementi strutturanti dell'agglomerato, in particolare attraverso la riqualifica di diversi corsi d'acqua. Gli effetti negativi del PA sull'ambiente e l'uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati. Solo una debole flessione delle parti modali a favore del TP e del TL sembra concepibile. In effetti, il programma non garantisce la gestione del TIM, e non propone nessuna soluzione concreta per contenere il consumo di superfici.

Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Bellinzonese, nessuna deduzione di punti è stata effettuata. Il reporting e l'avanzamento dell'attuazione delle misure della 2a generazione sono soddisfacenti.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Bellinzonese presenta costi di investimento pari a 83,89 milioni di franchi. Quest'importo comprende 52,13⁴ milioni di franchi per le misure della lista A della 2^a generazione⁵. I costi di investimento per l'agglomerato medio-piccolo in questione sono considerati bassi.

A seconda dell'efficacia del programma (rapporto costi/benefici) si propone al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 3^a generazione⁶:

40%

Sulla base di questa aliquota contributiva, viene proposto alle Camere federali di sbloccare i contributi federali elencati per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>	<i>Contributo federale ***</i>
5002.3.017	TIM 2.4	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso - Sementina)	6,07	3,72****	1,49	
5002.3.024	TP 2.1	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	0,56	0,56	0,22	
5002.3.029	TP 5.1	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	3,70	3,70	1,48	
5002.3.030	TP 5.2	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1,85	1,85	0,74	
5002.3.031	TP 6.1	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: "Bellinzona, Ospedale", capolinea	0,74	0,74	0,30	
5002.3.032	TP 6.2	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: "Camorino, nucleo", capolinea	0,70	0,70	0,28	
5002.3.033	TP 6.3	Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: "Gudo, Chiesa"	0,26	0,26	0,10	
5002.3.067	-	Pacchetto TL lista A	10,09	9,60		3,84
5002.3.068	-	Pacchetto RSS lista A	2,65	2,73		1,09
Somma			26,62	23,86	4,61	4,93

Tabella 2-1 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro esclusi; *** stato dei prezzi aprile 2016 inclusi IVA e rincaro (cfr. allegato 1); **** costi ridotti nel benchmark

⁴ I costi di investimento A2 sono stati calcolati come segue: i costi allo stato dei prezzi 2005 secondo la convenzione sulle prestazioni della 2a generazione sono stati convertiti allo stato dei prezzi attuale detraendo i contributi che gli enti responsabili hanno rifiutato in via definitiva.

⁵ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 66 punto 4.5.2.

⁶ Le aliquote contributive per le misure della lista A, fissate nella convenzione sulle prestazioni della 2a generazione, restano invariate.

Altre misure rilevanti per l'efficacia del programma

Le seguenti misure sono rilevanti per la valutazione dell'efficacia del programma e di conseguenza per la determinazione dell'aliquota contributiva. Sono integrate nella convenzione sulle prestazioni.

- Misure non cofinanziabili dalla Confederazione negli ambiti trasporti e insediamenti secondo la Tabella 5-2 (cfr. capitolo 5.2.1)
- Misure della lista B secondo la tabella Tabella 5-6 (cfr. capitolo 5.5).

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la tabella 5-5 (cfr. capitolo 5.3.), la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 3a generazione rielaborati sono stati valutati tenendo conto delle misure del programma d'agglomerato di 2a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. capitolo 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i progetti urgenti⁷. Anche lo stato di attuazione di tali misure (già convenute in modo vincolante) è rilevante per l'efficacia del presente programma d'agglomerato della 3a generazione e quindi per la determinazione dell'aliquota contributiva.

⁷ Per i progetti urgenti relativi al traffico d'agglomerato sono stati stanziati i crediti dal fondo infrastrutturale nell'ottobre 2006 (cfr. decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale del 4 ottobre 2006). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale nel 2008 la realizzazione di questi progetti urgenti ha potuto prendere il via.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a sei requisiti di base generali⁸.

Un programma d'agglomerato deve soddisfare tutti questi requisiti. Le modalità e il grado di dettaglio del programma possono tuttavia essere adattate alle peculiarità e alle dimensioni del relativo agglomerato⁹.

Dopo aver esaminato il programma inoltrato, la Confederazione constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Sintesi

Il Programma d'agglomerato Bellinzonese di 3a generazione (PA) è sostenuto da una struttura regionale dell'ente responsabile ben consolidata. Lo scenario auspicato è ambizioso e prende in considerazione le correlazioni fra i vari meccanismi ad incidenza territoriale. Segnatamente, la definizione del parco fluviale dell'agglomerato e delle centralità all'interno del corridoio insediativo servito da un sistema di metropolitana urbana, costituisce un punto territoriale interessante. Si tratta di un punto forte del programma, così come la cartografia in scala 1:25'000, che permette di visualizzare e localizzare le strategie.

L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie è interessante, ma avrebbe potuto essere applicato in maniera coerente a tutto il programma. Infatti, le misure e la cartografia sono state sviluppate per tema «specifico»: ciò complica la comprensione del nesso logico. Inoltre, il coordinamento con il PA Locarnese avrebbe potuto essere illustrato e descritto in maniera più sistematica, soprattutto in un contesto di strette relazioni territoriali e funzionali fra questi due agglomerati.

Requisiti di base 1 e 2

- RB 1: garanzia di partecipazione
- RB 2: definizione di un ente responsabile

I requisiti di base 1 e 2 relativi alla garanzia di partecipazione e all'istituzione di un ente responsabile sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'ente responsabile è organizzato in una struttura di collaborazione regionale che ha contribuito in misura determinante alla preparazione del programma d'agglomerato.
- Il Cantone e i Comuni sono stati integrati adeguatamente nel programma. Il PA è basato su una stretta collaborazione fra l'ente regionale ed il Cantone, il quale si impegna ad assicurare il coordinamento con il piano direttore cantonale e il coordinamento fra i differenti agglomerati ticinesi.
- La consultazione pubblica di un mese, la serata d'informazione e la pubblicazione online dei documenti favoriscono la qualità del programma e la partecipazione della popolazione.

Punti deboli:

- Nessuno.

Requisiti di base 3, 4 e 5

- RB 3: analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e identificazione dei punti di forza, dei punti deboli, delle opportunità, dei rischi e della necessità d'intervento
- RB 4: sviluppo in tutti gli ambiti di misure in linea con lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle priorità (linea coerente)
- RB 5: descrizione e motivazione delle misure prioritarie

Anche i requisiti di base 3-5 su analisi, scenario auspicato, strategie settoriali e sviluppo di misure come pure le indicazioni relative agli indicatori MOCA (valori obiettivo) sono soddisfatti.

⁸ Nel caso di un rapporto di esame preliminare, agli agglomerati è stato inoltrato unicamente il capitolo 3 con aggiunte specifiche.

⁹ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 25 punto 3.4.

Punti forti:

- L'analisi è effettuata seguendo la struttura «SWOT». I punti di forza, i punti deboli, le opportunità e i rischi sono riassunti in una tabella alla fine di ogni capitolo: ciò permette di comprendere gli rapidamente e chiaramente gli elementi chiave relativi al territorio del Bellinzonese.
- Gli adattamenti del programma da una generazione all'altra sono comprensibili e giustificati.
- Lo scenario auspicato è ambizioso e prende in considerazione le correlazioni fra i vari meccanismi ad incidenza territoriale. Segnatamente, la definizione del parco fluviale dell'agglomerato e delle centralità all'interno del corridoio insediativo servito da un sistema di metropolitana urbana, costituisce un'idea forte territoriale interessante e che si presta ad una buona comunicazione.
- L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie è interessante e permette di identificare i legami esistenti fra i vari temi per far scattare il circolo virtuoso menzionato fra gli obiettivi del programma.
- La cartografia in scala 1:25'000 permette di visualizzare e localizzare le strategie settoriali e le misure.
- La tabella 4 «Tipologie di misure» del PA e relativi «effetti sul territorio» mette in evidenza in una sola pagina i possibili effetti territoriali dei diversi tipi di misure proposte dal PA a favore dello sviluppo della mobilità, dello sviluppo centripeto e del freno alla dispersione degli insediamenti. Questo tipo di strumenti permette al lettore di comprendere rapidamente gli elementi chiave del programma e potrebbe quindi essere utilizzato più frequentemente.

Punti deboli:

- Le strategie sono un po' troppo sintetiche e generali, mentre la visione è a volte già ben dettagliata: c'è quindi un'incoerenza nell'evoluzione del programma dal livello generale a quello di dettaglio. La logica di un programma d'agglomerato è più comprensibile, se si passa dal livello generale dello scenario auspicato a quello più concreto delle strategie settoriali.
- Gli interventi necessari nell'agglomerato riguardo ai suoi punti deboli avrebbero potuto essere messi in evidenza in maniera più sistematica ed in forma grafica, cartografica e testuale. Ciò permetterebbe di capire meglio la necessità delle misure ad essi inerenti.
- L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie avrebbe potuto essere applicato in maniera coerente a tutto il programma. Infatti, le misure e la cartografia sono state sviluppate per tema «specifico», ciò che complica la comprensione del nesso logico che li mette in relazione.
- Il riassunto introduttivo è troppo generale per permettere al lettore di cogliere immediatamente le specificità dell'agglomerato Bellinzonese. Inoltre, è molto simile a quello del Locarnese: ciò dimostra il legame debole con i contenuti specifici del PA Bellinzonese.
- Il coordinamento con il PA Locarnese avrebbe potuto essere illustrata e descritta in maniera più sistematica, soprattutto in un contesto di strette relazioni territoriali e funzionali fra questi due agglomerati.
- A livello formale, l'utilizzo dei riquadri riassuntivi in grigio, che rappresenta una buona idea per guidare il lettore, avrebbe potuto essere più sistematico. Inoltre la rappresentazione grafica dello scenario auspicato nel rapporto avrebbe potuto riprendere tutti gli elementi menzionati nel testo corrispondente (p. es. «sistema delle centralità», «intermodalità trasporto pubblico - mobilità lenta»).

Requisito di base 6

- RB 6: garanzia dell'attuazione e del controlling

Sull'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione è stato fatto nel reporting sull'attuazione e anche gli aspetti formali (capitolo 6 delle istruzioni del DATEC) sono stati rispettati, anche il requisito di base 6 è dunque soddisfatto.

Punti forti:

- Il reporting dell'attuazione delle misure del PA2 è effettuato, la maggior parte degli eventuali ritardi sono giustificati e motivati. I margini di miglioramento sono menzionati come elementi da prendere in conto nel PA, in questo senso il reporting dell'attuazione rappresenta un elemento di base del programma.
- L'ammontare dei costi delle misure infrastrutturali è stato stimato e gli attori interessati sono esplicitati.

- Lo statuto di pianificazione regionale direttrice del PA garantisce un quadro di riferimento per l'applicazione delle misure.

Punti deboli:

- L'allestimento di un sistema di controllo dell'attuazione del PA poteva senz'altro figurare nel PA (anche in forma riassuntiva), al fine di dimostrare che il monitoraggio della realizzazione delle misure è garantito.

4 Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione dell'efficacia del programma è stabilita dalle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.5)¹⁰ e consiste nel mettere in relazione i benefici di un programma d'agglomerato con i costi che esso genera. I benefici e i costi sono calcolati tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato (somma del numero di abitanti e dei posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5) e delle sue specificità¹¹.

Per la valutazione dei benefici è determinante l'impatto complessivo del programma d'agglomerato, che viene valutato in base a quanto contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di efficacia (migliore qualità del sistema dei trasporti, maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, minor carico ambientale e minor impiego di risorse, maggior sicurezza del traffico), di cui all'articolo 17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin¹²).

Nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato di 3a generazione si considerano le seguenti misure:

- misure della lista A del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 2);
- misure non cofinanziabili dalla Confederazione e non infrastrutturali nei settori trasporti, insediamento e paesaggio (capitoli 5.2.1);
- misure della lista B del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 5.5);
- misure della lista A del programma o dei programmi di agglomerato di 1a e 2a generazione che sono parte integrante della relativa convenzione sulle prestazioni (misure cofinanziabili, misure non cofinanziabili e prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato; capitolo 3.1-3.3 della convenzione sulle prestazioni);
- eventuali misure supplementari rilevanti che sono state attuate o avviate durante il periodo 2011-2014 o il periodo 2015-2018.¹³

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la Tabella 5-5.3, la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

Anche il reporting sull'attuazione (stato dell'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti, elaborazione di misure sulla base dei programmi delle generazioni precedenti) viene considerato nella valutazione dei benefici.

I costi sono calcolati in base alla somma dei costi delle misure classificate di priorità A o B dalla Confederazione del programma d'agglomerato di 3a generazione e dei costi delle misure della lista A cofinanziate e previste nella convenzione sulle prestazioni di 1a e 2a generazione¹⁴.

¹⁰ Cfr. istruzioni del DATEC, p. 13, capitolo 2, p. 39 capitolo 3.5 e p. 64, capitolo 4.5.

¹¹ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5 e pag. 65 punto 4.5.2.

¹² RS **725.116.2**

¹³ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5.1.

¹⁴ Cfr. istruzioni del DATEC pag. 65 punto 4.5.2.

4.1 Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma propone una visione multimodale del sistema dei trasporti pertinente e specifica per l'agglomerato di Bellinzona. ▪ In linea con lo sviluppo della rete TILO 2020, colonna vertebrale del sistema TP, il programma d'agglomerato persegue lo sviluppo della rete di bus urbani. Il prolungamento della linea 3 permette in particolare di rafforzare l'«effetto rete» del TP. L'accessibilità delle zone centrali e dei poli di sviluppo economico dell'agglomerato ne risulta migliorata; è altresì proposto un potenziamento delle linee regionali con corse ogni 30 minuti. Il programma prevede tuttavia solo un esiguo numero di misure strutturanti volte a prioritizzare il TP, che da sole non permetteranno di migliorare sensibilmente l'efficacia della rete di bus nel contesto saturo dell'agglomerato. ▪ Il programma persegue lo sviluppo della rete TL rendendola più funzionale e continua. Le misure sono coerenti con la strategia settoriale. Le condizioni di spostamento dei pedoni e dei ciclisti risultano quindi migliorate in particolare per gli spostamenti utilitari. Manca invece un'analisi specifica dell'accessibilità dei comparti delle stazioni. ▪ La creazione di un nuovo nodo intermodale alla stazione TILO di S. Antonino e la riorganizzazione del nodo intermodale di Giubiasco FFS/TILO migliorano le coincidenze e favoriscono l'intermodalità tra i diversi vettori di trasporto. L'intermodalità è inoltre migliorata grazie alla realizzazione di aree di stazionamento per biciclette e ai P+R nei pressi delle fermate TILO. ▪ L'introduzione della «tassa di collegamento» e la revisione del regolamento cantonale sui posteggi propongono una prima tappa pertinente e finalizzata a gestire l'accessibilità TIM alle zone centrali e lavorative. Questi strumenti creano le basi necessarie per una migliore gestione e un dimensionamento più adeguato dei posteggi privati. ▪ Le misure in materia di posteggi pubblici rappresentano una prima tappa importante per disciplinare questa problematica; la strategia rimane tuttavia relativamente evasiva (principi generali) e auspica un'attuazione su tutto il territorio dell'agglomerato. La gestione tariffaria e la limitazione dei tempi di sosta nei posteggi pubblici dovrebbero essere trattate e concretizzate sull'insieme del territorio, basandosi su un'analisi precisa dell'offerta, della domanda e della gestione attuale dell'offerta. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La gestione del traffico rimane relativamente vaga nonostante siano stati individuati assi urbani da riqualificare nella strategia «Riqualifica assi urbani e contenimento TIM». Le importanti misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (ad es. via Lugano, Bellinzona – Viale L. Olgiati, Giubiasco o l'asse principale Arbedo-Bellinzona-Giubiasco) non sono abbastanza avanzate. Inoltre, sono proposte poche misure volte a riorientare a breve o medio termine i flussi sulla rete strutturante, in particolare quella autostradale. L'accessibilità delle zone centrali dell'agglomerato resta ancora molto orientata sull'automobile. ▪ Considerando le caratteristiche dello spazio pubblico, generalmente molto stradale, segnatamente al di fuori delle zone centrali, resta da sviluppare una concezione specifica relativa alla qualità degli spazi riservati ai pedoni nello spazio urbano. ▪ Le misure proposte per favorire l'elaborazione di piani di mobilità aziendale, scolastica e delle persone anziane sono pertinenti ma sono presentate nel PA in maniera molto generale (intenzioni e principi).

CE2:
Promozione
dello sviluppo
centripeto degli
insediamenti

Punti forti

- Il PA propone un coordinamento adeguato tra trasporti e insediamenti, continuando con la strategia proposta nella generazione precedente. Il PA agevola uno sviluppo centripeto, sostenuto dal trasporto pubblico come ad esempio in prossimità delle stazioni (Arbedo-Castione, S. Antonino). Le zone centrali non ancora edificate e che dispongono di almeno una classe di collegamento al TP C (quartiere dello stadio, zona di riserva urbana a Pratocarasso) costituiscono anche zone prioritarie per lo sviluppo degli insediamenti. Eccetto per le zone centrali, il PA non definisce però né classi di collegamento del TP né la densità minima per i nuovi sviluppi.
- Il PA mira a concentrare gli abitanti e i posti di lavoro attraverso una densificazione delle zone già edificate. A tale scopo il PA fissa per le zone centrali obiettivi di crescita più importanti, rispetto a quelli previsti nello scenario nel PD. Nelle zone periurbane, è invece prevista una crescita più contenuta rispetto a quella dello scenario del PD.
- La qualità degli spazi pubblici e naturali è migliorata grazie a misure adeguate, come ad esempio la riqualifica degli spazi pubblici (estensione del parco urbano a Bellinzona, centro scolastico a Castione), la creazione di parchi e la riqualifica degli spazi verdi lungo i corsi d'acqua (Ticino, Morobbia et Riale Grande). Il concetto di «asse urbano», legato a misure infrastrutturali, mira a densificare e a riqualificare e i principali assi, associando la riqualifica dei fronti a quella dello spazio stradale e migliora l'attrattività degli spazi pubblici, ormai considerati come condivisibili.

Punti deboli

- Fatta eccezione per le disposizioni generali, la strategia di sviluppo degli insediamenti fatica ad essere messa in pratica. Dall'analisi effettuata emerge che sussistono importanti riserve ipotetiche nella zona edificabile esistente. Il PA non propone però né una prioritizzazione né una riduzione di quest'ultima, ma si limita a prevedere un controllo delle riserve delle zone urbane e periurbane mal collegate ai TP. Ciononostante, il PA prevede piani particolareggiati per diversi quartieri al fine di favorire la concentrazione di popolazione e attività nei settori più favorevoli.
- Il PA non propone misure concrete o criteri vincolanti e specifici che permettono di limitare la dispersione degli insediamenti. Ciononostante i perimetri degli insediamenti sono definiti nel PD.
- A differenza della 2a generazione, il PA di 3a generazione affronta solo in maniera sommaria e poco trasparente la tematica dei grandi generatori di traffico (GGT), riferendosi principalmente al PD. Il programma non tratta, o perlomeno solo brevemente, il tema dei poli di sviluppo economico (salvo la scheda I 4.1, che non menziona però espressamente le aree libere centrali come poli di sviluppo economico) e la questione delle densità minime. Nel PA non è specificato perché non sono necessarie misure d'intervento per i GGT e i poli di sviluppo economico.
- Il PA propone poche misure di moderazione del traffico (viale C. Olgiati a Giubiasco; e misure di moderazione a Bellinzona) e di riduzione dell'effetto di cesura delle vie di comunicazione (passerella sul fiume Moesa), la cui portata è solamente locale.

CE3: Aumento
della sicurezza
del traffico

Punti forti

- Il PA identifica i punti critici in maniera sistematica e per l'insieme del territorio dell'agglomerato e propone una scheda per la relativa messa in sicurezza. Ciononostante, il programma non definisce il tipo d'intervento necessario per tutti i punti identificati. Alcune misure, inoltre, sono previste a lungo termine (orizzonte temporale C, ad es. la riqualifica dell'asse urbano principale tra Arbedo e Giubiasco).

Punti deboli

- La questione della sicurezza non è affrontata in maniera trasparente e approfondita, sia a livello strategico sia per quanto riguarda le misure.

- Il PA riesce a stento a trovare soluzioni volte a moderare il contesto stradale e a modificare in maniera positiva e significativa il sentimento di sicurezza all'interno dello spazio pubblico. Di conseguenza, il PA permette solo un debole miglioramento della sicurezza, grazie alle migliorie apportate alle rete TL e alle proposte di riorganizzazione dei nodi intermodali.
- Il PA non concretizza l'estensione delle zone di moderazione del traffico, eccetto per la zona d'incontro situata in Piazza Governo a Bellinzona.

CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Punti forti

- Gli impatti negativi sull'ambiente (inquinamento atmosferico, emissioni foniche) dovrebbero diminuire in misura limitata, grazie in particolare alle riqualifiche dello spazio stradale, al miglioramento dell'offerta TP e TL nonché alla zona d'incontro situata in Piazza Governo a Bellinzona. Le misure in questo ambito riguardano tuttavia solo determinati assi e gli effetti positivi non si avranno sull'intero territorio dell'agglomerato.
- La qualità della biodiversità e la protezione della fauna sono sostenute da diverse misure, tra cui si citano la rivitalizzazione integrale di diverse aree ai bordi del fiume Ticino, nelle immediate vicinanze degli abitati, la valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Grande nonché le aree di svago di prossimità delle golene del fiume Ticino. Tuttavia non è attesa una netta riduzione dell'effetto di cesura dovuto alle infrastrutture.

Punti deboli

- Solo uno scarso trasferimento modale del TIM al TP e al TL sembra concepibile, principalmente a causa delle carenze in materia di gestione del TIM nei settori densi.
- Il programma non propone nessuna misura concreta atta a ridurre il dimensionamento delle zone edificabili, nonostante le importanti riserve esistenti. Tuttavia non sono previsti né azionamenti né l'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture.

RSA: Reporting sull'attuazione

Punti forti

- L'attuazione delle misure della 2a generazione, sia infrastrutturali che relative allo sviluppo degli insediamenti e al paesaggio, è progredita in maniera soddisfacente. La realizzazione delle misure chiave è prevista nei tempi concessi.
- La coerenza delle misure è trasmessa da una generazione all'altra (filo conduttore) e il PA tiene conto in maniera adeguata delle misure della 2a generazione e del loro stato d'avanzamento. Inoltre, il programma distingue chiaramente le misure della 2a generazione riprese nel PA.
- La qualità del rapporto sull'attuazione e delle informazioni trasmesse è globalmente soddisfacente. Un capitolo specifico descrive lo stato d'avanzamento delle misure e vengono fornite informazioni complementari laddove necessario. Lo stato d'avanzamento delle misure previste nella 2a generazione è illustrato; ciononostante manca l'informazione sulla prioritizzazione della Confederazione (cfr. «prestazioni finanziate integralmente dell'agglomerato secondo la Confederazione»).

Punti deboli

- La delimitazione delle misure previste dal PA rispetto alla generazione precedente non risulta sempre chiara. È dunque difficile avere una visione d'insieme di quanto realizzato nel quadro del PA2 e di quanto previsto nell'orizzonte temporale A del PA (in particolare per le misure «Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali» a Giubiasco e «Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale da Bellinzona a Camorino», nonché per le misure da I 10.2 a 10.6).
- Non è sempre evidente distinguere ciò che è stato realizzato o quanto è previsto nell'ambito delle misure di sviluppo degli insediamenti; segnatamente per le misure riprese dal PA2 (in particolare le schede I 4.1 e I 5) rispetto a quelle previste nell'orizzonte A del PA (da I 10.2 a 10.6).

La seguente tabella illustra i benefici del programma, rilevati nella valutazione, espressi in punti:

<i>Critério di efficacia</i>	<i>Benefici</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (da -1 a 3 punti)	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (da -1 a 3 punti)	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico (da -1 a 3 punti)	1
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (da -1 a 3 punti)	1
RSA: Reporting sull'attuazione (da -2 a 0 punti)	0
Somma (benefici)	5

Tabella 4-2

4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. lista A nel capitolo 2 e lista B nel capitolo 5.5) ammontano a 31,76 milioni di franchi, compresi 20,23 milioni di franchi per le misure beneficianti di un contributo forfettario, ai quali si aggiungono 52,13 milioni di franchi per le misure della lista A del programma d'agglomerato di 2a generazione. Per un agglomerato medio-piccolo questi costi sono considerati bassi.

L'efficacia del programma d'agglomerato dipende dal rapporto tra i benefici definiti nel capitolo 4.1 e i costi totali.

Benefici (secondo la tabella 4-2)

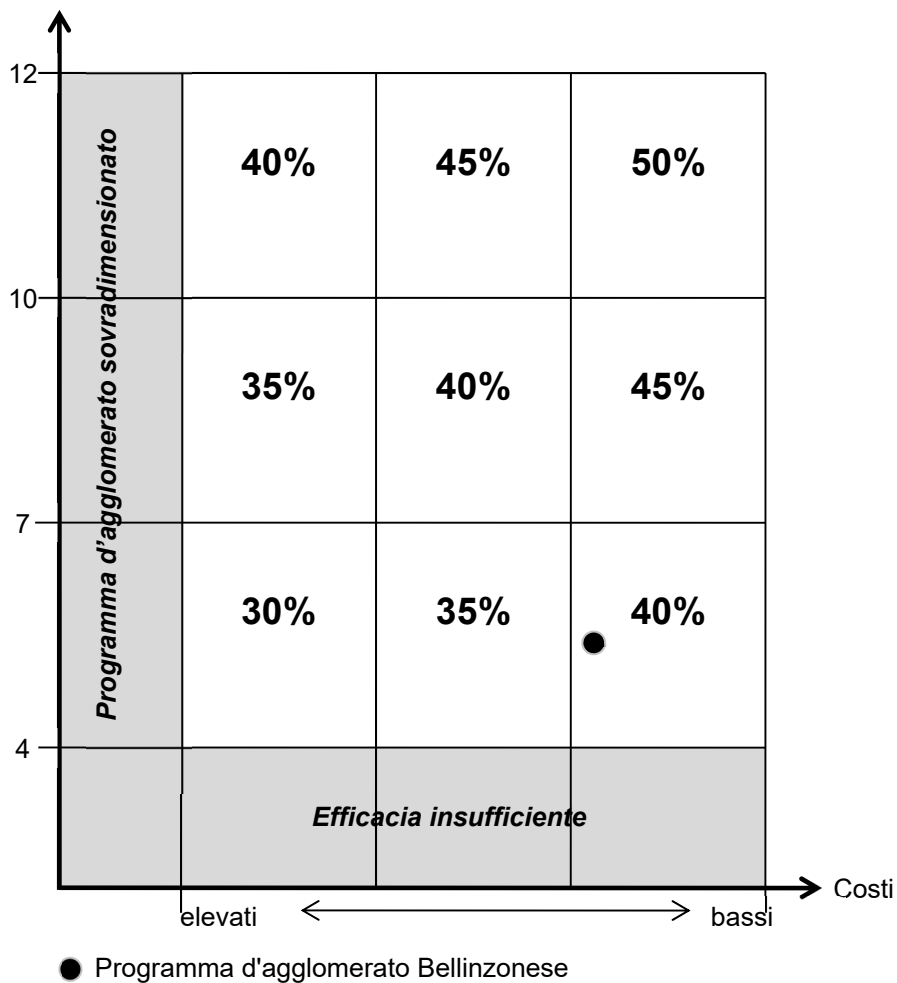


Figura 4-1

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, tenendo conto degli altri programmi d'agglomerato pervenuti e dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

- Adeguamento delle misure (capitolo 5.1)
- Determinazione delle misure non cofinanziate (capitolo 5.2)
 - Misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio (capitolo 5.2.1)
 - Misure di trasporto non cofinanziabili (capitolo 5.2.1)
 - Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (capitolo 5.2.1)
 - Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato (capitolo 5.2.2)
- Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (capitolo 5.3)
- Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (capitolo 5.4)
- Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (capitoli 2 e 5.5):
 - le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2019-2022;
 - Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici.
- Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione ha individuato una necessità di intervenire (cosiddette misure C*, capitolo 5.5)

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato.

Le misure elencate nelle tabelle 2-1, 5-2, 5-6 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non esamina le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

5.1 Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
Nessuna misura in questa categoria.			

Tabella 5-1

Le misure seguenti sono raggruppate in pacchetti beneficiari di un contributo federale forfettario:

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5002.3.001	ML 2.4.1.1	Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Lumino ecocentro (Lista A)	4,09
5002.3.004	ML 2.5.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (1)	1,17
5002.3.006	ML 3.1.1.1	Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma, Lista A	0,28
5002.3.007	ML 3.1.1.2	Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le fermate ferroviarie, Lista A	0,14
5002.3.009	ML 4.1	Messa in sicurezza dei raccordi del percorso ciclo-pedonale interregionale C31 (ponte di Gudo)	1,11
5002.3.010	ML 4.2	Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Via Galletto	0,51
5002.3.012	ML 4.5	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Bellinzona, Via Monte Gaggio - Via Vallone	2,04

Tabella 5-1a

Pacchetto RSS lista A (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5002.3.019	TIM 6.1	Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (In Busciürina, Camorino)	1,90
5002.3.021	TIM 7	Riqualifica urbana e contenimento del TIM: zona d'incontro Piazza Governo, Bellinzona	0,56

Tabella 5-1b

Pacchetto TL lista B (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5002.3.002	ML 2.4.1.2	Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e dell'accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta Lumino ecocentro - Confine Ticino/Grigioni (Lista B)	1,60
5002.3.003	ML 2.4.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Carasso - Monte Carasso	0,24

5002.3.005	ML 2.5.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (2)	0,50
5002.3.008	ML 3.1.2	Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma e attrattori, Lista B	0,28
5002.3.011	ML 4.3	Completamento e messa in sicurezza rete ciclabile: Bellinzona, Scuola Media 2 - Via G. Motta	0,35
5002.3.013	ML 5	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: passerella ciclo-pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione	1,30
5002.3.014	ML 6	Completamento rete pedonale: collegamento Camorino - Giubiasco lungo il riale Val Grande	0,57

Tabella 5-1c

Pacchetto RSS lista B (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5002.3.020	TIM 6.2	Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via Lugano, Bellinzona - Viale L. Olgiati, Giubiasco)	3,06

Tabella 5-1d

5.2 Misure non cofinanziate

5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (in particolare art. 17a LUMin e art. 21 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 delle prescrizioni complementari contenute nelle istruzioni del DATEC (capitoli 3.6 e 4.4.1), le misure rilevanti elencate di seguito non sono cofinanziabili e devono essere attuate nell'orizzonte temporale indicato.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Osservazioni</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5002.3.035	I 1.1	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Bellinzona	As	
5002.3.036	I 1.2	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Giubiasco	As	
5002.3.037	I 1.3	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Castione	As	

5002.3.038	I 1.4	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Cadenazzo	As
5002.3.039	I 10.1	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro scolastico di Castione	As
5002.3.040	I 10.2	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico di Cadenazzo	As
5002.3.041	I 10.3	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Camorino	As
5002.3.042	I 10.4	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Gorduno	As
5002.3.043	I 10.5	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Gudo	Bs
5002.3.044	I 10.6	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Lumino	Bs
5002.3.045	I 11	Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	As
5002.3.046	I 2	Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	As
5002.3.047	I 3.1	Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: quartiere misto e multifunzionale Stadio (Bellinzona)	As
5002.3.048	I 3.2	Pianificazione di grandi aree libere centrali: piano di quartiere Viale Olgiati (Giubiasco)	As
5002.3.049	I 3.3	Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: zona di riserva urbana centrale di Pratocarasso (Bellinzona)	Bs
5002.3.050	I 4.1	Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: riconversione quartiere industriale delle Ferriere (Giubiasco)	Bs
5002.3.051	I 4.2	Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria - Officine FFS (Bellinzona)	As
5002.3.052	I 5	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale da Bellinzona a Camorino	Bs

5002.3.053	I 6.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Monte Carasso e Sementina (El Stradùn, Via Locarno e Via al Ticino)	As
5002.3.054	I 6.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Camorino (Viale in Busciorina)	As
5002.3.055	I 6.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Cadenazzo (Via Stazione e Via San Gottardo)	Bs
5002.3.056	I 7	Riqualifica urbanistica del comparto della nuova fermata ferroviaria TILO in Piazza Indipendenza (Bellinzona)	As
5002.3.057	I 8.1	Consolidamento delle aree pubbliche centrali dell'agglomerato: Campus della formazione, della ricerca e dello svago (Bellinzona)	As
5002.3.058	I 8.2	Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale ai Saleggi (Bellinzona)	Bs
5002.3.059	I 9	Sviluppo di un centro di servizi e riposizionamento al quartiere Morenal (Monte Carasso)	As
5002.3.060	P 1.1	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (Boschetti di Sementina e Gudo)	As
5002.3.061	P 1.2	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (confluenza Riale di Sementina)	Bs
5002.3.062	P 1.3	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (zona Torretta a Bellinzona)	As
5002.3.063	P 1.4	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (confluenza con riale Progero)	As
5002.3.064	P 2	Area di svago di prossimità delle golene del fiume Ticino	Bs
5002.3.065	P 3	Valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Val Grande	Bs

Misure dei trasporti

5002.3.015	ML 7	Estensione dei Piani di mobilità scolastica a tutti i Comuni dell'agglomerato	Av	Questo tipo di misura non è cofinanziabile tramite il FOSTRA, anche se è importante per il sistema di trasporto dell'agglomerato.
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento				
5002.3.016	TIM 10	Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	Av E	
5002.3.022	TIM 8	Strategia di gestione posteggi pubblici	Av E	
5002.3.023	TIM 9	Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	Av E	
5002.3.025	TP 2.2	Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma	Av E	
5002.3.027	TP 4.1	Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Bellinzona-Locarno	Av E	
5002.3.028	TP 4.2	Potenziamento della rete su gomma urbana: prolungo Linea 3 fino a Cadenazzo	Av E	

Tabella 5-2

5.2.2 Misure non rilevanti per il programma

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che la Confederazione ha valutato come non rilevanti per l'efficacia del programma. L'agglomerato è libero di attuarle.

Codice ARE	N. PA	Misura	Motivazione
Nessuna misura in questa categoria.			

Tabella 5-3

5.3 Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi indirettamente prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma:

- infrastrutture nazionali approvate, la cui realizzazione ha inizio nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;
- misure che il Consiglio federale propone di finanziare nel suo messaggio sulla fase di ampliamento 2030 prevista dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA 2030) o contenute nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali nei moduli 2 e 3 e il cui realizzazione prenderà il via, stando alla stima degli Uffici federali responsabili (UFT e USTRA), nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;

Le misure previste nell'orizzonte C non vengono considerate nella valutazione dell'efficacia e non vengono quindi elencate nella tabella seguente.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
5002.3.026	TP 2.3	Nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza

Tabella 5-4

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

5.4 Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le istruzioni del DATEC (capitolo 4.4), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
Nessuna misura in questa categoria.				

Tabella 5-5

5.5 Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità

La **lista A** è presentata nel capitolo 2.

Le misure contemplate nella **lista B** non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2019–2022 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame del 14 settembre 2018 il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito. Queste misure andranno ottimizzate e/o dovranno essere pronte per essere realizzate e finanziate, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporle nuovamente all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato della generazione successiva¹⁵.

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5002.3.069	-	Pacchetto TL lista B	4,84	4,84	1,94
5002.3.070	-	Pacchetto RSS lista B	3,06	3,06	1,22
Somma			7,90	7,90	3,16

Tabella 5-6 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincarato

Nella **lista C***, riportata qui sotto, vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C*):

¹⁵ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 71 punto 5.3.

Lista C*

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
Nessuna misura in questa categoria.			

Tabella 5-7

6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

6.1.1 In generale

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i relativi piani settoriali, nella fattispecie le parti infrastrutturali strada e ferrovia del piano settoriale dei trasporti, con piani di misure e gli inventari. Non sono state rilevate contraddizioni.

Le disposizioni giuridiche e le prescrizioni di pianificazione sono vincolanti anche ai fini dell'ulteriore elaborazione e della realizzazione del presente programma d'agglomerato. In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto del programma d'agglomerato possono comportare conflitti o difficoltà riguardanti il rispetto della legislazione in materia ambientale (elenco non esaustivo).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Possibili conflitti</i>
Nessuna misura in questa categoria.					

Tabella 6-1

6.2 Conformità delle misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». Le misure elencate di seguito sono rilevanti per il piano direttore cantonale:

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria.				

Tabella 6-2

Lista B:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria.				

Tabella 6-3

Le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e del paesaggio di rilevanza per il piano direttore e strettamente correlate ad una misura infrastrutturale della lista A devono essere approvate con lo stato di coordinamento «dato acquisito».

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>	<i>Orizzonte temporale</i>
Nessuna misura in questa categoria.					

Tabella 6-4

Le altre misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio rilevanti per il piano direttore devono di principio essere ancorate e approvate nel piano direttore prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni.

La gestione delle superfici per l'avvicendamento delle colture è disciplinata segnatamente dall'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT¹⁶). L'attuazione compete ai Cantoni. Per le superfici per l'avvicendamento delle colture, qualora fosse necessario, ulteriori riserve vanno aggiunte nella convenzione sulle prestazioni.

6.3 Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva

I sussidi della Confederazione per provvedimenti legati al programma d'agglomerato sono subordinati alla congruenza di questi con il piano direttore o i piani direttori approvati (art. 30 LPT). Se le condizioni mutano provocando conseguenze importanti sulle condizioni di utilizzazione – come indicato nella LPT rivista – va atteso che il piano direttore sia stato modificato prima di garantire in via definitiva l'assegnazione dei contributi nel quadro della convenzione sulle prestazioni del programma d'agglomerato. L'adeguamento del piano direttore o dei piani direttori alla LPT rivista va effettuato entro il 30 aprile 2019, altrimenti non è ammessa la delimitazione di nuove zone edificabili finché il Cantone o i Cantoni interessati non dispongono di una modifica del piano direttore approvata dal Consiglio federale (art. 38a cpv. 1 e 3 LPT).

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Canton Ticino non è ancora stato approvato dal Consiglio federale. Nell'esame del programma d'agglomerato, la Confederazione deve quindi basarsi su dati pianificatori il cui contenuto non è ancora stabilito in via definitiva e che può quindi ancora cambiare. Per questo motivo il risultato dell'esame della Confederazione è soggetto a riserve.

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Canton Ticino è già stato sottoposto a un esame preliminare da parte della Confederazione. Il risultato dell'esame ha valore se il Cantone definisce il piano direttore in conformità alla legislazione federale (in particolare secondo le disposizioni del modello e del rapporto dell'esame preliminare della Confederazione) come pure secondo le disposizioni del rapporto d'esame citato.

¹⁶ RS 700.1

La convenzione sulle prestazioni relativa al programma d'agglomerato può essere conclusa soltanto quando il piano direttore o i piani direttori sono stati approvati dal Consiglio federale secondo le disposizioni del risultato dell'esame (cfr. capitolo 6.2).

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 3a generazione inoltrati tra il 30 settembre 2016 e il 31 dicembre 2016 costituiscono la base per liberare i crediti della terza fase dal fondo infrastrutturale o dal fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a partire dal 2019. Dopo l'entrata in vigore della LFOSTRA, di regola ogni quattro anni le Camere federali decideranno se liberare nuovi crediti.

Il rapporto d'esame illustra i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma in funzione dei requisiti di base e i criteri di efficacia (capitoli 3 e 4). Per l'elaborazione del programma d'agglomerato Bellinzonese della prossima generazione si raccomanda di ovviare ai punti deboli elencati e di mantenere o ampliare i punti forti.

Le misure negli ambiti insediamenti e trasporti che non fanno parte del programma d'agglomerato che risultano necessarie a inoltre già avvenuto vanno progettate nell'ottica di un impatto complessivo il più efficace possibile e sono da integrare in una generazione successiva di programmi come pure da indicare e descrivere nel rapporto destinato alla Confederazione.

ALLEGATO 1

Lista delle misure cofinanziate in modo forfettario

Nell' allegato 2 sono elencate misure relativamente poco costose negli ambiti TL, gestione del traffico, riqualifica/sicurezza dello spazio stradale. Per tali misure saranno calcolati costi standard al fine di creare una base di paragone adatta alla valutazione delle misure e all'assegnamento di contributi forfettari.

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Aree di stazionamento biciclette cat. 3	140	Numero	3'240	40%	5%	1'230	172'200
Passerella	75	m2	7'488	40%	5%	2'850	213'750
Percorsi TL cat.1	2'680	m	262	40%	5%	100	268'000
Percorsi TL cat.2	1'000	m	551	40%	5%	210	210'000
Percorsi TL cat.3	2'400	m	1'841	40%	5%	700	1'680'000
Percorsi TL cat.4	1'130	m	3'011	40%	5%	1'140	1'288'200

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	3,84
--	------

Tabella A1-a

Pacchetto RSS Lista A (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Riquil. stradale	18'100	m2	146	40%	5%	60	1'086'000

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	1,09
--	------

Tabella A1-b