
Decreto federale sui crediti d'impegno per i contributi dal 2019 alle misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione
(17 gennaio–30 aprile 2018)

Indice

1.	Situazione iniziale	3
2.	Osservazioni sui pareri pervenuti	3
3.	Valutazione generale del progetto	4
4.	Osservazioni sul progetto posto in consultazione	5
4.1.	Osservazioni generali	5
4.2.	Osservazioni riguardanti il programma Traffico d'agglomerato e il FOSTRA	5
4.3.	Situazione iniziale	6
4.4.	Aspetti da considerare	7
(a)	Utilizzazione dei mezzi finanziari	7
(b)	Programmi federali concernenti le infrastrutture di trasporto	8
(c)	Peculiarità di determinati comprensori	9
(d)	Diversi vettori di trasporto	10
(e)	Varie	12
5.	Osservazioni sui programmi d'agglomerato di terza generazione	13
5.1.	Procedura e metodologia d'esame della Confederazione	13
5.2.	Osservazioni sui risultati dell'esame della Confederazione	19
(a)	Osservazioni generali	19
(b)	Osservazioni sui risultati dell'esame a livello di programmi	20
(c)	Osservazioni sui risultati dell'esame a livello di misure	20
6.	Altre osservazioni sui programmi d'agglomerato di terza generazione	22
6.1.	Misure beneficiarie di contributi forfettari	22
6.2.	Cofinanziamento delle misure	22
6.3.	Termini per l'inizio dei lavori di costruzione (termini di esecuzione)	23
6.4.	Controllo dell'efficacia	24

7. Varie	24
8. Allegato: Elenco delle abbreviazioni	26

1. Situazione iniziale

Con decisione del 17 gennaio 2018, il Consiglio federale ha preso atto dell'avamprogetto, proposto per la procedura di consultazione, del decreto federale sui crediti d'impegno per i contributi dal 2019 alle misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato e ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione.

Le cerchie interessate hanno avuto l'opportunità di esprimersi sull'avamprogetto fino al 30 aprile 2018. Nel presente rapporto sono stati considerati tutti i pareri pervenuti all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

2. Osservazioni sui pareri pervenuti

Complessivamente sono stati invitati a esprimere un parere 94 destinatari. In totale sono pervenute 100 prese di posizione. Si sono pronunciati 25 Cantoni, cinque Conferenze cantonali, sei partiti politici, tre associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, quattro associazioni mantello nazionali dell'economia e altre 16 organizzazioni.

Partecipanti alla consultazione	Numero destinatari	di	Numero pareri	di
Cantoni		26		25
Conferenze cantonali		1		5
Partiti politici		13		6
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna		3		3
Associazioni mantello nazionali dell'economia		8		4
Altri enti interessati		43		16
Totale		94		59

Non essendo coinvolti nel progetto, i Cantoni di Glarona (GL), dei Grigioni (GR), di Nidvaldo (NW) e di Obvaldo (OW), come pure la Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere (CDSCS), hanno deciso di non formulare un parere proprio.

Il Cantone di Neuchâtel (NE) rimanda al parere inviato dalla Rete Urbana Neocastellana (Réseau urbain neuchâtelois, RUN), senza aggiungere altre osservazioni.

Il Cantone di Sciaffusa (SH) si associa invece al parere espresso dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), parere al quale rimandano anche i Cantoni GR, Lucerna (LU), San Gallo (SG) e la Conferenza dei governi dei Cantoni alpini (CGCA), che appoggiano le richieste ivi formulate.

Per quanto riguarda il programma d'agglomerato St. Gallen-Bodensee, i Cantoni di Appenzello Interno (AI) e Turgovia (TG) condividono le conclusioni, argomentazioni e richieste formulate dai Cantoni di Appenzello Esterno (AR) e SG. In relazione al programma d'agglomerato Will, il Cantone TG rimanda invece alle richieste e argomentazioni del Cantone SG, approvandole e sostenendole in toto.

Il parere espresso dall'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand (Cantoni di Argovia (AG) e Soletta (SO)) in merito al programma stesso riceve il sostegno del Cantone AG, il quale concorda anche con il parere dell'associazione Agglo Basel.

Il Cantone di Basilea Città (BS) e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein sottoscrivono il parere di Agglo Basel, alle cui richieste si associa anche la Conferenza dei Governi della Svizzera nord-occidentale (Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest, CGNO).

Il Cantone di Ginevra (GE) sottoscrive tutte le richieste avanzate dal Gruppo locale di cooperazione transfrontaliera Grand Genève (GLCT Grand Genève), il quale a sua volta fa sue le principali rivendicazioni del Forum d'Agglomération de Grand Genève.

Le richieste formulate dal Cantone SO in merito ai programmi d'agglomerato AareLand e Basilea sono state concordate con quelle dei rispettivi enti responsabili e/o dei Cantoni e Paesi interessati, le cui prese di posizione sono parte integrante del parere espresso dal Cantone.

Il Cantone di Vaud (VD) fa riferimento alla documentazione tecnica trasmessa all'ARE dagli enti responsabili per quanto concerne le richieste di rivalutazione delle misure enunciate dagli agglomerati e al parere del Cantone GE per quanto riguarda il programma d'agglomerato Grand Genève.

In relazione ai risultati dell'esame della Confederazione, l'agglomerato di Werdenberg-Liechtenstein rimanda alla documentazione consegnata in occasione della riunione per discutere dei dettagli tecnici.

L'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) allega al suo parere la posizione della Fédération des Entreprises Romandes (FER) dichiarandosi a favore degli ulteriori progetti ivi proposti per la regione di Ginevra.

Baden Regio appoggia la valutazione fatta dal Cantone AG in merito al programma d'agglomerato di terza generazione Argovia Est come pure le richieste avanzate dai Comuni associati di Killwangen, Neuenhof, Wettingen e Würenlos.

Per informazioni dettagliate, Cargo Forum Schweiz (CFS) rinvia alla risposta dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), che approva senza riserve.

La Società svizzera degli ingegneri e degli architetti (SIA) si associa al parere di costruzioni svizzera.

AutoPostale appoggia il parere espresso dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP).

L'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, l'Associazione Quartiere Rivapiana–Minusio, l'Associazione Traffico Ambiente–Ticino, il Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio e Pro Velo–Ticino hanno presentato un parere congiunto.

3. Valutazione generale dell'avamprogetto posto in consultazione

Il PLR, i Verdi, l'USAM, il Centre Patronal (CP), l'Arbeitsgruppe Berggebiet (AG Berggebiet), costruzioni svizzera, Infra Suisse, la SSIC e la SIA accolgono con favore l'avamprogetto.

Concordano sostanzialmente con le grandi linee del progetto i seguenti Cantoni, partiti ed enti: AI, AR, BS, Friburgo (FR), LU, Neuchâtel (NE), SG, SO, Svitto (SZ), TI, TG, Vallese (VS), Zugo (ZG) e Zurigo (ZH); Partito popolare democratico svizzero (PPD), Partito verde liberale svizzero (pvl), Partito socialista svizzero (PS), Unione democratica di centro (UDC), Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS), Unione delle città svizzere (UCS), Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), Unione sindacale svizzera (USS), Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, agglomerato di Werdenberg-Liechtenstein, Regio Frauenfeld, RUN, ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand, Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, ASTAG, Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi), Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, Touring Club Svizzero (TCS), Associazione Traffico e Ambiente (ATA), UTP, WWF, FER, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA), AutoPostale, Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz e Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria (usic).

La federazione economiesuisse esprime apprezzamento per l'orientamento delineato nell'avamprogetto.

L'upi accoglie con favore tutte le proposte in grado di concorrere a un aumento della sicurezza del traffico.

Il Cantone NW non formula alcuna obiezione né osservazione in merito al decreto federale sui crediti d'impegno per i contributi dal 2019.

Il Cantone del Giura (JU), l'agglomerato e la città di Delémont non approvano il progetto a causa del rifiuto del relativo programma d'agglomerato¹.

Alcuni dei partecipanti alla consultazione non precisano se, in linea di principio, sostengono o respingono il progetto; il tenore dei pareri espressi sui programmi d'agglomerato, sulle misure o su specifici argomenti lasciano tuttavia trasparire delle riserve (si vedano i pareri inviati da: Cantoni AG, Berna (BE), GE, Uri (UR) e VD, Unione Svizzera dei Contadini [USC], Agglo St. Gallen-Bodensee, agglomerato di Briga-Visp-Naters, GLCT Grand Genève, enti responsabili dei programmi d'agglomerato Argovia Est e Limmattal, CGNO, CGCA, Conferenza dei Governi cantonali della Svizzera occidentale [Conférence des Gouvernements de Suisse occidentale, CGSO], Agglomération Saint-Louis, Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, Associazione Quartiere Rivapiana–Minusio, Associazione Traffico Ambiente–Ticino, Baden Regio, Ufficio delle Nazioni Unite di Ginevra, CERN, Camera di Commercio, dell'industria e dei servizi di Ginevra [Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, CCIG], Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio, communauté d'intérêts pour les transports publics [CITraP Genève], ETH Zurigo, Aeroporto di Ginevra, Forum d'agglomération du Grand Genève, Comuni di Lampenberg, Niederdorf, Herisau e Weil am Rhein, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, Regione della capitale Berna, Palexpo SA, AutoPostale, Pro Velo–Ticino, sezione di Ginevra del TCS, sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz).

4. Osservazioni sull'avamprogetto posto in consultazione

4.1. Osservazioni generali

I Cantoni AR, TG, VD, ZG e ZH, l'agglomerato di Werdenberg-Liechtenstein, l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand e l'usic ritengono che l'avamprogetto prenda in esame in misura soddisfacente tutti gli aspetti necessari.

A giudizio del Cantone AR, l'avamprogetto tiene conto in maniera adeguata sia del coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, sia dell'efficienza delle infrastrutture di trasporto.

Il PPD e il SAB esprimono apprezzamento per le informazioni dettagliate fornite in merito alla ripartizione dei progetti e dei mezzi finanziari tra le diverse regioni della Svizzera e sottolineano l'importanza di continuare ad accordare la necessaria attenzione a tutte le regioni in modo equilibrato.

Secondo il pvl, nell'avamprogetto sono stati trascurati gli aspetti «Park+Rail», «Bike+Rail», «Car sharing» e «Veicoli senza conducente». In relazione agli aspetti «Park+Rail» e «Car sharing», mancherebbe un approccio globale e una panoramica a livello nazionale che renda possibile rilevare il fabbisogno di infrastrutture in vista di un successivo programma d'agglomerato.

A giudizio del PS, mancano riflessioni e strategie che possano contribuire a trasferire il TIM o a ridurre significativamente l'incidenza sul volume complessivo di traffico.

Oltre a reputare poco equilibrata la strategia di sviluppo territoriale delineata, il SAB e l'AG Berggebiet lamentano l'assenza di un'analisi critica dei fattori responsabili dell'aumento superiore alla media del volume di traffico previsto all'interno dei centri urbani e degli agglomerati.

Il SAB, l'USS e l'AG Berggebiet invocano l'adozione di misure per far fronte ai picchi di traffico.

4.2. Osservazioni riguardanti il programma Traffico d'agglomerato e il FOSTRA

Tra i partecipanti alla consultazione, esprimono il proprio apprezzamento per l'impegno profuso dalla Confederazione a favore della politica degli agglomerati e per il finanziamento del traffico d'agglomerato: i Cantoni FR, JU, NW, SH, TI e VS, UCS, l'agglomerato di Delémont, Regio Frauenfeld, RUN, DCPA, TCS, costruzionesvizzera, Regione della capitale Berna, SIA e la città di Delémont.

¹ «Le Gouvernement jurassien ne peut approuver le projet mis en consultation, alors que le canton du Jura est le seul canton à être écarté du programme de subventions fédérales en faveur du trafic d'agglomération».

Il TCS sottolinea la necessità di effettuare investimenti allo scopo di garantire il funzionamento delle infrastrutture di trasporto e preservare la qualità di vita dei cittadini².

Il pvl ritiene che il rapporto esplicativo sia poco chiaro, il che rende difficile esprimere un'opinione fondata sui relativi contenuti. Critica poi il fatto che, anziché concentrarsi sui progetti da realizzare, il testo si soffermi troppo sui programmi precedenti e su quali aspetti dei singoli programmi si siano rivelati efficaci e in quale misura.

I partecipanti elencati di seguito valutano positivamente il programma Traffico d'agglomerato o i programmi d'agglomerato, giudicandoli in particolare uno strumento importante ai fini della pianificazione degli insediamenti e dei trasporti: Cantoni BE, BS, GE, SZ, TG e ZH, Verdi, PS, ACS, UCS, economiesuisse, USC, USS, Agglo Basel, Agglo Fribourg, agglomerato di Briga-Visp-Naters, GLCT Grand-Genève, CGNO, CGCA, CGSO, upi, Mobilità pedonale, Pro Velo Svizzera, ATA, WWF, CCIG, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, LITRA, usic e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

A giudizio dei Cantoni SH e TI, come pure della DCPA, è essenziale garantire un traffico d'agglomerato funzionante, in quanto ciò beneficia tutti i cittadini svizzeri e l'economia. I centri urbani svolgono inoltre un ruolo di primo piano ai fini della competitività dell'intero Paese.

La CGCA desidera partecipare all'ulteriore definizione e allo sviluppo della politica degli agglomerati della Confederazione. Gli attuali progetti mostrano che il processo di apprendimento e consolidamento a cui si punta si sta concretizzando in modo graduale.

I partecipanti riportati di seguito accolgono con favore la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a tempo indeterminato: Cantoni BE, BS, SH e TI, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, DCPA, CP, LITRA e usic.

Mobilità pedonale, l'ATA e il WWF ci tengono a sottolineare che il loro parere negativo nei confronti del nuovo finanziamento delle strade tramite il FOSTRA e il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) non è in alcun modo legato alla prosecuzione dei programmi d'agglomerato per gli insediamenti e i trasporti prevista con il FOSTRA.

4.3. Situazione iniziale

I Cantoni di AI, AR, BS, LU, NE, SG, TG e ZG, nonché Agglo Basel, RUN, l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand, l'upi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA, l'UTP, AutoPostale, la Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, l'usic e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz non hanno fatto pervenire alcuna osservazione in merito alla situazione iniziale illustrata nell'avamprogetto.

I partecipanti riportati di seguito valutano in maniera sostanzialmente positiva la situazione iniziale: Cantoni FR e VD, PS, UCS, economiesuisse, Agglo Valais central, GLCT Grand Genève e LITRA.

Il SAB chiede che nel capitolo dedicato alla situazione iniziale sia inserito un piano d'azione politico con misure volte a ridurre la domanda di trasporto all'interno delle città e degli agglomerati.

² «Des investissements sont nécessaires pour permettre le fonctionnement des infrastructures de transports ainsi que pour maintenir la qualité de vie des citoyens».

4.4. Aspetti da considerare

(a) Impiego dei mezzi finanziari

I Cantoni BS e SO, Agglo Basel, l'UCS e il LITRA constatano che l'impegno finanziario della Confederazione in seguito alla creazione del FOSTRA sarà grosso modo simile a quello sostenuto nell'ambito dei precedenti programmi d'agglomerato.

Il Cantone FR, i Verdi, Agglo Fribourg, l'agglomerato di Delémont, la CGSO, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA, l'UTP, la Regione della capitale Berna, la città di Delémont e AutoPostale ritengono che la Confederazione dovrebbe utilizzare tutte le risorse disponibili ovvero sfruttare l'intero margine di manovra finanziario. La CCIG sottolinea la scarsa coerenza tra la riduzione del sostegno destinato dalla Confederazione agli agglomerati e l'approvazione del FOSTRA. I Cantoni GR, LU, SG, SH, SZ, VD e ZH, la DCPA, la CGCA, costruzioni svizzera, la SSIC e la SIA esortano la Confederazione a programmare le spese in maniera più realistica e osare di più nella preparazione del bilancio. L'Associazione dei Comuni Svizzeri richiede che le uscite fino al 2013 [recte 2023] vengano iscritte a bilancio in modo più realistico sulla scorta delle esperienze maturate durante le precedenti generazioni. In più vorrebbe che fossero aggiunti nella lista con priorità A altri progetti, sulla base dei colloqui tecnici con gli enti responsabili. I Cantoni GR, LU, SG e SH, Agglo St. Gallen-Bodensee, la DCPA e la CGCA sostengono che i casi di declassamento per motivi finanziari dovrebbero essere evitati il più possibile ed esaminati con la massima attenzione in occasione dei prossimi colloqui tecnici. La Regione della capitale Berna aggiunge che è importante che tutti gli agglomerati possano riuscire a beneficiare di un sostegno adeguato in funzione delle rispettive esigenze. Il Cantone ZH sottolinea la necessità di evitare di ampliare costantemente le riserve del FOSTRA con i contributi federali non utilizzati. A suo avviso, inoltre, le misure più costose non andrebbero declassate – come si continua a fare per motivi di budget – fintanto che i mezzi finanziari del FOSTRA non sono stati esauriti e i progetti presentano un grado di maturità idoneo.

Come fanno notare i Cantoni GR, LU, SG e SH, l'UCS, la DCPA, la CGCA, Pro Velo Svizzera, l'UTP e AutoPostale, la Confederazione non sfrutta la possibilità del cofinanziamento al 50 per cento nemmeno nel caso dei programmi che hanno ricevuto una valutazione molto buona. A tal proposito, viene osservato che questa prassi dovrà essere riconsiderata o non sarà più giustificabile alla luce del finanziamento a durata illimitata dei programmi d'agglomerato.

I Verdi, Pro Velo Svizzera e il WWF condividono l'intenzione del Consiglio federale di non finanziare con la quota massima del 50 per cento dei costi di costruzione nemmeno i progetti migliori, questo in considerazione del fatto che sussiste un limite massimo alla totalità dei contributi.

Il Cantone JU e l'agglomerato e la città di Delémont auspicano che la Confederazione proceda a una ripartizione equa ed equilibrata dei contributi federali tra le varie regioni del Paese, rimarcando come nessun Cantone dovrebbe essere escluso senza motivazioni incontestabili da un programma federale per il quale è stato stanziato oltre un miliardo di franchi³.

Secondo il pvl, occorre assicurare che non vengano realizzati progetti sovradimensionati di cui beneficerebbero solo pochi utenti del trasporto ferroviario (e del trasporto su autobus).

Come detto dall'ASTAG, non deve succedere che determinati programmi vengano approvati semplicemente perché sono disponibili contributi federali: non è ammissibile sperperare il denaro dei contribuenti.

Il PLR veglierà affinché i mezzi finanziari messi a disposizione tramite il FOSTRA siano utilizzati in maniera efficace e sostenibile e che il volume del fondo non venga gonfiato in modo ingiustificato⁴.

A detta della sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna, in futuro sarà necessario aumentare sensibilmente il contributo massimo per i progetti dei programmi d'agglomerato che si dimostrino realmente efficaci in termini di compatibilità con l'insediamento e sotto il profilo ambientale.

³ «[...] La Confédération ne saurait exclure un canton d'un programme fédéral doté de plus d'un milliard de francs sans raisons incontestables[...]».

⁴ «Le PLR veillera à ce que les moyens financiers mis à disposition par le fonds soient engagés de manière efficace et durable et que le volume du fonds ne soit pas gonflé de manière injustifiée».

In riferimento a una delle misure del programma d'agglomerato Will, i Cantoni SG e TG chiedono che la Confederazione precisi attraverso quale strumento intende garantire il cofinanziamento.

(b) Programmi federali concernenti le infrastrutture di trasporto

Secondo i Cantoni FR, GR, LU, NE, SG, SH e TI, RUN, la DCPA, la CGCA, l'UTP, costruzioni svizzera, il LITRA, la SIA, AutoPostale e la Regione della capitale Berna, sussiste tuttora un potenziale di miglioramento a livello di coordinamento dei programmi «PROSSIF», «PROSTRA» e «Traffico d'agglomerato». I Cantoni AG, BS e SO, Agglo Basel, la CGNO e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein invitano a ottimizzare tale coordinamento in vista delle future generazioni. Il PPD menziona l'esigenza di coordinare in maniera efficiente il traffico ferroviario, stradale, aereo e per via navigabile. Secondo economie svizzie, per poter sfruttare gli effetti sinergici è fondamentale focalizzarsi in modo mirato sulle interdipendenze esistenti tra i progetti di sistemazione e ampliamento a livello nazionale e i programmi d'agglomerato.

Per il PLR, l'USAM e il TCS, le misure a favore del traffico d'agglomerato devono essere coordinate meglio con quelle del programma «PROSTRA» e con i progetti relativi alle strade nazionali.

Secondo costruzioni svizzera, Infra Suisse, la SIA e la SSIC, in sede di pianificazione degli adattamenti infrastrutturali per il traffico d'agglomerato, come pure dei raccordi o delle strade di accesso, occorre prestare un'attenzione ancora maggiore alle interdipendenze fra i flussi del traffico sulle strade nazionali, cantonali e comunali.

Come sostengono i Cantoni FR, GR, LU, SG, SH e TI, la DCPA, la CGCA e il CP, gli obiettivi, le strategie e le misure rilevanti dei programmi d'agglomerato approvati nell'ambito della procedura d'esame dovrebbero confluire nell'ulteriore sviluppo del PROSTRA e del PROSSIF. I programmi d'agglomerato e gli scenari in essi auspicati dovrebbero essere rafforzati rispetto ai programmi concernenti le infrastrutture ferroviarie e stradali. Pertanto, come sottolineano i Cantoni AG, BS e SO, Agglo Basel, la CGNO e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, i programmi nazionali per le infrastrutture ferroviarie e stradali dovrebbero considerare maggiormente gli scenari auspicati. Sono dello stesso avviso anche l'Associazione dei Comuni Svizzeri e l'UCS, le quali chiedono in aggiunta che siano stabiliti obbligatoriamente a livello dipartimentale dei processi vincolanti di coordinamento per garantire la coerenza dei differenti programmi di ampliamento.

Per l'Associazione dei Comuni Svizzeri è assolutamente necessario che la procedura in vigore includa anche il coordinamento con Cantoni, regioni, città e Comuni. Il Cantone SZ chiede che vi sia l'obbligo di coinvolgere i Cantoni e gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato nell'attività di coordinamento dei programmi federali riguardanti le infrastrutture e, in particolare, di fornire loro le indicazioni necessarie per garantire un coordinamento soddisfacente dei programmi d'agglomerato.

I Cantoni AG, GR, LU, SG, SH, SZ, TI e ZH, la DCPA e la CGCA chiedono che, per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato di quarta generazione, la Confederazione fornisca agli enti responsabili una serie di condizioni quadro pianificatorie concrete in relazione al PROSTRA e al PROSSIF nonché alcune indicazioni in merito al coordinamento dei tre programmi. I Cantoni GR, LU, SG e SH, la DCPA e la CGCA evidenziano inoltre la necessità di conciliare i criteri dell'ARE e dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), lavoro che dovrebbe essere svolto prontamente in collaborazione con i Cantoni e gli agglomerati. Infine, sarebbe auspicabile che in futuro la Confederazione fosse in grado di informare in maniera ancora più dettagliata i Cantoni e gli agglomerati in merito ai deficit e alle lacune all'origine di una valutazione negativa e alle eventuali proposte di miglioramento.

L'Associazione dei Comuni Svizzeri ritiene che l'efficacia delle infrastrutture nazionali dovrebbe essere in linea con gli obiettivi sovraordinati dello sviluppo centripeto degli insediamenti, della riduzione del carico ambientale e dell'impiego delle risorse, e della maggiore sicurezza del traffico.

Per economie svizzie, si dovrebbe dare la dovuta priorità ai programmi d'agglomerato e alle misure che presentano sinergie elevate con i progetti di sistemazione/ampliamento a livello nazionale (PROSSIF e PROSTRA).

Il Cantone NE, RUN e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz si interrogano sulla necessità di determinati progetti ferroviari.

(c) Peculiarità di determinati comprensori

Il Cantone JU, così come l'agglomerato e la città di Delémont, suggeriscono che tenendo maggiormente conto delle specificità proprie delle diverse regioni si potrebbe effettuare una valutazione non soltanto più accurata e aderente alla realtà, ma anche più in linea con i principi del federalismo svizzero.

In generale, il Cantone ZH constata che i progetti nel settore dei trasporti che apporterebbero un contributo sostanziale alla risoluzione dei problemi di traffico più urgenti nei grandi agglomerati del Paese ottengono risultati sempre peggiori nella valutazione della Confederazione e, di conseguenza, non ricevono finanziamenti sufficienti.

Mobilità pedonale Svizzera, l'ATA e il WWF ritengono che per gli agglomerati di piccole e medie dimensioni sia stata stanziata una quota troppo elevata dei mezzi finanziari della Confederazione, a scapito dei progetti nei cinque grandi agglomerati per i quali è invece prevista una quota troppo esigua.

L'UCS vede di buon occhio il fatto che i programmi degli agglomerati di piccole e medie dimensioni vengano presi in considerazione.

I Cantoni AG e SO e l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand approvano la decisione della Confederazione di valutare in modo fondamentale adeguato e obiettivo le misure proposte da un agglomerato di piccole e medie dimensioni, rapportandole alle rispettive dimensioni. Fanno tuttavia notare che la Confederazione pretende un costante sviluppo dei programmi d'agglomerato a livello dei contenuti, e questo nonostante sia possibile riscontrare, rispetto ai grandi agglomerati, notevoli differenze per quanto concerne la struttura organizzativa e le conseguenti possibilità in termini di finanze e personale. Questo aspetto dovrebbe essere preso in debita considerazione in sede d'esame delle future generazioni di programmi e di elaborazione delle direttive relative all'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (OCPTA).

A detta del Cantone VS, è importante che il sostegno della Confederazione per le misure a favore del traffico d'agglomerato non vada unicamente a vantaggio dei grandi agglomerati, bensì anche di quelli di piccole e medie dimensioni: anche questi ultimi infatti si trovano ad affrontare gravi carenze, in particolare nel settore della mobilità⁵.

Per il Cantone GR, il fatto che molti Cantoni di piccole o medie dimensioni non prevedano più, nell'immediato, grandi misure dà alla Confederazione il margine di manovra necessario per concedere un sostegno relativamente maggiore agli agglomerati che hanno beneficiato soltanto di investimenti minori.

Il Cantone BS e Agglo Basel ringraziano espressamente la Confederazione per aver riconosciuto la complessità della situazione di un agglomerato trinazionale come quello di Basilea. La Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz sottolineano l'urgenza di intervenire nell'agglomerato trinazionale di Basilea per potenziare le infrastrutture di trasporto regolarmente congestionate.

I Cantoni GE, SG e VD, l'agglomerato di Werdenberg-Liechtenstein, il GLCT Grand Genève, la CCIG, la CITraP Genève, il Forum d'agglomération du Grand Genève, la FER e il CP chiedono che si tenga maggiormente conto della particolare situazione dell'agglomerato transfrontaliero.

L'agglomerato di Saint-Louis sollecita l'organizzazione di un incontro tra i rappresentanti di Agglo Basel e le autorità federali per ricordare, in vista delle successive generazioni del programma d'agglomerato, le modalità di applicazione del criterio relativo al cofinanziamento a opera della Confederazione di progetti su territorio straniero, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile ed equivalente su scala trinazionale⁶.

La FER fa notare come, per una regione come quella di Grand Genève, rispettare le scadenze stabilite ponga grandi difficoltà a causa della complessità a livello amministrativo e giuridico. In un simile

⁵ «Il importe que ce soutien de la Confédération pour les mesures en faveur du trafic d'agglomération bénéficie non seulement aux grandes agglomérations mais également aux petites et moyennes agglomérations qui sont elles aussi, confrontées à d'importants défis, notamment en matière de mobilité».

⁶ «[...] SLA sollicite l'organisation d'une entrevue entre les représentants de l'Agglo Basel et les services de la Confédération en vue d'évoquer les modalités d'application de ce critère pour les prochaines générations de Programme d'Agglomération dans une optique de développement durable et équilibré à l'échelle trinazionale».

contesto, i ritardi devono essere messi in prospettiva con la realtà delle procedure transfrontaliere e intercantonali⁷.

La CCIG e i Cantoni GE e VD sostengono che il team del Programma d'agglomerato Grand Genève dovrebbe partecipare attivamente ai vari gruppi di lavoro al fine di definire le modalità di valutazione e i differenti criteri impiegati⁸.

L'UDC è contraria al finanziamento o cofinanziamento di progetti all'estero.

Secondo la CGCA, la Confederazione dovrebbe riesaminare il progetto posto in consultazione nell'ottica degli obiettivi di lungo termine della politica degli agglomerati. A suo avviso, i progressi conseguiti dai progetti degli agglomerati nelle regioni di montagna non sono stati analizzati in maniera soddisfacente.

Il PPD ritiene opportuna l'elaborazione di una strategia tesa a prevenire l'esodo dalle aree rurali e dalle regioni di montagna verso le città e gli agglomerati.

L'USC sollecita la Confederazione a riconsiderare la ripartizione dei fondi, dirottandoli maggiormente verso le aree rurali e a favore di misure di politica regionale. Allo stesso tempo bisogna tuttavia impedire che il finanziamento del programma d'agglomerato metta ulteriormente sotto pressione il credito agricolo.

Il Cantone UR chiede di rivedere i criteri d'esame alla luce delle specifiche sfide cui devono far fronte gli agglomerati di piccole e medie dimensioni, anche e soprattutto nelle valli alpine.

Dal punto di vista del PPD e dell'agglomerato di Briga-Visp-Naters, occorre attribuire un peso ancora maggiore alla situazione topografica e alle altre peculiarità (p. es. differenze strutturalmente più marcate fra i Comuni nucleo e quelli circostanti) di un agglomerato sito nello «spazio alpino», adattando di conseguenza soprattutto la valutazione delle misure.

Il SAB chiede che in fase di rielaborazione dell'avamprogetto si includano anche approcci di politica territoriale più decentralizzati, illustrandone nel dettaglio gli effetti sulla domanda di trasporto nei centri urbani e negli agglomerati.

La CGCA richiede che la direttiva concernente i programmi d'agglomerato di quarta generazione tenga maggiormente conto degli agglomerati situati nelle regioni di montagna e si dichiara disposta a dare un contributo sostanziale in tal senso.

La Regione della capitale Berna richiama l'attenzione sulla necessità di prendere in debita considerazione le specifiche esigenze delle diverse regioni, e in particolare quelle dei centri turistici. Una valutazione basata sull'utilizzo giornaliero medio delle strade non tiene conto dei picchi di traffico nei fine settimana oppure durante i periodi delle vacanze.

(d) Diversi vettori di trasporto

Il Cantone FR, la SVV, l'UTP, il LITRA e AutoPostale valutano positivamente l'attribuzione delle risorse a favore dei differenti vettori di trasporto. Il Cantone sottolinea l'importanza della ripartizione a favore del trasporto pubblico e del traffico lento, in particolare negli agglomerati di piccole e medie dimensioni⁹. Per la SVV e le associazioni di imprese di trasporti citate, oltre a basarsi in maniera logica e condivisibile sui criteri d'efficacia, tale ripartizione è assolutamente in linea con i principi della politica dei trasporti delle città e dei Comuni degli agglomerati. In tale ottica è fondamentale constatare che gli investimenti in un determinato vettore di trasporto non vanno necessariamente associati al gruppo di utenti che beneficia di tale vettore.

L'ASTAG precisa che bisogna continuare ad assicurare la libera scelta dei mezzi di trasporto, posizione condivisa anche dal PPD.

⁷ «Cette complexité administrative et juridique pose un réel problème à une telle région pour tenir des délais, [...] Les retards dans un tel tissu sont à mettre en perspective avec la réalité des procédures transfrontalières et, dans une moindre mesure, inter-cantoniales».

⁸ «[...] C'est pourquoi nous demandons que le processus d'évaluation prenne pleinement en compte ces spécificités et que l'équipe du Projet d'agglomération Grand Genève prenne part activement aux différents groupes de travail [...] pour définir les modalités d'évaluation et les différents critères utilisés».

⁹ «Le Conseil d'Etat souligne ici l'importance de cette répartition en faveur des modes doux et des transports publics, notamment dans les petites et moyennes agglomérations».

Il TCS sottolinea la necessità di rispettare l'equilibrio a livello di budget fra le differenti modalità di trasporto, nonché di assicurare che le misure finanziate dalla Confederazione incentivino la multimodalità¹⁰.

Secondo CFS, nel programma d'agglomerato dovrebbe esservi un rapporto più equilibrato fra i progetti del trasporto pubblico e quelli riguardanti il traffico individuale motorizzato.

Mobilità pedonale Svizzera, l'ATA e il WWF sottolineano che l'introduzione del FOSTRA non deve in alcun modo modificare il carattere neutrale dei progetti per gli insediamenti e i trasporti degli agglomerati nei confronti dei vari vettori di trasporto.

A detta del PPD, la posizione di vantaggio data dall'efficienza della rete di trasporto nazionale non è assicurata in maniera duratura, ragione per cui si rendono necessari anche investimenti lungimiranti. Già oggi, infatti, i più importanti vettori di trasporto si trovano a fronteggiare diverse criticità, quali problemi di capacità e situazioni di sovraccarico.

I Cantoni GR, LU, SG, SH, SZ e ZH, PLR, l'UDC, l'USAM, la DCPA, la CGCA, l'ASTAG, il CP, il TCS, la Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz osservano che il vettore di trasporto strada non è oggetto di sufficiente considerazione nell'avamprogetto, oppure che sarebbe necessario sottoporre nuovamente a esame le misure legate al TIM. Viene quindi richiesto un grado di priorità maggiore per i progetti stradali oppure un aumento della quota o degli investimenti relativi al TIM. L'UDC, il CP e il TCS richiedono in particolare la creazione di strade di circonvallazione o decongestionamento.

Oltre a richiedere strade di circonvallazione e di transito, costruzioni svizzera sollecita anche la realizzazione di interfacce efficaci e ben collegate ai trasporti pubblici (Park & Ride). La SSIC sostiene che se si riducono le possibilità di ricorrere al TIM, a titolo di compensazione bisogna prevedere soluzioni idonee di collegamento con il trasporto pubblico (p. es. sistemi Park & Ride).

Per costruzioni svizzera, Infra Suisse, la SIA e la SSIC, lo spostamento nella lista B di tutti i progetti stradali per i quali è richiesta l'autorizzazione di un progetto generale da parte del Consiglio federale è assolutamente ingiustificato.

Il PS, l'USS, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA e la rispettiva sezione di Basilea, come pure il WWF avanzano critiche nei confronti del cofinanziamento riservato dalla Confederazione a misure per il TIM o per la sistemazione della rete stradale.

A detta di economie svizzere, in sede di valutazione dei programmi e delle misure presentati, la Confederazione sembra concentrarsi in misura nettamente preponderante sulla promozione delle modalità di trasporto efficienti in rapporto alla superficie servita. Dal punto di vista economico, tuttavia, ciò è accettabile soltanto se sono disponibili al contempo le capacità per il traffico individuale e il trasporto di merci su strada.

L'ASTAG e CFS ritengono che si debba urgentemente procedere a una sistemazione più rapida e incisiva delle strade nazionali al fine di creare capacità sufficienti sia per il traffico nazionale sia per quello interno agli agglomerati. Come fa notare l'ASTAG, bisognerebbe al contempo assicurare, meglio di quanto non si faccia oggi, le operazioni di esercizio e manutenzione.

Secondo CFS, occorre ridurre le ore di coda sulla rete delle strade nazionali e di quelle degli agglomerati, rendendo così più fluida la circolazione. A tal fine sono necessari ampliamenti (aumenti della capacità di traffico, eliminazione dei problemi di capacità) e misure mirate di gestione del traffico a breve termine.

I Verdi, Pro Velo Svizzera e il WWF sono convinti che ulteriori investimenti nelle strade nazionali comportino un aumento del fabbisogno di risorse della rete stradale subordinata (strade cantonali e comunali): quest'ultima infatti si trova a dover gestire il maggior traffico indotto dagli ampliamenti delle strade nazionali. Le città e i Comuni non dovrebbero in alcun caso essere lasciati da soli a fronteggiare tali carichi supplementari.

¹⁰ «L'équilibre budgétaire entre les différents modes de transport doit être respecté et les mesures cofinancées par la Confédération avorisent la multi-modalité».

L'UTP e AutoPostale giudicano insufficiente il grado di occupazione medio di 1,2 persone per veicolo registrato nell'ambito del traffico individuale motorizzato ed esigono che siano messe in campo misure complementari finalizzate ad accrescere drasticamente tale valore¹¹.

I Cantoni FR, GR, LU, SG e SH, *economiesuisse*, Agglo Fribourg, la DCPA, la CGCA, l'ASTAG, *costruionesvizzera*, CFS, *Infra Suisse*, la SIA, la SSIC, la Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la *Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz* propongono di: prestare un'attenzione nettamente maggiore al trasporto merci nel progetto; riflettere sulla possibilità di considerare misure riguardanti il trasporto merci nelle future generazioni dei programmi d'agglomerato; destinare maggiori risorse federali al trasporto merci nelle città e negli agglomerati oppure finanziare in futuro attraverso i programmi d'agglomerato anche gli impianti del traffico merci a carico dello Stato.

L'USS esprime la propria soddisfazione per il fatto che siano state prese in considerazione soprattutto misure a favore del traffico lento, benché non possa constatare che l'importo effettivamente destinato a tali misure costituisce solo una minima parte dei mezzi federali complessivamente stanziati.

Secondo *Mobilità pedonale Svizzera*, l'ATA e il WWF, i progetti riguardanti il trasporto pubblico, il traffico pedonale e ciclistico e i nodi di interscambio multimodale non hanno ricevuto l'attenzione necessaria.

Per quanto concerne il traffico lento, l'UDC invita tutte le parti interessate a mantenere un approccio realistico.

Il PS afferma che l'obiettivo è spostare la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico e del traffico pedonale e ciclistico.

L'USS ritiene che siano necessari ulteriori incentivi per rafforzare l'attrattiva del traffico lento e parte dal presupposto che, per far fronte al volume di traffico, gli agglomerati avranno bisogno più che mai di buoni collegamenti al trasporto pubblico.

Per *economiesuisse*, in un'ottica globale, il vettore di trasporto rotaia sta beneficiando ancora una volta di una sovvenzione trasversale relativamente elevata, il che non è condivisibile dal punto di vista politico-finanziario dato che il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria rappresenta uno strumento di finanziamento complementare al FOSTRA a livello nazionale.

(e) Varie

I Cantoni GR, LU, SG e SH, il PS, l'UCS, l'USS, la DCPA, la CGCA, *costruionesvizzera*, la FER e la SIA sono dell'avviso che si dovrebbero sfruttare le possibilità/opportunità offerte dalla digitalizzazione ovvero che la digitalizzazione dovrebbe trovare maggiormente riscontro nel progetto relativo a una quarta generazione.

Il Cantone FR propone di riflettere sulla possibilità di includere, nelle prossime generazioni dei programmi d'agglomerato, delle misure che incentivino un utilizzo più intelligente e un decongestionamento delle infrastrutture di trasporto¹².

Agglo Valais central propone di integrare nei programmi d'agglomerato nuove forme di mobilità, come la digitalizzazione della mobilità e diverse forme di trasporto non convenzionali. Per essere incentivati, questi aspetti potrebbero anche essere oggetto di un'analisi comparativa. Agglo valais centrale si dichiara disponibile a sviluppare questi punti¹³.

Secondo Agglo Fribourg, occorrerebbe anche riflettere sul coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e la produzione e distribuzione di energia a livello degli agglomerati¹⁴.

¹¹ «Nous estimons que le taux d'occupation moyen des transports motorisés individuel, soit 1,2 personnes par véhicule est insuffisant. Nous exigeons des mesures complémentaires afin d'augmenter drastiquement le taux d'occupation des véhicules».

¹² «propose que des réflexions soient menées en vue d'une éventuelle prise en compte, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, des mesures concernant le transport de marchandises et des mesures favorisant une utilisation plus intelligente et un désengorgement des infrastructures de transport».

¹³ «Ceci dit, un aspect a jusqu'ici très peu été pris en compte dans les projets d'agglomérations : il s'agit des nouvelles formes de mobilité. Une forme d'intégration de la numérisation de la mobilité ainsi que de certaines formes de transports non-conventionnelles pourrait être envisagée. Ces aspects pourraient également faire l'objet d'un benchmark afin d'être encouragés, [...]. L'agglo se tient à disposition, au besoin, pour développer ces points».

¹⁴ «il semblerait en outre opportun d'évoquer certains aspects de coordination entre le développement de l'urbanisation et la production/distribution d'énergie qui peuvent être atteints à l'échelle des agglomérations».

L'USC invita la Confederazione a chiarire ai responsabili dei progetti che lo sfruttamento efficiente degli spazi e la salvaguardia delle superfici coltivate sono priorità assolute.

I Verdi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA e il WWF ricordano che svariati obiettivi (legali) legati al carico ambientale e all'impiego delle risorse non sono attualmente rispettati.

Per ragioni di trasparenza, il Cantone VD chiede che l'aliquota IVA applicata dalla Confederazione e il rincaro vengano riportati in maniera esplicita¹⁵.

Il Cantone TI osserva che lo stato dei prezzi non è sempre indicato in modo univoco¹⁶.

La sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna invita nuovamente a rinunciare al termine «traffico lento (TL)», poco pertinente e impreciso, a favore di un utilizzo coerente di «traffico pedonale e ciclistico».

I Verdi, Pro Velo Svizzera e la sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna giudicano incompleta e insufficiente la documentazione inviata in consultazione, non essendo disponibili i rapporti d'esame relativi ai singoli programmi d'agglomerato. Insieme a Mobilità pedonale Svizzera e al WWF, chiedono pertanto alla Confederazione di pubblicare tali rapporti prima dell'avvio della procedura di consultazione per la quarta generazione oppure di includerli tra la documentazione della procedura.

La Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz auspicano che gli elenchi delle misure finanziate in modo forfettario siano pubblicati con tutti i dettagli in maniera liberamente accessibile insieme alla documentazione concernente la procedura di consultazione.

5. Osservazioni sui programmi d'agglomerato di terza generazione

5.1. Procedura e metodologia d'esame della Confederazione

I Cantoni AG, JU, SH, SO, SZ, TI e ZG, Agglo Valais central, gli agglomerati di Briga-Visp-Naters e Delémont, l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand, la DCPA, CFS e la città di Delémont ringraziano l'ARE e i vari uffici federali per la proficua collaborazione.

Approvano in linea di massima la procedura d'esame i Cantoni AG, AI, AR, BE, BS, SG, SO, TG, TI e UR, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato di AareLand e di Argovia Est, SAB, UTP, Baden Regio, i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, Infra Suisse, AutoPostale, la SSIC e l'usic.

Il Cantone AG e Baden Regio osservano che i rapporti d'esame hanno messo in luce in maniera dettagliata sia i punti deboli che i punti forti dei programmi d'agglomerato, fornendo indicazioni utili per lo sviluppo della politica degli agglomerati nel Cantone AG nonché per la prossima generazione dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone TC mostra particolare apprezzamento per gli sforzi profusi allo scopo di semplificare gli iter amministrativi.

L'Associazione dei Comuni Svizzeri e l'UCS, invece, non approvano appieno la procedura d'esame dei programmi d'agglomerato di terza generazione.

Per l'ASTAG, la procedura a livello nazionale è descritta in modo facilmente comprensibile. Il pvl, l'ASTAG e il TCS criticano la mancanza di trasparenza sui rapporti d'esame riguardanti i programmi degli agglomerati.

Secondo i Cantoni AG, BS, FR, LU, SZ e TG, Agglo Basel, la CGNO, Baden Regio e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, la procedura d'esame è tuttavia troppo serrata e/o sussiste del potenziale di ottimizzazione al riguardo.

¹⁵ «Selon les informations figurant au chapitre 2.5 du rapport mis en consultation, le montant des contributions forfaitaires inclut la TVA et le renchérissement. Toutefois, les taux utilisés par la Confédération ne sont pas précisés.

Par souci de transparence, le Canton de Vaud demande que ces taux soient mentionnés explicitement».

¹⁶ «Rileviamo che lo stato dei prezzi non è definito in modo univoco».

I Cantoni GE e VD, il GLCT Grand Genève e la CCIG asseriscono inoltre che la procedura d'esame istituita per la terza generazione di programmi penalizza molto chiaramente gli agglomerati e i Cantoni nelle discussioni in materia¹⁷.

Agglo Valais central giudica brusco e inadeguato il metodo impiegato per comunicare i risultati agli agglomerati¹⁸.

L'associazione RUN fa notare la problematicità di determinati requisiti di informazione complementari di natura tecnica posti dalle autorità federali in seguito alla presentazione del programma d'agglomerato¹⁹.

I Cantoni GR, LU, SG, SH, TG e ZH, l'agglomerato di Frauenfeld, la DCPA e la CGCA chiedono una descrizione trasparente dei criteri oggettivi sulla quale la Confederazione si è basata per definire l'ordine delle priorità e che questi stessi criteri vengano impiegati nell'esame dei programmi di terza generazione.

Per i programmi delle generazioni future, il Cantone VS chiede che si provveda ad adattare il calendario della procedura d'esame prorogando il termine concesso agli agglomerati per esprimere il proprio parere²⁰.

L'Associazione dei Comuni Svizzeri richiede che il coinvolgimento delle città e dei Comuni nella procedura di elaborazione dei programmi venga sancito e pianificato in maniera vincolante.

I Cantoni BE e VD, l'Associazione dei Comuni Svizzeri e Agglo Valais central caldeggiavano una semplificazione della procedura. Per il Cantone VD, una possibile strategia potrebbe essere quella di consolidare in modo duraturo una parte del programma d'agglomerato, sottoponendola a revisione soltanto ogni due o tre anni, e limitare i controlli dello stato di attuazione²¹.

Agglo Fribourg auspica una maggiore continuità tra le date comunicate e quelle effettive, in particolare durante la fase d'esame dei programmi²².

Secondo Agglo Valais central, una parziale digitalizzazione della procedura semplificherebbe gli scambi con la Confederazione²³. Si potrebbe addirittura valutare la possibilità di definire dei dossier standardizzati dei provvedimenti al fine di ritrovare le medesime informazioni in tutti i programmi d'agglomerato²⁴.

I Cantoni AI, AR, GE, JU, SH, TG, UR, VD e ZH, Agglo Valais Central, l'agglomerato di Delémont, la DCPA, la CGSO, la città di Delémont e la CCIG si rammaricano o si lamentano del fatto che l'esame tecnico dei programmi avvenga in concomitanza con il processo decisionale politico in merito ai crediti d'impegno. La CGSO aggiunge che, in queste condizioni, per i Cantoni è stato difficile analizzare i documenti della procedura di consultazione ed elaborare il proprio parere, situazione questa che ha penalizzato in particolare gli agglomerati insoddisfatti delle proposte formulate dal Consiglio federale²⁵.

Per quanto riguarda l'esame dei programmi d'agglomerato di quarta generazione, i Cantoni AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, LU, SG, SH, SZ, TG, UR, VD e ZH, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, l'UCS, Agglo Basel, Agglo St. Gallen-Bodensee, Agglo Valais central, gli agglomerati di Frauenfeld e Werdenberg-Liechtenstein, la DCPA, la CGNO, la CGCA, il LITRA e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein propongono di prevedere una finestra temporale sufficiente a monte del processo politico per

¹⁷ «[...] ce processus, mis en place pour cette troisième génération de projets, défavorise très clairement les cantons et les agglomérations dans les discussions».

¹⁸ «En revanche, la méthode utilisée pour révéler les résultats aux agglomérations est brutale et inadaptée».

¹⁹ «Notre association constate que certaines exigences d'information complémentaires de nature technique requises par les services de la Confédération après le dépôt des projets d'agglomération, sont problématiques».

²⁰ «Nous demandons que, pour les projets des futures générations, le calendrier du processus d'examen soit adapté dans le sens d'un allongement du temps mis à disposition des agglomérations pour prendre position».

²¹ «Une piste de simplification pourrait consister à rendre pérenne une partie du projet d'agglomération qui ne serait révisée que toutes les deux ou trois générations (par exemple, diagnostic, projet de territoire, enjeux et objectifs) et à limiter à l'état de la mise en oeuvre».

²² «Il aurait néanmoins souhaité une plus grande stabilité entre les délais communiqués par ce biais et ceux finalement appliqués, notamment lors de la phase d'examen des projets».

²³ «une numérisation partielle du processus simplifierait les aller-retours avec la Confédération».

²⁴ «il pourrait même être envisageable de définir des fiches de mesures standards afin de retrouver les mêmes informations dans tous les projets d'agglomération».

²⁵ «[...] Dans ces conditions, il était difficile pour les cantons d'analyser les documents mis en consultation et d'élaborer des prises de position. Cette situation a pénalisé en particulier les agglomérations qui sont insatisfaites des propositions formulées par le Conseil fédéral».

apportare modifiche di carattere tecnico ai risultati dell'esame ovvero di non avviare la procedura di consultazione fintanto che non sia stata portata a termine la fase d'esame tecnico con i vari uffici²⁶.

Il Cantone TI vorrebbe che, per la prossima generazione, la consultazione fosse avviata in concomitanza con la pubblicazione delle bozze dei rapporti d'esame.

I seguenti partecipanti alla consultazione valutano positivamente il metodo d'esame oppure i criteri d'esame (o alcuni di essi) utilizzati dalla Confederazione: Cantoni BS, TI e ZG, PPD, PLR, PS, economie suisse, USS, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, UTP, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna, AutoPostale e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

I Verdi, Pro Velo Svizzera e il WWF approvano l'analisi costi-benefici dei singoli programmi d'agglomerato stilata dall'ARE.

Per i Verdi, Pro Velo Svizzera e il WWF, i criteri dei programmi d'agglomerato riguardanti gli ambiti insediamenti e trasporti possono essere presi a modello ai fini di una politica moderna in materia di trasporti e pianificazione del territorio e, al più tardi nel medio termine, dovranno essere estesi anche ai rimanenti progetti finanziati nel settore dei trasporti.

La sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna sostiene che i criteri d'esame dovrebbero essere applicati in maniera decisamente più coerente e ponderati in maniera tale da indirizzare maggiormente nella direzione auspicata. È inoltre dell'avviso che anche le strade nazionali debbano essere assoggettate agli stessi criteri.

A detta dell'USAM e del PC, occorre attribuire maggior peso al fattore demografico.

Il Cantone ZH chiede che, a partire dalla quarta generazione, i contributi federali siano distribuiti sempre più in funzione delle problematiche cui occorre porre rimedio e del numero di persone che trarranno beneficio dalla misura in questione.

Come sottolineato da Agglo Valais centrale, la Confederazione dovrebbe tenere conto in maniera più sistematica e approfondita delle specificità locali degli agglomerati²⁷.

Il Cantone VS chiede che, nel vagliare l'aumento del grado di priorità di determinate misure, si tenga conto anche della modalità di considerazione del traffico giornaliero medio nonché di specificità quali i carichi concentrati legati al traffico turistico oppure le ore di punta del traffico pendolare. Nel valutare i volumi di traffico sulle strade di montagna, andrebbero poi considerati i parametri della stagionalità²⁸.

A giudizio della CGCA, la Confederazione sembra attribuire all'adempimento dei criteri quantitativi – per i quali si applica lo stesso metro a tutti gli agglomerati – una ponderazione maggiore rispetto alla procedura che ha luogo tra gli attori e gli enti locali interessati. La questione che si pone è se non si dovrebbe piuttosto guardare al «beneficio relativo» in rapporto alle dimensioni degli agglomerati.

Secondo economie suisse, la Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz, sarebbe opportuno includere criteri aggiuntivi, come il contributo di un agglomerato alla crescita dell'intero Paese o un effetto moltiplicatore per ogni franco investito.

Poiché il programma Traffico d'agglomerato trova giustificazione tra le altre cose nell'elevata rilevanza economica degli agglomerati, secondo economie suisse il coinvolgimento del settore logistico e degli esercizi commerciali locali dovrebbe essere quanto meno un criterio considerato ai fini della qualificazione di massima dei programmi a beneficiare dei contributi federali.

²⁶ «propose que [...] à savoir ne lancer la procédure de consultation qu'une fois la phase d'examen technique, avec les différents offices, aboutie».

²⁷ «Les spécificités locales des agglomérations [...] devraient être prises en compte par la Confédération de manière plus systématique et importante».

²⁸ «L'autre aspect concerne le mode de prise en compte d'un trafic routier journalier moyen. Dans ce cadre, nous estimons qu'il devrait être également tenu compte de spécificités telles que les charges concentrées de trafic touristique (en fonction des jours de la semaine et des saisons) ou encore des pointes journalières (matin et soir) du trafic pendulaire aux entrées respectivement à l'intérieur des agglomérations. Toujours dans le même contexte, l'évaluation des charges de trafic sur les routes de montagne devrait prendre en considération les paramètres de saisonnalité voire de fermetures temporaires ou de longue durée de l'axe en conditions hivernales». Nous demandons que ces remarques, par ailleurs formulées lors des entretiens techniques, soient prises en compte pour une révision à la hausse de la priorisation de certaines mesures».

Pro Velo Svizzera vorrebbe che nei criteri d'esame figurassero gli effetti positivi esercitati dalla mobilità attiva sulla salute fisica.

L'associazione costruzioni svizzera e la SIA ritengono che i contributi federali debbano essere assegnati, oggi come domani, a enti responsabili i cui programmi d'agglomerato coordinino in maniera efficace lo sviluppo dei trasporti e quello degli insediamenti.

Il pvl chiede che in futuro la partecipazione della Confederazione al finanziamento di progetti riguardanti le infrastrutture di trasporto sia obbligatoriamente vincolata all'adozione, a livello cantonale, di misure tese a ridurre l'aumento e il volume del traffico.

Il TCS chiede di applicare un criterio supplementare di capacità per il TIM²⁹.

Il Cantone VS sostiene che la questione dei raccordi delle reti stradali cantonali alla rete delle strade nazionali e quella degli sviluppi delle zone in prossimità delle stazioni ferroviarie, compresi i terminali di trasporto, dovrebbero essere approfondite in vista dei criteri d'esame dei programmi delle future generazioni avviando una discussione e una preventiva concertazione con i Cantoni e gli agglomerati³⁰.

Come sottolineato dai Cantoni GR, LU, SG, SH e ZH, dalla DCPA e dalla CGCA, in vista della prossima generazione la Confederazione dovrebbe rivedere il metodo usato per misurare il rapporto costi-benefici in modo tale che anche le misure (molto) costose possano ottenere una valutazione almeno sufficiente in caso di comprovata utilità. L'agglomerato di Frauenfeld chiede che sia riesaminato il metodo per calcolare l'aliquota di contribuzione in funzione dei costi e dei benefici, cosicché in futuro sia possibile raggiungere anche aliquote più elevate e sfruttare maggiormente le possibilità di cofinanziamento a opera della Confederazione.

Il Cantone SZ chiede che, per i programmi d'agglomerato presentati per la prima volta, in sede di valutazione dei costi e dei benefici si tenga conto del fatto che gli agglomerati interessati non hanno ancora avuto la possibilità di usufruire di investimenti nel corso delle passate generazioni.

La FER propone che i progetti pronti per la realizzazione e con finanziamento assicurato tra il 2023 e il 2026 vengano classificati sistematicamente con priorità A nel caso di un agglomerato transfrontaliero³¹.

Il Cantone BE ravvisa un problema nel fatto di circoscrivere il numero di progetti di grande portata sussidiabili in funzione delle dimensioni dell'agglomerato. Sarebbe opportuno infatti lasciare agli agglomerati la facoltà di decidere se concentrare le risorse finanziarie, di per sé limitate, su poche misure di grande entità oppure ripartirle su un numero elevato di misure di piccola e media portata. Il Cantone ZG esprime riserve generali sul metodo di valutazione dei grandi progetti.

Il Cantone BE invita inoltre a eliminare, al più tardi nell'ambito della quarta generazione di programmi d'agglomerato, le disparità di trattamento tra gli agglomerati in cui i grandi progetti concernenti l'infrastruttura ferroviaria sono stati avviati precocemente e quelli in cui, invece, i lavori di ampliamento inizieranno soltanto adesso, in quanto ai fini dell'efficacia dei programmi non si è tenuto conto dei precedenti investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, che oggi non sono più cofinanziati attraverso il FOSTRA.

I Cantoni AR e SG chiedono di riesaminare per la prossima generazione di programmi d'agglomerato il meccanismo in base al quale i costi d'investimento dei programmi d'agglomerato vengono cumulati nell'arco di più generazioni, con la conseguenza che, di generazione in generazione, peggiora sia il rapporto costi-benefici sia la possibilità di beneficiare di una quota più elevata dei contributi federali.

Il Cantone TG e Agglo St. Gallen-Bodensee osservano criticamente che la valutazione dei costi complessivi dei programmi sulla base di un valore d'investimento indicativo penalizza i programmi metodologicamente validi e, di conseguenza, necessariamente più ampi e provvisti di pianificazioni dettagliate delle misure, in quanto tali programmi, ritenuti «costosi», finiscono per ottenere un grado di

²⁹ «Le TCS demande ainsi au Conseil fédéral d'appliquer un critère supplémentaire de capacité pour le TIM».

³⁰ «La question des raccordements des réseaux routiers cantonaux au réseau des routes nationales et celle des développements aux abords immédiats des gares ferroviaires, y compris des terminaux de transports, devraient être mieux prises en compte dans les projets d'agglomération. Ces problématiques devraient être prises en compte pour les projets des futures générations et des critères d'examen correspondants être développés. A cet effet, une discussion et une concertation préalables avec les cantons, voire avec les agglomérations, devraient être conduites».

³¹ «nous proposons que les projets avec un rapport coût/utilité de bon à très bon mais maturité (en termes de construction et de financement) seulement entre 2023 et 2026 soient systématiquement mis en priorité A pour les agglomérations transfrontalières».

cofinanziamento inferiore. C'è da chiedersi se, così facendo, la Confederazione stia stabilendo i giusti incentivi.

Il Cantone BS, Agglo Basel, la CGNO e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein richiedono che, in vista delle future generazioni, sia organizzata una discussione strategica con le autorità federali competenti riguardo al criterio d'esame del «vantaggio principale per la Svizzera».

Per Pro Velo Svizzera, nel valutare la situazione in corso, occorre presentare in modo preciso i dati relativi ai vari mezzi di trasporto.

Il Cantone BE chiede che, nell'ambito della procedura d'esame, si tenga conto anche dello sviluppo dei progetti avvenuto dalla fine del 2016.

Secondo RUN e il Cantone NE, il processo d'esame non tiene sufficientemente conto dell'evoluzione delle esigenze nel corso del tempo, né dei cambiamenti di strategia³².

I Cantoni AG e SO, l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand e Baden Regio lamentano il fatto che l'ARE non giudichi correttamente e, di conseguenza, non valuti in maniera soddisfacente l'interazione fra i diversi strumenti pianificatori. A loro avviso, alcuni dei contenuti mancanti secondo l'ARE sono trattati nei piani direttori e, poiché questi ultimi fungono da riferimento diretto fino al livello della pianificazione dell'utilizzazione, non devono essere disciplinati anche a livello di programma d'agglomerato.

I Cantoni AG e BS, Agglo Basel, la CGNO e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein sollecitano una relativizzazione delle aspettative poste dalle Confederazione nei confronti dei programmi d'agglomerato per quanto riguarda le misure tese a delimitare gli insediamenti.

A giudizio dei Cantoni AG e BS, di Agglo Basel, della CGNO e dei Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, occorre riconoscere l'assenza di alternative per alcune delle misure richieste per l'agglomerato di Basilea; inoltre l'elaborazione di varianti o alternative sarebbe indebitamente gravosa in rapporto ai benefici.

L'UCS, Agglo valais central e l'upi accolgono con favore i criteri d'efficacia.

L'upi è molto lieto del fatto che nei singoli programmi si segua e si punti ad allinearsi al modello upi 50/30.

Il Cantone SG auspica che i criteri d'efficacia siano oggetto di una nuova valutazione.

I Verdi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA e la sua sezione di Basilea, così come il WWF asseriscono che, in sede di determinazione dei contributi, occorrere dare un peso doppio rispetto a quanto fatto nei precedenti programmi d'agglomerato ai criteri d'efficacia 2 e 4, dato che questi esercitano il maggiore impatto in vista di un traffico d'agglomerato compatibile con gli insediamenti e rispettoso dell'ambiente.

Oltre a far notare che una policentralizzazione di una metropoli verde e multipolare è poco compatibile con un aumento della densificazione, la FER sostiene che il criterio d'efficacia 2 crea una situazione paradossale rispetto al piano direttore cantonale, il che penalizza Grand Genève e mette in discussione il mantenimento dell'attrattiva di una metropoli capitale per lo sviluppo economico della Svizzera³³.

L'upi ritiene che nella descrizione del riesame di un programma d'agglomerato sotto il profilo della sicurezza del traffico andrebbe inclusa la valutazione sommaria dei deficit di sicurezza di un progetto nel contesto di un Road Safety Audit (RSA) o di un RSA anticipato. Inoltre, in relazione all'aumento della sicurezza oggettiva occorre anche prendere in considerazione i tratti pericolosi e integrare «misure di prevenzione/risanamento di specifici tratti pericolosi».

³² «Nous estimons que le processus ne tient pas suffisamment compte de l'évolution des besoins à travers le temps et des changements de stratégie propres à celle-ci».

³³ «Le plan directeur du Grand Genève adopté par le Conseil fédéral est basé sur le concept d'une métropole verte et multipolaire ; de fait, une telle poly-centralisation est peu compatible avec une augmentation de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti. Le critère d'efficacité CE2 retenu pour l'évaluation des projets d'agglomération engendre une situation paradoxale vis-à-vis d'un plan directeur cautionné par les mêmes autorités fédérales dans un autre cadre de planification. Ce paradoxe est à déplorer, car il est défavorable au Grand Genève et remet en question le maintien de l'attractivité d'une métropole capitale pour le développement économique de la Suisse».

Nei rispettivi pareri, l'UTP e AutoPostale esprimono esplicitamente soddisfazione in merito al reporting sull'attuazione.

Per l'UCS, è sostanzialmente corretto verificare che i nuovi programmi siano coerenti con quelli delle precedenti generazioni. In casi motivati, tuttavia, gli agglomerati dovrebbero avere la possibilità di mettere in campo misure innovative e migliori senza rischiare che ciò possa compromettere le probabilità di beneficiare dei contributi federali.

Sono invece critici di fronte alla considerazione o valutazione dei programmi d'agglomerato precedenti ai fini dell'esame dei programmi d'agglomerato di terza generazione: Cantoni AG, SO, TG, LU e TI, Baden Regio ed enti responsabili dei programmi d'agglomerato Argovia Est e AareLand.

Il Cantone SZ, l'USAM e l'ASTAG sono assolutamente contrari al principio di collegare fra loro le varie generazioni dei programmi d'agglomerato.

L'USS constata che molti dei progetti registrano ritardi, a chiara dimostrazione del fatto che i limiti temporali fissati per i contributi federali non imprimono nei Cantoni lo slancio all'azione originariamente auspicato nel porre tale condizione. Questa consapevolezza dovrebbe tradursi in cambiamenti concreti in vista della terza generazione.

In merito ai ritardi subiti da alcuni progetti, il PS osserva che in casi isolati mancano motivazioni chiare da cui trarre insegnamento.

Secondo l'UCS, una volta deciso il cofinanziamento di una misura, gli enti responsabili dovrebbero offrire un maggiore sostegno ai Comuni situati nel perimetro dell'agglomerato, soprattutto a quelli di piccole e medie dimensioni. L'ARE dovrebbe mettere a disposizione le necessarie basi nei casi generalizzabili. L'Associazione dei Comuni Svizzeri reputa necessarie ulteriori misure per sostenere i Comuni nella fase di attuazione dei progetti.

Il Cantone FR si interroga sul modo in cui si potrà assicurare la coerenza tra le diverse generazioni anche nel caso in cui l'ente responsabile di un programma dovesse decidere di saltare una generazione e ritiene che tale eventualità non sia stata sufficientemente affrontata nel rapporto esplicativo³⁴.

Esprimendo soddisfazione per gli sforzi di ridefinizione dei perimetri per le future generazioni dei programmi d'agglomerato, il Cantone FR reitera la sua domanda di aggiornare regolarmente l'elenco delle città e degli agglomerati beneficiari e di effettuare tale aggiornamento d'intesa con i Cantoni³⁵.

Per quanto concerne i criteri di valutazione e la definizione del concetto di agglomerato, il Cantone GR ritiene che si debbano apportare delle modifiche, in particolare tenendo conto, nelle regioni di montagna, di due tipi di agglomerati: (1) quelli situati nei fondivalle multifunzionali e (2) quelli dei centri regionali e turistici.

A detta del Cantone VS, il perimetro ammesso non deve derivare unicamente da una compilazione di dati statistici, bensì anche da un progetto territoriale che si iscriva in un contesto spaziale specifico e non di rado complesso³⁶. Di qui la proposta di utilizzare il piano direttore cantonale per definire non soltanto il perimetro di influenza delle misure, ma anche quello entro il quale le misure possono essere cofinanziate dalla Confederazione³⁷.

L'agglomerato di Briga-Visp-Naters esorta la Confederazione a riconsiderare la definizione dei perimetri degli agglomerati per i programmi delle prossime generazioni.

³⁴ «Le Conseil d'Etat s'interroge, d'une manière générale, sur la manière dont la cohérence sera désormais assurée entre les différentes générations de projet d'agglomération. D'expérience, il a pu constater que des mesures individuelles prises dans le cadre d'une génération donnée de projets d'agglomération pour répondre à des objectifs précis pouvaient, en raison de circonstances particulières, être remises en cause lors d'une génération ultérieure, et ce, a fortiori lorsque le porteur de projet décide de sauter une génération de projets. Ce point, qui a certes pu faire l'objet de discussions dans différentes rencontres avec les offices fédéraux, n'est pas suffisamment thématiqué dans le présent rapport explicatif».

³⁵ «S'il saluait les efforts qui ont conduit à la mise en place d'une nouvelle définition des périmètres pour les prochaines générations de projet d'agglomération, il réitère sa demande pour que la liste des villes et agglomérations ayant droit à contributions soit régulièrement actualisée et que cette actualisation se fasse en concertation avec les cantons».

³⁶ «Le périmètre admis doit découler non seulement d'une addition de statistiques mais également d'un projet de territoire s'inscrivant dans un contexte spatial spécifique et souvent complexe».

³⁷ «Précisions encore qu'il ne s'agit pas de laisser la définition des périmètres au seul bon vouloir des agglomérations mais d'utiliser l'outil de planification et de dialogue territorial entre les cantons et la Confédération qu'est le plan directeur cantonal pour définir le périmètre d'influence des mesures et, dès lors, le périmètre au sein desquels des mesures peuvent être amenées à être cofinancées par la Confédération».

Il Cantone SG auspica che per il programma d'agglomerato Werdenberg-Liechtenstein sia da osservare il perimetro delle misure così come definito dall'Ufficio federale di statistica (UST).

I Cantoni AG e BS, Agglo Basel, la CGNO e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein richiedono di modificare l'affermazione secondo la quale determinati poli di sviluppo si troverebbero in aree periferiche della parte di territorio francese.

Agglo Valais central osserva che i perimetri proposti per il Valais central (Sion/Sierre) non sono in linea con la realtà del comprensorio³⁸.

5.2. Osservazioni sui risultati dell'esame della Confederazione

(a) Osservazioni generali

I Cantoni BE, BS, FR, TI, UR, VD (in relazione alla parte di Grand Genève che rientra nel Cantone di Vaud) e ZH, Agglo Basel, l'ente responsabile del programma d'agglomerato Limmattal, la CGNO, il CP, l'agglomerato di Saint-Louis, i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, la Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz sono soddisfatti per i risultati ottenuti all'esame della Confederazione dai programmi d'agglomerato che li riguardano oppure per l'annunciata partecipazione della Confederazione al finanziamento di determinate misure del programma d'agglomerato di terza generazione.

Si dichiarano sostanzialmente d'accordo con i risultati dell'esame della Confederazione o li ritengono condivisibili: Cantoni BS, NE, ZG e ZH, PPD, pvl, PS, ACS, USAM, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Regio Frauenfeld, RUN, enti responsabili dei programmi d'agglomerato Aareland e Limmattal, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, ATA, Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, usic e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Il Cantone SZ non è purtroppo ancora in grado di fornire alcuna risposta in relazione all'esame del programma d'agglomerato, avendo a disposizione soltanto le bozze dei rapporti d'esame della Confederazione.

In merito ai risultati dell'esame della Confederazione, il SAB rimanda ai pareri dei Cantoni dei quali rappresenta gli interessi.

I seguenti partecipanti esprimono rammarico o sorpresa per l'assenza di qualsiasi cofinanziamento federale di alcuni programmi d'agglomerato: Cantone JU, ACS, agglomerato e città di Delémont (in riferimento al programma d'agglomerato Delémont); Cantone TI (in riferimento al programma d'agglomerato Luganese); Cantone VS e Regione della capitale Berna (in riferimento al programma d'agglomerato Coude du Rhone); CGNO (in riferimento ai programmi d'agglomerato Delémont e Argovia-Est); ente responsabile del programma d'agglomerato Argovia-Est e Baden Regio (in riferimento al programma d'agglomerato Argovia-Est). La maggior parte di questi partecipanti richiede che la Confederazione riconsideri la propria decisione di cofinanziamento.

Pur lamentando la decisione della Confederazione di non prevedere alcun contributo per l'agglomerato di Frauenfeld, quest'ultimo accetta in linea di principio le argomentazioni addotte nel rapporto d'esame come pure i contenuti dell'avamprogetto posto in consultazione.

I Cantoni LU e TG, Agglo Valais central, il TCS e l'UTP sono in disaccordo con i risultati dell'esame della Confederazione in singoli punti.

I Cantoni GE e VD, il GLGT Grand Genève, la CCIG, la CITraP Genève e il Forum d'agglomération du Grand Genève deplorano la riduzione del sostegno concesso dalla Confederazione nell'ambito del traffico d'agglomerato. Il Cantone GE chiede che la versione definitiva del decreto preveda una compensazione per l'imposta alla fonte che viene addebitata ai residenti nella parte francese dell'agglomerato e che contribuisce in misura determinante al finanziamento dell'imposta federale

³⁸ «[...] , les périmètres proposés pour le Valais central (Sion / Sierre) ne sont pas adaptés à la réalité du terrain!»

diretta³⁹. Il pvl chiede che il potenziamento delle capacità nella regione di Ginevra venga intensificato aggiungendo appositi progetti con priorità A.

I Cantoni AI, SG e TG ritengono che, durante l'esame dei programmi d'agglomerato da parte della Confederazione, siano andati persi alcuni dei nessi fondamentali tra singole misure, pacchetti di misure e misure sovraordinate, ragione per cui si rendono necessarie svariate modifiche in singoli programmi d'agglomerato.

I Cantoni UR e VS rimandano alle richieste avanzate in merito ai rapporti d'esame della Confederazione.

Per quanto concerne il programma d'agglomerato Lausanne-Morges, Pro Velo Svizzera sostiene che la sicurezza degli spostamenti e la riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse rendano necessario un limite generale di velocità di 50 km/h all'interno del perimetro compatto dell'agglomerato⁴⁰.

L'ATA, l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, l'Associazione Quartiere Rivapiana-Minusio, l'Associazione Traffico Ambiente-Ticino, il Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio e Pro Velo-Ticino assumono una posizione critica nei confronti del programma d'agglomerato Locarnese. Le associazioni regionali inoltrano un questionario in merito.

(b) Osservazioni sui risultati dell'esame a livello di programmi

I seguenti partecipanti rivendicano una maggiore partecipazione della Confederazione, un riesame o una valutazione più positiva dell'efficacia del programma in questione (punteggio più elevato): Cantoni AG, AI, AR, GE, LU, SG, SO, TG, TI, UR e VD, Agglo Fribourg, Agglo St. Gallen-Bodensee, GLCT Grand Genève, ente responsabile del programma d'agglomerato Argovia-Est, PC, Baden regio, CITraP Genève, Forum d'agglomération du Grand Genève, FER, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Dai Cantoni AI, AR e TG proviene la richiesta di ampliare il credito o la quota del credito complessivo destinata al traffico d'agglomerato qualora l'inserimento nella lista A della o delle misure rispettivamente richieste dovesse entrare in conflitto con quanto previsto dal FOSTRA in materia di crediti.

(c) Osservazioni sui risultati dell'esame a livello di misure

Si compiacciono del cofinanziamento di determinate misure a opera della Confederazione: Cantoni AG, BS e SO, Agglo Basel, Agglo Fribourg, ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand, Mobilità pedonale Svizzera, ATA (compresa la rispettiva sezione di Basilea) e Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein.

Il Cantone FR accoglie con favore l'introduzione di una quarta categoria di misure, ossia quella relativa ai nodi d'interscambio multimodale⁴¹.

L'UDC concorda con la prioritizzazione disposta per le differenti misure.

Il pvl auspica che si verifichino le possibilità di risparmio dei singoli progetti e che venga effettuato un raffronto incrociato. Invita inoltre a definire l'ordine di priorità dei progetti in maniera tale da conseguire il massimo ampliamento delle capacità con il costo minimo. Per contro lo spostamento di progetti nella lista A, come richiesto da più parti, non deve comportare nel complesso uscite supplementari.

I seguenti partecipanti alla consultazione vorrebbero invece che venisse attribuito un grado di priorità superiore a singole o più misure, spostandole rispettivamente dalla lista C alla lista B o A ovvero dalla lista B alla A: Cantoni AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG e ZH, pvl, USAM, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo St. Gallen-Bodensee, Agglo Valais central, agglomerato di Briga-Visp-Naters, GLCT Grand Genève, RUN, enti responsabili dei programmi d'agglomerato AareLand, Argovia Est e Limmattal, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, ATA (compresa la

³⁹ «Le soutien de la Confédération au trafic d'agglomération s'est nettement réduit dans le cadre de cette troisième génération de projets, avec une baisse d'environ un tiers du fonds fédéral global pour l'ensemble des agglomérations par rapport aux Projets d'agglomération de première et de deuxième génération. Nous regrettons le recul de ce soutien. [...] Vous n'êtes pas sans savoir que l'impôt à la source prélevé auprès de travailleurs frontaliers résidant dans la partie française de l'agglomération contribue également significativement au financement de l'impôt fédéral direct. Aussi, nous demandons que l'arrêté fédéral définitif, qui sera validé par le Conseil fédéral, marque un rééquilibrage sur ce point».

⁴⁰ «La sécurisation des déplacements et la réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources nécessitent une limitation générale de la vitesse à 50km/h au sein du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges».

⁴¹ «Il salue également la mise en place d'une quatrième catégorie de mesures, celle relative aux points de transfert multimodal».

sezione di Basilea), agglomerato di Saint-Louis, Baden Regio, CCIG, CITraP Genève, Forum d'agglomération du Grand Genève, Comuni di Herisau e Weil am Rhein, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna, Regione della capitale Berna, ETH Zurigo, FER, AutoPostale e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

I Cantoni BE, GR, LU, SG e SH, la DCPA e la CGCA chiedono di estendere al 2023 l'orizzonte temporale A della terza generazione e di aggiungere di conseguenza ulteriori misure alla lista A, eventualmente innalzandone in alcuni casi il grado di priorità.

Chiedono un cofinanziamento (integrale) di determinate misure: Cantoni AG, AI, SG, TG e UR, ente responsabile del programma d'agglomerato di Argovia Est, agglomerato di Saint-Louis e Baden Regio.

I Cantoni AI, AR e TG, Agglo St. Gallen-Bodensee, nonché gli agglomerati di Briga-Visp-Naters e Saint-Louis vorrebbero che una delle misure presentate fosse suddivisa in più sottomisure.

Chiedono invece l'ammissione o considerazione di una serie di (ulteriori) misure: Cantoni AG, AI, BE, BS, LU, NE, SG, SO, TG, VD e ZH, Agglo Basel, Agglo Fribourg, agglomerato di Werdenberg-Liechtenstein, RUN, CGNO, PC, Mobilità pedonale Svizzera, ATA (compresa la sezione di Basilea), Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna e Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Chiedono una declassazione del grado di priorità di singole misure (dalla lista A alla lista B o C e dalla lista B alla lista C): Cantoni AG, AI, AR, BS, LU, NE, SO, TG e ZH (in relazione al programma d'agglomerato Stadt Zürich – Glattal), Agglo Basel, Agglo St. Gallen-Bodensee, ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand, RUN, CGNO, agglomerato di Saint-Louis e Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein.

Chiedono invece lo stralcio di determinate misure: Cantoni AG e BS, Agglo Basel, ente responsabile del programma d'agglomerato Limmattal, CGNO, Mobilità pedonale Svizzera, ATA con la sezione di Basilea e Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein.

La sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna avanza una serie di condizioni per fornire il proprio sostegno a una misura.

Chiedono un riesame dei tagli ai costi d'investimento disposti per determinate misure: Cantoni AG, BE, BS, SO e ZG, Agglo Basel, agglomerati di Briga-Visp-Naters e Werdenberg-Liechtenstein, ente responsabile del programma d'agglomerato Limmattal, CGNO e agglomerato di Saint-Louis.

Secondo Agglo Valais central, i costi delle misure presentate saranno più elevati del previsto.

I Cantoni AG, SO e UR e l'ente responsabile del programma d'agglomerato AareLand fanno valere, ai fini del cofinanziamento, costi d'investimento più bassi per una misura.

Il Cantone LU chiede che alcuni costi siano spostati nella lista A.

6. Altre osservazioni sui programmi d'agglomerato di terza generazione

6.1. Misure beneficiarie di contributi forfettari

I Cantoni AG, BE, BS, FR, SO, TI e ZG, i Verdi, l'UCS, Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, Pro Velo Svizzera, l'UTP, il WWF, la FER, i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein, come pure AutoPostale vedono con favore l'introduzione di contributi federali forfettari e le semplificazioni amministrative concesse per determinate misure.

Il PS è disposto ad approvare il finanziamento forfettario delle misure se questa soluzione si tradurrà in un'attuazione più semplice ed efficiente dei progetti, con un conseguente sgravio del carico di lavoro per Cantoni e Comuni.

I Cantoni AI, SG e TG e Agglo St. Gallen-Bodensee chiedono di sottoporre a verifica ovvero di giustificare le semplificazioni operate durante la valutazione dei pacchetti di misure finanziate in modo forfettario.

L'UDC si oppone all'assegnazione di contributi forfettari alle misure di determinati ambiti a causa del potenziale di abusi.

A giudizio dei Cantoni GR, LU, SG e SH, dell'UCS, della DCPA, della CGCA, di costruzionesvizzera e della SIA, sono necessari ulteriori sforzi volti a ridurre l'onere amministrativo legato all'attuazione delle misure di più modesta portata. Secondo quanto proposto dai Cantoni GR, LU, SG e SH, dalla DCPA e dalla CGCA, una semplificazione concreta consisterebbe nel sostituire le unità di prestazioni con importi in franchi: benché sostanzialmente pertinenti, le numerose categorie attualmente esistenti si stanno già trasformando infatti in una nuova fonte di complicazione.

Il Cantone BE è dell'avviso che si debbano ancora trovare modalità flessibili per computare le differenti categorie di unità di prestazioni, al fine di assicurare le semplificazioni promesse in sede di attuazione dei pacchetti di misure da indennizzare in modo forfettario.

L'UCS propone di modificare il parametro (benchmark) applicato, ad esempio mediante un fattore di correzione in grado di tenere conto in una certa misura delle esigenze locali.

Agglo Fribourg nota che la forma e la procedura di stipula dell'accordo di finanziamento presentano tuttora delle incertezze che vanno eliminate quanto prima⁴².

L'upi sottolinea che ai «progetti minori» raggruppati in pacchetti i quali, a seconda della valutazione, beneficiano di contributi forfettari va attribuita la stessa priorità riservata ai «grandi progetti».

L'UTP e AutoPostale si rammaricano del fatto che il finanziamento forfettario elargito dalla Confederazione per le misure associate alle fermate di autobus e tram sia previsto solamente per i programmi d'agglomerato di quarta generazione⁴³.

Pro Velo Svizzera rileva che le singole misure dovrebbero essere integrate in una visione globale dei trasporti e, in fase di attuazione, andrebbero coordinate con le altre misure in modo da assicurare l'efficienza e la coerenza delle reti ciclabili.

6.2. Cofinanziamento delle misure

I Cantoni GE e VD, il PC e la CCIG ritengono che si debba tenere conto del fabbisogno del Cantone di infrastrutture strutturanti⁴⁴.

Il Cantone AG richiede che, nell'ambito dei programmi d'agglomerato, si continuino a sostenere le misure infrastrutturali nello spazio non edificato – nello specifico per il traffico pedonale e ciclistico – anche al di fuori del comprensorio insediativo.

⁴² «Le Comité relève que la forme et la procédure de conclusion des conventions de financement présentent encore une part d'incertitude qu'il conviendra de lever rapidement afin de faciliter la planification financière des mesures concernées».

⁴³ «nous regrettons que le financement forfaitaire par la Confédération dans le domaine des haltes de bus et de tramway soit seulement envisagé pour les programmes d'agglomération de la quatrième génération».

⁴⁴ «Le besoin en infrastructures structurantes du canton de Genève et l'accompagnement fédéral de celui-ci via les Projets d'agglomération doit être mieux pris en compte».

Secondo il Cantone LU, si dovrebbero cofinanziare come infrastrutture di interscambio multimodali anche le fermate degli autobus a lunga percorrenza. Una simile opzione viene invece respinta dalla sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna. L'UCS sostiene che nell'ambito della quarta generazione di programmi d'agglomerato andrebbe attribuita maggiore attenzione alle nuove forme di trasporto (p. es. alle infrastrutture per gli autobus a lunga percorrenza).

Il Cantone LU propone di vagliare la possibilità di cofinanziare con mezzi federali misure di tipo non infrastrutturale che contribuiscano in maniera indiretta a ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture e attrezzature esistenti, il che renderebbe obsoleti gli investimenti per le infrastrutture.

I Verdi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA e il WWF si rammaricano del fatto che le misure atte a rendere più interessate la condivisione dei mezzi di trasporto (Car sharing) e a sfruttare meglio le capacità offerte da tali sistemi non siano accettate come misure infrastrutturali.

Pro Velo Svizzera ritiene auspicabile che le nuove generazioni di programmi d'agglomerato integrino meglio il potenziale delle biciclette elettriche come complemento al trasporto pubblico e ad altre modalità di trasporto attive⁴⁵.

La sezione ATA Basilea Città/Basilea Campagna ritiene che in futuro si dovrebbero poter cofinanziare anche misure e opere volte a incrementare il tasso di occupazione delle auto.

I Cantoni AG, BS e SO, Agglo Basel e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein vedono un problema nella qualificazione di una misura come sovraordinata e nel relativo finanziamento tramite il decreto federale concernente la rete.

Facendo riferimento ai pareri dell'Ufficio delle Nazioni Unite di Ginevra, dell'Aeroporto di Ginevra, di Palexpo SA e del Touring Club Svizzero (sezione di Ginevra), i Cantoni GE e VD sottolineano l'importanza di realizzare l'asse tranviario tra la Place des Nations e il Parking P47.

I Cantoni GE e VD rimandano in aggiunta al parere espresso dal CERN, il quale è convinto che il prolungamento della linea tranviaria TCMC sul territorio francese sia estremamente importante ed esprime il proprio sostegno alle autorità svizzere per evitare che il progetto venga nuovamente posticipato.

Riferendosi al programma d'agglomerato Lausanne-Morges, Pro Velo Svizzera reputa controproducente la creazione di diversi nuovi raccordi autostradali alla luce del potenziale di sviluppo del traffico lento all'interno dell'agglomerato⁴⁶.

L'UDC ed economieuisse si dichiarano contrarie ai contributi per l'esercizio e la manutenzione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

Secondo Agglo Fribourg, andrebbe spiegato meglio il ruolo delle prestazioni proprie, ad esempio mediante una lettera informativa.

6.3. Termini per l'inizio dei lavori di costruzione (termini di esecuzione)

I Cantoni FR e JU, l'USS, Agglo Fribourg, l'agglomerato di Delémont, l'UTP, AutoPostale e la città di Delémont accolgono favorevolmente l'introduzione di termini per l'esecuzione dei lavori previsti dai programmi d'agglomerato. La CGSO ne prende atto. Il Cantone FR richiama l'attenzione sulle difficoltà che il rispetto di tali ritmi pone o porrà agli agglomerati di piccole, medie e anche ad alcuni di grandi dimensioni. Benché la possibilità, offerta dalla creazione del fondo a tempo indeterminato, di saltare una generazione di programmi costituisca senza dubbio una soluzione interessante, bisognerà assicurarsi che gli enti responsabili non vengano penalizzati in sede di presentazione di un nuovo programma⁴⁷.

⁴⁵ «Les nouvelles générations de projets d'agglomération doivent mieux intégrer le potentiel du vélo électrique en complément aux transports publics et autres modes actifs».

⁴⁶ «Compte tenu du potentiel de développement de la mobilité douce dans l'agglomération, nous jugeons contre-productive la création de plusieurs nouvelles jonctions autoroutières».

⁴⁷ «s'il soutient l'introduction de délais pour la mise en œuvre des projets d'agglomération (6 ans pour les projets de troisième génération, puis 4 ans à partir de la quatrième génération de projets), il fait remarquer la difficulté qu'ont et auront petites, moyennes et même certaines grandes agglomérations à tenir ce rythme. La possibilité offerte depuis la mise en place d'un fonds pérenne de sauter une génération de projets, constitue certes une piste intéressante. Il s'agira toutefois de veiller à ce que les porteurs de projet [...] ne soient pas pénalisés lors du dépôt d'un nouveau projet».

Il Cantone LU esprime scetticismo nei confronti dei nuovi termini introdotti: molte misure infatti rientrano nell'area di competenza dei Comuni, il che significa che, nonostante un reporting coerente sull'attuazione, i Cantoni possono influire soltanto in misura limitata sull'esecuzione dei lavori.

I Cantoni GE e VD, insieme al GLGT Grand Genève, richiamano l'attenzione sui problemi che determinate misure stanno registrando in fase di realizzazione.

Per Agglo Fribourg, il termine di quattro anni previsto a partire dalla quarta generazione è estremamente breve per i progetti di grande portata. Fa dunque affidamento sull'opzione secondo cui le misure per le quali non si riescano ad avviare i lavori entro tale termine possano essere ripresentate per valutazione nel contesto di una generazione successiva⁴⁸.

L'agglomerato di Frauenfeld richiede che le direttive per l'elaborazione di un programma d'agglomerato indichino con chiarezza in che modo le misure non attuate influenzeranno negativamente la valutazione dell'efficacia globale di un programma e come sarà valutata una misura ripresentata in termini di efficacia per il nuovo programma d'agglomerato.

Agglo Valais central constata che, benché fissare delle scadenze abbia una sua logica nell'ottica di una verifica delle misure, è necessario adottare un approccio prudente ed evitare che tali termini di esecuzione abbiano una durata inferiore a sei anni. Occorre prevedere una certa flessibilità in considerazione di eventuali imprevisti⁴⁹.

Il PS ritiene che, nella misura del possibile, durante lo svolgimento dei singoli progetti si dovrebbe esaminare periodicamente insieme ai Cantoni, alle città e ai Comuni interessati quali ulteriori misure di sostegno potrebbero contribuire a ottimizzare i processi e le procedure, per far sì che i progetti dell'agglomerato siano realizzati effettivamente entro i termini stabiliti. Suggerisce pertanto che si cerchino soluzioni atte a gestire in modo costruttivo gli eventuali cambiamenti intervenuti in fase di svolgimento di un progetto e che sia garantita una certa flessibilità al fine di riuscire a realizzare nel complesso il maggior numero possibile di progetti.

6.4. Controllo dell'efficacia

Per la SIA è essenziale introdurre e rendere noto con la massima trasparenza un sistema di controllo dell'efficacia.

L'UCS, economie suisse, l'UTP e AutoPostale sostengono gli sforzi compiuti dall'ARE per misurare l'efficacia dei progetti. UCS, UTP e AutoPostale chiedono tuttavia che si rinunci a stabilire delle scadenze troppo brevi⁵⁰.

Secondo l'USS, nel valutare e stabilire l'ordine di priorità dei progetti, è necessario concentrarsi ancora di più sul trasferimento del trasporto individuale motorizzato ai trasporti pubblici o al traffico lento, nonché su una valutazione dell'efficacia che tenga maggiormente conto di tale aspetto.

Pro Velo Svizzera raccomanda di mettere in piedi un sistema di controllo sistematico dell'efficacia per i vari mezzi di trasporto.

7. Varie

I Cantoni AG, BS, FR, GR, LU, SG, SH e SO, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, l'UCS, Agglo Basel, la DCPA, la CGNO, il LITRA e i Comuni di Lampenberg, Niederdorf e Weil am Rhein chiedono che le indicazioni per elaborare i programmi siano fornite prima, ossia idealmente subito dopo la presentazione dell'ultima generazione di programmi. In riferimento a tali indicazioni, l'UCS e il LITRA menzionano la necessità di trovare il giusto equilibrio tra i miglioramenti auspicabili e la continuità, che è di importanza fondamentale.

⁴⁸ «il note tout de même que le délai de quatre ans qui prévaut à partir de la quatrième génération est extrêmement court pour les projets d'envergure. Il appuie l'option retenue selon laquelle les mesures qui ne seraient pas lancées dans les délais puissent être à nouveau soumises pour examen dans le cadre d'une génération de projet ultérieure».

⁴⁹ «Les délais imposés par la nouvelle réglementation font sens d'un point de vue du suivi des mesures, mais il faudra rester attentif, selon l'agglo Valais central, à ce que ces délais de réalisation ne tombent pas en dessous des 6 ans. [...] mais des imprévus surviennent inévitablement et, au regard des montants engagés dans le domaine de la mobilité, une certaine flexibilité reste de mise. [...]».

⁵⁰ «Nous soutenons les efforts de l'ARE pour mesurer l'impact des projets. Cependant, il faut renoncer à fixer ici des délais trop courts».

Il Cantone FR auspica il coinvolgimento sistematico dei rappresentanti dei Cantoni nei lavori di elaborazione⁵¹.

Agglo Fribourg constata che in alcuni punti le direttive concernenti l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato trarrebbero beneficio da una formulazione più concisa, che possa far emergere con maggiore chiarezza gli aspetti fondamentali da trattare⁵².

La sezione ATA di Basilea Città/Basilea Campagna si augura che i criteri di assegnazione dei progetti alla voce «Nodi di interscambio multimodale» vengano definiti e comunicati prima della procedura di consultazione relativa ai programmi d'agglomerato di quarta generazione.

Il Cantone TI condivide la preoccupazione sui tempi estremamente ridotti concessi per l'inoltro dei programmi di quarta generazione e richiede che la scadenza sia prorogata, se possibile di un anno.

I Cantoni GE e VD e il GLCT Grand Genève chiedono che quest'ultimo sia consultato formalmente nell'ambito della procedura federale relativa al traffico d'agglomerato⁵³.

Il Cantone SG ritiene che le filiali dell'USTRA dovrebbero essere coordinate meglio e che si debba prevedere una politica comunicativa chiara e concertata.

I Cantoni UR e VD pensano che, a partire dal 2019, potrebbero anticipare a proprio rischio l'inizio dei lavori di costruzione, con riserva del cofinanziamento da parte della Confederazione sulla base delle convenzioni sulle prestazioni e degli accordi di finanziamento ancora da stipulare.

Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo Svizzera, l'ATA con la sua sezione di Basilea e il WWF chiedono che la Confederazione stipuli accordi programmatici soltanto con i Cantoni che dispongono di un piano direttore da essa approvato e conforme con la nuova legge sulla pianificazione del territorio.

⁵¹ «il est important que l'office fédéral en charge de l'élaboration de ces Directives associe systématiquement les représentants des cantons à ces travaux d'élaboration».

⁵² «Il relève toutefois que les directives sur pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération gagneraient parfois à être formulées de manière plus concise, de sorte à faire ressortir avec davantage de clarté les points essentiels à traiter».

⁵³ «Enfin, nous demandons que le Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève soit à l'avenir formellement consulté par le Conseil fédéral dans le cadre des processus en lien avec le trafic d'agglomération».

8. Allegato: Elenco delle abbreviazioni

Nel presente rapporto sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

AG	Cantone di Argovia
AG Berggebiet	Arbeitsgruppe Berggebiet
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione traffico e ambiente
BE	Cantone di Berna
BS	Cantone di Basilea Città
CCIG	Camera di Commercio, dell'industria e dei servizi di Ginevra
CDSCS	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere
CFS	Cargo Forum Schweiz
CGCA	Conferenza dei governi dei Cantoni alpini
CGNO	Conferenza dei Governi della Svizzera nord-occidentale
CGSO	Conferenza dei governi cantonali della Svizzera occidentale
CITraP Genève	Communauté d'intérêts pour les transports publics
CP	Centre Patronal
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FR	Cantone di Friburgo
GE	Cantone di Ginevra
GLCT Grand Genève	Gruppo locale di cooperazione transfrontaliera
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel

NW	Cantone di Nidvaldo
OCPTA	Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (RS 725.116.214)
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico (RS 725.116.21)
PLR	Partito liberale radicale
PPD	Partito popolare democratico svizzero
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
SIA	Società svizzera degli ingegneri e degli architetti
SO	Cantone di Soletta
SSIC	Società svizzera degli Impresari-Costruttori
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
TIM	Trasporto individuale motorizzato
TL	Traffico lento
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione democratica di centro
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
usic	Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade
UTP	Unione dei trasporti pubblici

VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
WWF	WWF Svizzera
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo