



Revisione parziale del 22 novembre 2017 dell'ordinanza del 7 novembre 2007¹ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin):

commento alle disposizioni dell'ordinanza concernenti il programma Traffico d'agglomerato

Versione del 15 febbraio 2018

Titolo del capitolo prima dell'articolo 18a

Il titolo del capitolo 4 è adeguato ai titoli precedenti dei capitoli precedenti dell'OUMin.

Articolo 18a

Capoverso 1

Questo capoverso contiene la definizione di programma Traffico d'agglomerato, ovvero un programma di sviluppo nel settore delle infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati. Il programma permette di ripartire i mezzi finanziari riservati nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) ai provvedimenti volti a migliorare il traffico d'agglomerato e, a tutti quei programmi d'agglomerato caratterizzati da una buona pianificazione e che hanno dato prova di un buon coordinamento tra trasporti e insediamento. Nel messaggio relativo al decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato, che si basa sui rapporti d'esame dei programmi d'agglomerato pervenuti nonché sul rapporto concernente i risultati della consultazione, il Consiglio federale sottopone al Parlamento la richiesta relativa alle aliquote di contribuzione per ciascun programma d'agglomerato e per i provvedimenti da cofinanziare della lista A (somma dei singoli provvedimenti e somma dei contributi federali forfetari della lista A). Se le Camere federali approvano il programma Traffico d'agglomerato, la Confederazione stipula con gli enti responsabili una convenzione sulle prestazioni per l'attuazione del loro programma d'agglomerato (cfr. art. 24 cpv. 1 OUMin). Il versamento dei mezzi federali per i provvedimenti contenuti nelle convenzioni sulle prestazioni è successivamente disciplinato in un accordo sul finanziamento.

Capoverso 2

In questo capoverso è introdotta la definizione di «programma d'agglomerato». Un programma d'agglomerato è uno strumento di pianificazione che attesta uno sviluppo coordinato dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati. Esso dovrebbe garantire negli agglomerati un'ottimizzazione del sistema dei trasporti coordinata con lo sviluppo insediativo oltre le frontiere comunali e, in parte anche cantonali e nazionali. A questo scopo gli enti responsabili competenti definiscono lo scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato ed elaborano di conseguenza le strategie parziali e i provvedimenti. Per i provvedimenti che riguardano i diversi modi di trasporto e lo sviluppo insediativo contenuti nei programmi d'agglomerato devono essere definite delle priorità temporali (liste A, B e C).

Per i programmi d'agglomerato si sottopone alla Confederazione la richiesta di cofinanziamento di generazione in generazione, in genere per un lasso di tempo di quattro anni. La Confederazione valuta le liste A e B dei provvedimenti contenuti nel programma d'agglomerato di una generazione esaminando il coordinamento e il miglioramento dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti. Per i programmi d'agglomerato che presentano un buon coordinamento fra lo sviluppo dei trasporti e degli

¹ RS 725.116.21

insediamenti, nell'ambito del messaggio concernente il rispettivo decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato viene richiesta un'aliquota di contribuzione compresa tra il 30 e il 50 per cento per il cofinanziamento dei provvedimenti considerati prioritari dalla Confederazione (lista A).

Capoverso 3

Con questa disposizione si crea una base nel capitolo 4 in modo tale che il DATEC possa disciplinare, a livello di ordinanza, in particolare la procedura di inoltro e i criteri di esame dei programmi d'agglomerato nonché i diritti e i doveri degli enti responsabili in sede di esame dei programmi d'agglomerato. In virtù di questa norma di delega, le regolamentazioni che finora erano contenute nelle istruzioni sull'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato saranno trasferite non appena producono effetti verso l'esterno in una nuova ordinanza dipartimentale concernente il programma Traffico d'agglomerato.

Articolo 19

Capoverso 3

Il Consiglio federale, consultati i Cantoni, designa le città e gli agglomerati aventi il diritto ai contributi, basandosi sulla definizione dell'Ufficio federale di statistica (nuovo art. 17b cpv. 2 della legge federale del 22 marzo 1985² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo [LUMin]). Le città e gli agglomerati aventi il diritto ai contributi sono definiti nell'allegato 4 dell'OUMin (cfr. art. 19 cpv. 1 OUMin). D'ora in poi per le aggregazioni tra i Comuni che figurano nell'allegato 4 non saranno più necessari adeguamenti dell'elenco; il nuovo Comune costituito verrà considerato come avente diritto ai contributi.

Nel caso di aggregazioni di Comuni che non figurano nell'allegato 4 dell'OUMin, il nuovo articolo 19 capoverso 3 secondo periodo dell'OUMin prevede che in futuro il DATEC possa modificare tale allegato. Anche in questo caso il DATEC si baserà sulla definizione dell'Ufficio federale di statistica (cfr. nuovo art. 17b cpv. 2 secondo periodo LUMin). Ogni 10 anni, al termine della verifica della definizione di spazio a carattere urbano da parte dell'Ufficio federale di statistica, di norma il Consiglio federale verificherà, ed eventualmente adeguerà, l'allegato 4. Sembra pertanto opportuno prevedere che il DATEC possa nel frattempo effettuare delle modifiche dovute ad aggregazioni.

Capoverso 4

Qualora un Comune elencato nell'allegato 4, avente diritto ai contributi, durante l'elaborazione o l'esame di un programma d'agglomerato (l'esame tecnico si conclude con la trasmissione del progetto di messaggio al Consiglio federale) si aggregasse a un Comune non avente diritto ai contributi, esso avrebbe comunque diritto ai contributi legati a questo programma d'agglomerato. Vi è dunque una «protezione dei diritti acquisiti» per il diritto ai contributi di questo Comune nell'ambito del programma d'agglomerato in corso.

Articolo 20

L'attuale testo è stata precisato in modo tale che, nel caso delle infrastrutture di trasporto, si faccia esplicito riferimento a quelle nelle città e negli agglomerati.

Articolo 21a

Le esperienze maturate finora con la 1a e la 2a generazione dei programmi d'agglomerato evidenziano alcune possibilità di miglioramento:

- il potenziale di ottimizzazione riguarda soprattutto i provvedimenti presentati dagli enti responsabili per il cofinanziamento, che finora la Confederazione nella procedura d'esame faceva rientrare nelle

² RS 725.116.2

«prestazioni proprie». Questa attribuzione era dovuta a risorse limitate, alla priorità accordata per il sostegno di provvedimenti più efficaci e/o all'effetto, considerato solo locale dalla Confederazione, dei provvedimenti interessati. Con la firma della convenzione sulle prestazioni secondo l'articolo 24 dell'OUMin, in passato l'ente responsabile si impegnava alla fine ad attuare anche quelle che la Confederazione catalogava come «prestazioni proprie», senza ricevere un incentivo finanziario. Questo aspetto, spesso contestato, risulta insoddisfacente per gli enti responsabili ed è stato spesso oggetto di critiche. La stipula di una convenzione sulle prestazioni con la Confederazione necessita l'approvazione di tutti i Comuni compresi nel perimetro dell'agglomerato e per gli enti responsabili è difficile ottenere da un Comune l'approvazione sul programma d'agglomerato se i provvedimenti che gli spettano vengono qualificati dalla Confederazione come «prestazioni proprie» (contrariamente alle indicazioni del programma d'agglomerato e alle aspettative del Comune).

- Un altro ambito in cui è possibile ridurre sensibilmente l'onere amministrativo sia da parte degli enti responsabili, sia da parte della Confederazione riguarda i *provvedimenti di minore entità*. Solitamente tali provvedimenti appartengono a un pacchetto di provvedimenti (p. es. nell'ambito del traffico lento). Finora, per ogni singolo provvedimento di minore entità, si è dovuto stipulare separatamente un accordo sul finanziamento ai sensi dell'articolo 24 capoverso 4 dell'OUMin ed elaborare un rendiconto finale, da inoltrare alla Confederazione. Ciò comporta un onere amministrativo analogo a quello richiesto per un provvedimento pari a un importo di decine di milioni di franchi, motivo sollevando la questione della proporzionalità.

L'introduzione dei contributi federali forfetari a partire dalla 3a generazione di programmi d'agglomerato per determinati provvedimenti negli ambiti menzionati («prestazioni proprie dall'agglomerato», provvedimenti di minore entità) incide sullo sgravio amministrativo di tutti gli attori coinvolti nella stipula degli accordi sul finanziamento e nel versamento dei contributi federali per tali provvedimenti contenuti nei programmi d'agglomerato di cui è inoltre possibile forzarne l'attuazione.

In virtù dell'articolo 21a dell'OUMin, in futuro la Confederazione potrà versare contributi federali forfetari per ciascun provvedimento previsto nei programmi d'agglomerato nelle seguenti categorie: traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del sistema dei trasporti e riqualifica delle fermate per tram e autobus, fino a un limite d'investimento che il DATEC dovrà definire d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze (nella nuova ordinanza dipartimentale summenzionata concernente il programma Traffico d'agglomerato). Tutti gli altri provvedimenti continueranno invece a essere trattati come provvedimenti singoli.

I contributi federali forfetari comprendono anche il rincarato e l'imposta sul valore aggiunto. L'indice del rincarato e l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto figurano sempre esplicitamente nel messaggio relativo al decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato. Si incentivano così gli enti responsabili ad attuare il più rapidamente possibile i provvedimenti adottati per non dover sostenere direttamente i costi supplementari di un successivo rincarato e/o di un aumento dell'imposta sul valore aggiunto e permettere dunque un versamento semplificato delle risorse federali per i contributi federali forfetari.

Il versamento dei contributi federali è effettuato in maniera forfetaria in base allo stato di avanzamento dell'attuazione, su richiesta dell'ente responsabile (formulario di richiesta).

Anche nel caso dei contributi federali forfetari per i provvedimenti delle categorie menzionate, l'ente responsabile deve fornire un rendiconto alla Confederazione in merito alla loro effettiva attuazione (reporting sull'attuazione). Tuttavia per i provvedimenti che beneficiano di un cofinanziamento forfetario, non si dovrà più presentare un rendiconto finale. Ciò riduce considerevolmente l'onere amministrativo nei confronti della Confederazione.

L'articolo 38 della LUMin autorizza il versamento dei contributi federali forfetari. Secondo questo articolo il Consiglio federale può fissare contributi forfetari anziché basarsi sui costi effettivi (cfr. art. 17d cpv. 1 LUMin, art. 21 segg. OUMin).

A livello gerarchico, spetta al Dipartimento stabilire i dettagli del calcolo dei contributi federali forfetari, ovvero le aliquote. Infine, il Dipartimento disciplina l'esame e la valutazione dei programmi d'agglomerato, anche nel senso di un ordine di priorità conformemente al diritto in materia di sussidi

(cfr. art. 13 cpv. 2 della legge del 5 ottobre 1990³ sui sussidi [LSu]). Inoltre, il disciplinamento a livello di dipartimento garantisce anche la flessibilità necessaria per poter apportare in modo relativamente rapido e semplice delle modifiche, sulla base delle esperienze raccolte.

Gli enti responsabili hanno già avuto più volte la possibilità (e continueranno ad averla), di esprimersi in merito ai metodi e ai provvedimenti concreti interessati da contributi federali forfetari (piattaforma di scambio, workshop con gruppi di lavoro per approfondire i metodi o per stabilire le unità di prestazione, consultazione sulla revisione parziale dell'OUMin, colloqui tecnici sulla bozza di rapporto di esame). Gli enti responsabili potranno continuare ad esprimersi sulle regole di attuazione concrete da emanare (ordinanza dipartimentale) sempre nell'ambito di una procedura di consultazione, e in vista dei programmi d'agglomerati di 4a generazione. L'esame svolto delle domande presentate con tutti i metodi utilizzati sarà infine reso trasparente nel rapporto d'esame e nelle relative spiegazioni.

Capoverso 1

I contributi federali forfetari vengono versati per provvedimenti negli ambiti traffico lento (cosiddetto pacchetto TL) e per i provvedimenti di riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale (cosiddetto pacchetto RSS), in particolare sulla base di strategie progettuali e di esercizio, per la gestione del sistema dei trasporti (cosiddetto pacchetto gestione del traffico GT), nonché per la riqualifica delle fermate per tram e autobus. Si considerano provvedimenti nell'ambito del traffico lento per esempio i percorsi di traffico lento, gli attraversamenti pedonali, i sottopassaggi, le passerelle, i ponti o i parcheggi. Per provvedimenti di gestione del sistema dei trasporti s'intendono i provvedimenti d'esercizio per la regolazione del traffico (p. es. priorità dei trasporti pubblici ai semafori, provvedimenti di dosaggio o gestione delle zone di attesa) oppure le opere edili infrastrutturali (p. es. adeguamento di nodi e istituzione di corsie riservate agli autobus).

Le analisi della 1a e della 2a generazione di programmi d'agglomerato mostrano che in generale i provvedimenti delle categorie menzionate al capoverso 1 lettere a–c possono essere riassunti come provvedimenti di minore entità, indipendentemente dalle dimensioni dell'agglomerato. Talvolta hanno un effetto solo locale o sono già riuniti in pacchetti dagli agglomerati, in modo da ottenere delle ottimizzazioni tecnico-finanziarie sotto forma di contributi federali forfetari. Tali provvedimenti sono particolarmente adatti ai contributi federali forfetari perché si ripercuotono positivamente su tutti i criteri del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato e, di conseguenza, sono contenuti in molti di essi. Inoltre, hanno costi relativamente contenuti. Nel caso di queste categorie, è giustificabile definire costi standardizzati per ciascuna unità di prestazione applicabile in egual misura in tutti gli agglomerati. Nell'ambito della 2a generazione di programmi d'agglomerato, si sono già definiti benchmark per le categorie di cui all'articolo 21a capoverso 1 lettere a–c dell'OUMin, con cui è stato poi fissato un tetto dei costi, garantendo così un rapporto costi-benefici da buono a ottimo⁴.

Sulla base dei risultati della consultazione, si è aggiunta la categoria che riguarda la riqualifica delle fermate per tram e autobus. A tal riguardo, a prima vista, vi può essere un cofinanziamento della Confederazione per le fermate e le relative dotazioni (rientranza, fermata sulla carreggiata, fermata coperta o aperta) sulla base di una concezione presentata dai singoli enti responsabili. La semplice costruzione adeguata alle esigenze dei portatori di handicap non può essere tuttavia sostenuta con le risorse del FOISTRA. Dato che la categoria di provvedimento menzionata sopra è stata aggiunta all'OUMin solo dopo la consultazione, essa potrà essere considerata per l'esame dei programmi d'agglomerato soltanto a partire dalla 4a generazione.

Capoverso 2

L'importo dei costi d'investimento per i provvedimenti per cui si versano contributi federali forfetari sarà disciplinato nella nuova ordinanza dipartimentale menzionata. D'intesa con il Dipartimento federale delle finanze, il DATEC stabilisce i singoli limiti d'investimento. Si sancisce così un «principio del dop-

³ RS 616.1

⁴ Cfr. Istruzioni del DATEC del 16 febbraio 2015 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione.

pio controllo» per la definizione dei limiti d'investimento vincolanti per i provvedimenti di cui all'articolo 21a dell'OUMin, come usuale in altri settori di sussidio. All'interno del Dipartimento federale delle finanze, il partner di riferimento è l'Amministrazione federale delle finanze.

Capoverso 3

Finora il DATEC disciplinava l'esame e la valutazione dei programmi d'agglomerato nel senso di un ordine di priorità conforme al diritto in materia di sussidi (cfr. art. 13 cpv. 2 della legge del 5 ottobre 1990⁵ sui sussidi [LSu]); la definizione dei contributi federali forfetari ne fa parte. Dal punto di vista gerarchico, sembra pertanto corretto che sia il Dipartimento a poter definire le disposizioni del caso nella nuova ordinanza dipartimentale. Nella norma di delega sono infine menzionate le linee guida per calcolare i contributi federali forfetari o definire le aliquote (qualità concettuale dei provvedimenti e costi standardizzati per ciascuna unità di prestazione).

Capoverso 4

L'articolo 21a capoverso 1 dell'OUMin è formulato come automatismo. Purché rientrino in una delle categorie di cui al capoverso 1, i provvedimenti con costi d'investimento inferiori ai limiti definiti dal DATEC nella nuova ordinanza dipartimentale sono indennizzati in modo forfetario. Vi possono essere tuttavia casi in cui si può prescindere da questo automatismo. Per esempio, i provvedimenti che non sono computabili con le unità di prestazioni previste. In singoli casi motivati, il DATEC sarà pertanto autorizzato a derogare al principio sancito al capoverso 1. Nel rapporto esplicativo sul processo di esame si illustrano in maniera trasparente le considerazioni al riguardo.

Articolo 22

Con l'introduzione di provvedimenti beneficiari di cofinanziamenti forfetari occorre completare l'articolo 22 dell'OUMin: la partecipazione della Confederazione ai programmi d'agglomerato varia ora non più esclusivamente in funzione delle spese computabili e tracciabili di cui all'articolo 21 dell'OUMin, ma anche in funzione della somma di questi costi e della somma complessiva per i contributi federali forfetari stabilita dalla Confederazione per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin.

Occorre precisare che, in futuro, l'espressione «contributo massimo» sostituirà «importo complessivo», dato che si tratta del contributo federale massimo da versare.

Articolo 24

Capoverso 3

Questo capoverso è abrogato con riferimento alla nuova disposizione transitoria (art. 33a).

Capoverso 4

Così come in passato, in linea di massima, si possono stipulare accordi sul finanziamento solo per i provvedimenti che sono pronti per essere realizzati. Coerentemente, il contenuto dei periodi 1 e 2 del capoverso 4 rimarrà invariato.

Tuttavia, per i provvedimenti beneficiari di contributi forfetari, si continuerà a stipulare un accordo sul finanziamento per ciascuna categoria. Per stipulare questo accordo sul finanziamento, i singoli provvedimenti, cofinanziati con contributi forfetari, non devono pertanto essere pronti per essere realizzati.

Capoverso 6

Questo capoverso è abrogato poiché figura nel nuovo articolo 32 capoverso 5.

⁵ RS 616.1

Articolo 24a capoverso 1 lettera d

A seguito dell'abolizione del fondo infrastrutturale e della contemporanea introduzione del FOSTRA, questa disposizione necessita di un adeguamento redazionale.

Articolo 32

Capoverso 3

A seguito dell'abolizione del fondo infrastrutturale e della contemporanea introduzione del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, questa disposizione necessita di un adeguamento redazionale.

Capoverso 5

Con il nuovo capoverso 5 si sanciscono le competenze dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale in relazione al programma Traffico d'agglomerato. L'esame periodico del rispetto delle convenzioni sulle prestazioni avviene solitamente al momento della presentazione dei programmi d'agglomerato di una nuova generazione.

Articolo 33a

Questa nuova disposizione transitoria è direttamente correlata all'abrogazione dell'articolo 24 capoverso 3 dell'OUMin. Dall'introduzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) nell'ambito del progetto Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF; legge federale del 21 giugno 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gennaio 2016 [RU 2015 651; FF 2012 1283]) in genere i progetti ferroviari sono finanziati dal FIF. Secondo l'articolo 24 capoverso 3 dell'OUMin, con il termine «progetti ferroviari» s'intendono tuttavia anche i tram (tranvie e ferrovie su strada) e talvolta anche le fermate degli autobus che in futuro saranno finanziate dal FOSTRA. Per questi progetti, poco numerosi, non si giustifica più una competenza separata. L'articolo 33a sancisce ora chiaramente che d'ora in poi solamente i progetti per cui la Confederazione ha deciso lo sblocco dei crediti prima del 1° gennaio 2016 (progetti di 1a e 2a generazione), continueranno a essere verificati dall'UFT, sostituito in futuro dall'USTRA, che si occuperà degli altri progetti secondo la disposizione generale di cui all'articolo 32 capoverso 1 dell'OUMin.

Allegato 4 (Elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi)

La legge attribuisce al Consiglio federale (e non agli enti responsabili o agli agglomerati) la competenza (cfr. nuovo art. 17b cpv. 2 LUMin) di designare, dopo aver consultato i Cantoni, le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi (CADC). Il Consiglio federale lo fa nell'elenco nell'allegato 4 dell'OUMin. I Comuni che vi sono menzionati hanno diritto ai contributi nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

Per far ciò, secondo l'articolo 17b capoverso 2 della LUMin, d'ora in poi ci si baserà sulla definizione dell'Ufficio federale di statistica (UST), che in futuro servirà così da riferimento per l'elenco CADC. Occorre esplicitare in quale provvedimento la definizione dell'UST (di seguito «definizione 2012») è cambiata come base per determinare gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi e dove si sono apportate lievi variazioni.

Sulla base dei dati del 2012, l'UST ha comunicato alla fine del 2014 una nuova definizione di spazio a carattere urbano e i relativi calcoli, ricavandone una nuova definizione di agglomerato (di seguito «calcoli 2012»). Se si confronta l'attuale definizione, formulata sulla base dei dati del 2000 (di seguito «calcolo/definizione 2000»), con quella del 2012 si riscontrano notevoli differenze. Secondo la definizione del 2012, si considerano agglomerati quelli che ora sono definiti Comuni-nucleo degli agglomerati (ovvero i Comuni-nucleo principali e i Comuni-nucleo secondari) e anche i Comuni della cintura dell'agglomerato. Le cinture degli agglomerati si sono ampliate notevolmente rispetto alla definizione del 2000, per cui è cambiata anche l'appartenenza di singoli Comuni a un agglomerato. Inoltre, più di 300 Comuni che prima appartenevano allo spazio rurale rientrano ora negli agglomerati. Infine, vi

sono ora numerosi Comuni assegnati a più nuclei di agglomerato che non vengono più considerati come agglomerati.

Nell'allegato 4 dell'OUMin figuravano finora gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi in un elenco conforme alla definizione di agglomerato basata sui dati del 2000. L'attuale elenco CADC non corrisponde dunque ai nuovi calcoli dell'UST basati sui dati del 2012. In particolare, la cerchia dei Comuni urbani si è ampliata notevolmente tra i calcoli del 2000 e quelli del 2012. In considerazione dei cambiamenti descritti, occorre modificare l'allegato 4 dell'OUMin, ovvero l'elenco CADC.

Un gruppo di lavoro allargato, composto da rappresentanti della Confederazione (USTRA, UFAM, UFT e UST), dei Cantoni e degli agglomerati nonché dell'Associazione dei Comuni Svizzeri e dell'Unione delle città svizzere, ha elaborato, sotto l'egida dell'ARE, le integrazioni all'elenco CADC. In prima battuta si sono valutate varie possibilità di adeguamento per il suddetto elenco sulla base della definizione dell'UST desunta dai dati del 2012. Tutti concordavano sul fatto che la cerchia di agglomerati e città aventi diritto ai contributi non dovesse allargarsi eccessivamente. Maggiori difficoltà e resistenze si sono riscontrate laddove alcuni Comuni o interi agglomerati, a causa dei nuovi dati, avrebbero perso il diritto ai contributi. Gli agglomerati e i Cantoni ci tenevano particolarmente a mantenere tale diritto per i Comuni che finora ne avevano goduto e che avrebbero collaborato in un programma d'agglomerato, affinché la Confederazione potesse continuare a sostenere il processo di collaborazione ben consolidato negli agglomerati. Per tale ragione, il gruppo di lavoro è giunto alla conclusione di mantenere il diritto ai contributi per i Comuni che già figuravano nell'allegato 4 dell'OUMin, ovvero nell'elenco CADC, rinunciando successivamente a riprendere le nuove categorie comunali «Comune pluriorientato» e «Nucleo al di fuori dell'agglomerato» secondo la definizione dell'UST. Pertanto, non si è potuto tenere conto delle richieste presentate durante la consultazione in merito alla ripresa dei «Comuni pluriorientati», fatta eccezione per quelli che soddisfano i criteri dei metodi previsti per evitare le discontinuità elaborati dall'ARE. Lo stesso vale per i Comuni rurali senza carattere urbano. Invece, per evitare delle discontinuità, come richiesto, si sono potuti inserire alcuni «Nuclei al di fuori dell'agglomerato» nell'elenco CADC (p. es. Schmerikon, Uznach e Arth).

L'elenco CADC rielaborato risulta così composto: come menzionato, tutti gli agglomerati e le città che finora figuravano nell'allegato 4 OUMin continuano a essere parte costituente dell'elenco e dunque ad avere diritto ai contributi. Secondo la definizione dell'UST del 2012 concernente lo spazio a carattere urbano, sono elencati i Comuni-nucleo dell'agglomerato (Comuni-nucleo principale e Comuni-nucleo secondario) e un numero ridotto di Comuni della cintura dell'agglomerato. Questa riduzione si è ottenuta applicando determinati criteri di densità e di grandezza (numero minimo e densità minima di AOP⁶ nelle zone nucleo del Comune, rapporto fra le AOP in queste zone nucleo e il totale delle AOP nel Comune, percentuale minima di pendolari del Comune verso i nuclei d'agglomerato). In considerazione della decisione adottata dal Parlamento nell'ambito del progetto FOSTRA volta a tenere debitamente conto dei capoluoghi (cfr. nuovo art. 17d cpv. 4 LUMin), nell'allegato 4 OUMin si sono inseriti i Comuni di Sarnen (capoluogo del Cantone di Obvaldo) e Appenzello (capoluogo del Cantone di Appenzello Interno), di modo che in futuro tutti i capoluoghi cantonali figurino nell'allegato 4 dell'OUMin (elenco CADC). Infine, in relazione ai casi di aggiustamento e di compattazione, per un numero ridotto di agglomerati l'ARE ha apportato ancora lievi modifiche all'elenco CADC, utilizzando un metodo di gruppo di lavoro sviluppato dall'Ufficio stesso e già comunicato agli agglomerati e alle città. Da un lato, si è garantita l'unità spaziale di agglomerati e città aventi diritto ai contributi e, dall'altro, la parità di trattamento di tutti i Comuni.

Le domande formulate nell'ambito della consultazione volte a stralciare un Comune dall'elenco sono state respinte. Per farlo sarebbe stato necessario l'accordo scritto del Comune interessato, di essere stralciato dall'elenco dell'allegato 4. Qualora in futuro vi fosse tale conferma, nell'ambito della modifica dell'allegato 4 conseguente alle aggregazioni comunali si potrebbe procedere allo stralcio.

Occorre inoltre notare che, come accadeva finora, gli enti responsabili continueranno a essere liberi di determinare autonomamente il perimetro di elaborazione dei singoli programmi d'agglomerato. Lo

⁶ AOP è un acronimo che indica la somma di abitanti (popolazione residente permanente), occupati e pernottamenti (alberghi e luoghi di cura), misurata in abitanti equivalenti.

stesso vale in rapporto all'associazione o alla collaborazione di agglomerati nell'ambito di un programma d'agglomerato.

Rimane da menzionare che, in virtù del nuovo articolo 17b capoverso 2 della LUMin, i periodici adeguamenti della definizione degli agglomerati da parte dell'UST richiedono una corrispondente verifica dell'allegato 4 dell'OUMin. Qui di seguito è riportata una cartina degli agglomerati e delle città attualmente aventi diritto ai contributi in Svizzera⁷:

Lista delle Città e agglomerati aventi diritto ai contributi (CADC)

CADC 2012

Stato: 15.02.2018

Città e agglomerati aventi diritto ai contributi (CADC)

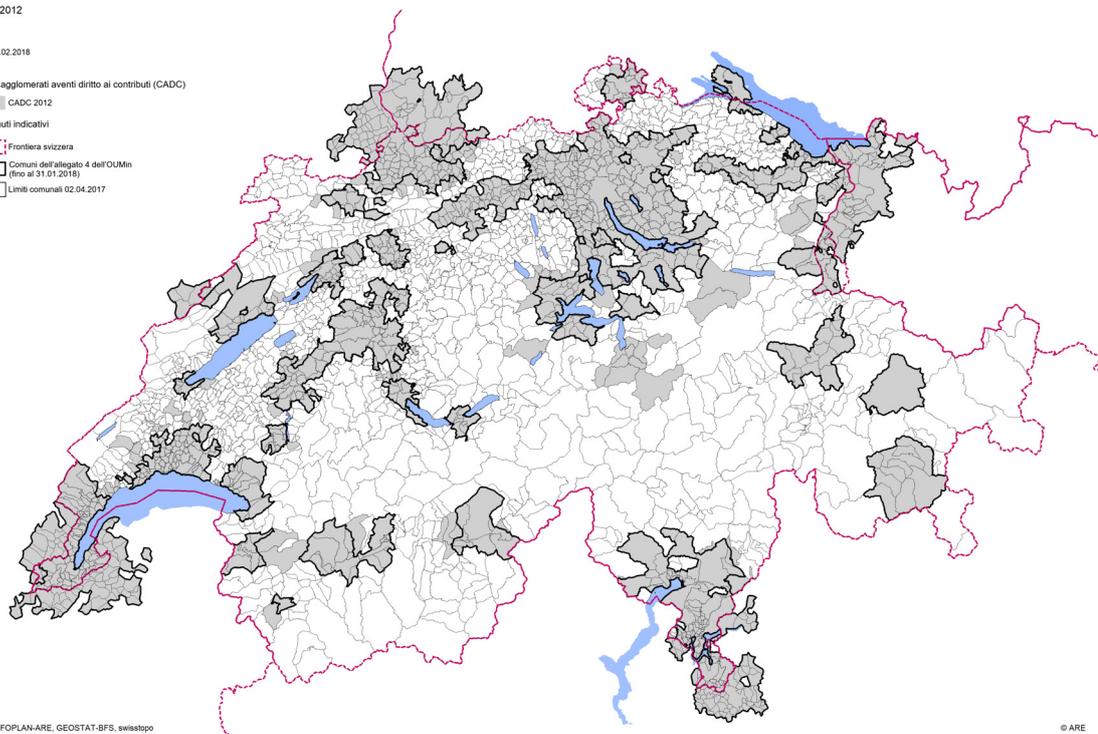
■ CADC 2012

Contenuti indicativi

--- Frontiera svizzera

□ Comuni dell'allegato 4 dell'OUMin (fino al 31.01.2018)

□ Limiti comunali 02.04.2017



Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

⁷ La cartina illustra la situazione al 1° gennaio 2014.