



Spiegazioni

relative alla revisione totale dell'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017¹ concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (OCPTA; nuovo titolo: Ordinanza del DATEC sul programma Traffico d'agglomerato [OPTA])

I. Situazione di partenza

Rispettivamente il 15 giugno e il 14 settembre 2016 le Camere federali hanno approvato la modifica del decreto federale del 4 ottobre 2006² concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale e il decreto federale del 10 dicembre 2012³ concernente la rete delle strade nazionali. Con decreto federale del 30 settembre 2016⁴ hanno istituito un Fondo a tempo indeterminato per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Nel contempo hanno adottato la legge federale del 30 settembre 2016⁵ concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) e le modifiche apportate di conseguenza ad altri atti normativi, tra cui in particolare la legge federale del 22 marzo 1985⁶ 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). Con l'entrata in vigore della LFOSTRA è stata abrogata la legge del 6 ottobre 2006⁷ sul fondo infrastrutturale (LFIT). La revisione parziale della Costituzione federale associata al decreto federale concernente la creazione del FOSTRA è stata accettata da Popolo e Cantoni nella votazione del 12 febbraio 2017.

In seguito alla creazione del FOSTRA, il Consiglio federale ha sottoposto a revisione anche l'ordinanza del 7 novembre 2007⁸ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin). Nella versione riveduta dell'ordinanza ha incluso una norma di delega in base alla quale il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha la facoltà di stabilire i requisiti che devono essere soddisfatti dai programmi d'agglomerato nonché di disciplinare la procedura per la presentazione dei programmi, i criteri per il loro esame e i diritti e gli obblighi degli enti responsabili (cfr. art. 18a cpv. 3 OUMin). Questa norma è finalizzata soprattutto a fare in modo che le regole che comportano ripercussioni su terzi, finora contenute nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato⁹, vengono d'ora in poi sancite a livello di ordinanza dipartimentale, come preannunciato in altra sede¹⁰. La creazione di basi legali rispondenti ai vari livelli di competenza serve a garantire la trasparenza e la certezza del diritto per tutte le parti coinvolte nel programma Traffico d'agglomerato.

¹ **RS 725.116.214**

² FF 2007 7705

³ FF 2017 6695

⁴ FF 2016 6825

⁵ **RS 725.13**

⁶ **RS 725.116.2**

⁷ **RS 725.13**

⁸ **RS 725.116.21**

⁹ Cfr. Istruzioni del DATEC del 12 dicembre 2007 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato; Istruzioni del DATEC del 14 dicembre 2010 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione e Istruzioni del DATEC del 16 febbraio 2015 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione.

¹⁰ Cfr. Revisione parziale del 22 novembre 2017 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 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 (art. 18a cpv. 3, pag. 2).

Considerata la quantità delle nuove disposizioni, si è deciso di procedere a una revisione totale dell'OCPTA che include anche il titolo, modificato ora in «Ordinanza concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA)», per essere in linea con il più ampio campo d'applicazione. L'entrata in vigore dell'ordinanza riveduta è prevista per il 1° febbraio 2020, perché l'obiettivo è che le nuove disposizioni possano applicarsi ai programmi d'agglomerato a partire dalla quarta generazione.

La presente ordinanza è ulteriormente spiegata nelle direttive dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA), in cui vengono illustrati più nel dettaglio i requisiti che derivano dagli atti normativi concernenti tale programma e riportate alcune precisazioni sull'esame dei programmi d'agglomerato da parte dell'ARE.

II. Commento ai singoli articoli

Sezione 1: Requisiti dei programmi d'agglomerato

Per poter essere esaminati, i programmi d'agglomerato devono soddisfare determinanti requisiti. Oltre a quelli formali, sanciti negli articoli 1 – 3 e nell'articolo 8 e il cui rispetto viene verificato nell'ambito dell'esame preliminare (cfr. art. 11), un programma d'agglomerato deve soddisfare i requisiti di base di cui all'articolo 7 (cfr. art. 12). Soltanto se questi requisiti sono soddisfatti, si può procedere all'esame effettivo e alla valutazione delle misure e del programma (cfr. art. 13 seg.).

Articolo 1 (struttura di un programma d'agglomerato)

In questo articolo vengono sanciti gli elementi costitutivi minimi di un programma d'agglomerato. Sono previsti una parte principale (lett. a), una parte con le misure (lett. b) e le tabelle sullo stato di attuazione (lett. c). Queste ultime, tuttavia, sono obbligatorie solo se per il programma d'agglomerato in questione è già stata conclusa una convenzione sulle prestazioni in una generazione precedente. Garantendo un rendiconto più uniforme e limitato agli elementi essenziali, questa disposizione consente di rendere più efficiente l'esame dei programmi d'agglomerato.

Lettera a (parte principale)

Nella parte principale viene presentato e illustrato in modo chiaro e nel grado di dettaglio ritenuto opportuno, attraverso gli elementi di cui all'articolo 2, il contenuto del programma d'agglomerato. Si rinuncia a fissare un numero massimo di pagine. La parte principale dovrà tuttavia limitarsi a fornire le informazioni essenziali utili a un esame efficiente del programma d'agglomerato.

Lettera b (parte con le misure)

La parte con le misure include le singole misure di un programma d'agglomerato descritte dettagliatamente nelle schede corrispondenti e riunite in modo chiaro nelle tabelle (art. 3).

Lettera c (tabelle sullo stato di attuazione)

Un'ulteriore parte integrante di un programma d'agglomerato è costituita dalle tabelle sullo stato di attuazione. Queste tabelle, che devono essere predisposte nel caso in cui sia già stato presentato un programma d'agglomerato almeno in una generazione precedente e sia già stata stipulata una convenzione sulle prestazioni. Le tabelle sono utilizzate dall'ente responsabile per informare la Confederazione sullo stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti. Per ogni misura, occorre indicare lo stato di avanzamento dell'attuazione e illustrare brevemente i motivi che hanno determinato eventuali ritardi o sospensioni. Il contenuto delle tabelle deve inoltre prevedere rappresentazioni cartografiche.

Il rapporto di attuazione contenuto nella parte principale deve fornire informazioni complementari sullo stato di attuazione (art. 2 cpv. 1 lett. f).

L'ARE predispone le tabelle sullo stato di attuazione, che vengono poi trasmesse agli enti responsabili.

Articolo 2 (parte principale)

Il contenuto della parte principale si deduce dagli articoli 17a e 17c LUMin, nei quali viene indicato lo scopo dei contributi alle infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati che ne beneficiano e sono riportate le condizioni per poter versare i contributi per le corrispondenti misure. Gli elementi elencati nel capoverso 1 sono stati definiti per agevolare l'esame di un programma d'agglomerato.

L'ordine indicato all'articolo 2 non deve essere necessariamente rispettato. Tutti gli elementi devono però essere facilmente identificabili all'interno del programma d'agglomerato. Ciascun elemento deve poi sviluppare e integrare quello precedente creando un filo conduttore lungo tutto il programma. Il trattamento di tutti gli elementi e il filo conduttore costituiscono un importante requisito di base (cfr. art. 7 lett. b). Se del caso, gli enti responsabili possono integrare nel programma d'agglomerato ulteriori elementi.

Un programma d'agglomerato deve poter essere letto come un documento a sé stante. Vanno evitati rimandi ai programmi d'agglomerato della generazione precedente o ad altri documenti. Bisogna inoltre mettere in evidenza le differenze presenti rispetto alla generazione precedente.

Sul piano dei contenuti, un programma d'agglomerato comprende una pianificazione globale dei trasporti coordinata allo sviluppo degli insediamenti. Le tematiche paesaggistiche sono da trattare in modo da poter valutare gli effetti sul paesaggio delle misure concernenti gli insediamenti e il traffico. Occorre garantire che il programma d'agglomerato e le sue misure nell'ambito trasporti e degli insediamenti tengano in considerazione le qualità paesaggistiche e se possibile le rafforzino. Per questo motivo, le analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato e le strategie settoriali devono assolutamente trattare le tematiche paesaggistiche, in particolare gli aspetti del paesaggio in stretta relazione con il tema degli insediamenti (ad es. aree di svago di prossimità, spazi verdi ecc.).

Un programma d'agglomerato può andare oltre questi requisiti minimi e trattare in modo più approfondito aspetti legati al paesaggio (ad es. integrando una strategia del paesaggio a sé stante, ma armonizzata con i trasporti e gli insediamenti, che preveda a riguardo misure concrete).

Capoverso 1 (elementi)

Un programma d'agglomerato deve includere gli elementi elencati in questo capoverso, che tengono conto del suo carattere di strumento di pianificazione, coordinamento e attuazione.

Nell'ottica di una pianificazione continua, non è necessario che tutti gli elementi siano rielaborati in ciascuna generazione. Alcune indicazioni sulla frequenza di aggiornamento sono disponibili nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA). Il mancato aggiornamento di un elemento deve comunque essere segnalato nel programma d'agglomerato.

Lettera a (analisi della situazione e delle tendenze)

L'analisi della situazione e delle tendenze è necessaria per poter valutare l'efficacia delle misure contenute nel programma traffico d'agglomerato. Nell'ambito di tale analisi vengono contemplate, in linea di massima, tutte le basi necessarie per la definizione di misure prioritarie, tenendo in considerazione anche le pianificazioni della Confederazione, le pianificazioni cantonali nonché altre ulteriori pianificazioni rilevanti in Svizzera o nelle regioni estere limitrofe. L'analisi della situazione e delle tendenze non deve essere interamente aggiornata di generazione in generazione. Qualora in una precedente generazione abbia avuto luogo un'analisi completa ed esaustiva, in una generazione futura si tratterà di identificare se e in che misura i provvedimenti finora adottati abbiano modificato la situazione di partenza.

L'analisi della situazione rappresenta lo stato attuale del sistema dei trasporti e della struttura degli insediamenti, tenendo conto del paesaggio e dell'ambiente. L'analisi della situazione nel settore ambiente (ad es. immissioni foniche e immissioni di sostanze nocive nell'aria) è un presupposto per poter valutare gli effetti del programma d'agglomerato sull'ambiente (cfr. art. 17d cpv. 2 lett. c LUMin).

L'analisi della situazione consente infine di definire le misure e il relativo grado di priorità (cfr. lett. e). Si raccomanda pure di formulare i valori di riferimento in merito allo sviluppo degli indicatori di monitoraggio e di controllo (art. 20 cpv. 2).

L'analisi delle tendenze serve a mostrare come si evolverebbe in futuro la situazione se non si procedesse all'attuazione del programma d'agglomerato e delle misure in esso contenute. Tale analisi comprende le principali tendenze di sviluppo con indicazione dell'orizzonte di pianificazione delle misure.

Lettera b (scenario auspicato)

Lo scenario auspicato deve indicare la futura struttura territoriale desiderata a livello di trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio. Lo scenario deve fare riferimento a un orizzonte di pianificazione di almeno 20 anni.

Nello scenario auspicato devono essere definite le tipologie di spazio con i rispettivi obiettivi di sviluppo, i principali elementi costitutivi dello sviluppo dei trasporti (ad es. principali misure chiave e principali tratti della rete) e il loro coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e, infine, i principali spazi naturali e paesaggistici e il loro reciproco collegamento. Lo scenario auspicato deve essere definito tenendo conto del Progetto territoriale Svizzera e delle strategie di sviluppo territoriale dei Cantoni. Le tematiche relative al paesaggio sono da trattare in modo da poter valutare gli effetti sul paesaggio delle misure concernenti gli insediamenti e il traffico. Dal punto di vista quantitativo, nello scenario desiderato si dovrebbero considerare, tra l'altro, i valori di riferimento per gli indicatori di monitoraggio e di controllo (art. 20 cpv. 2).

Se, nel suo rapporto d'esame concernente la generazione precedente, l'ARE ha giudicato esauriente e fattivo lo scenario auspicato, non sarà necessario rielaborarlo completamente a ogni nuova generazione; basterà apportare le modifiche o correzioni eventualmente necessarie sulla scorta degli sviluppi o delle osservazioni della Confederazione. In questo modo si assicura una continuità di generazione in generazione.

Lettera c (necessità d'intervento)

Mettendo a confronto l'analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato e lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni delle generazioni precedenti, nel programma d'agglomerato deve risultare evidente dove si situa la necessità d'intervento nei settori trasporti e insediamenti. Se un programma d'agglomerato prevede misure nell'ambito del paesaggio, va pure indicata di conseguenza l'attuale necessità d'intervento.

A riguardo nel programma d'agglomerato dovrà perciò emergere in maniera chiara e comprensibile quali problemi devono essere affrontati in via prioritaria nella generazione in corso e quali priorità ne derivano in riferimento alle strategie settoriali e alle misure, tenendo sempre conto anche delle pianificazioni nazionali, cantonali e di altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Questo elemento funge da cerniera tra lo scenario auspicato e le misure previste nel programma attuale nonché da anello di congiunzione tra le diverse generazioni dei programmi d'agglomerato. Rappresenta quindi un elemento chiave per la prova di coerenza tra una generazione e l'altra (art. 6 lett. a) e per la valutazione dell'efficacia complessiva di un programma d'agglomerato (art. 14 cpv. 2). Per queste ragioni va aggiornato nell'ambito di ogni nuova generazione.

Lettera d (strategie settoriali)

Le strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio, devono illustrare gli ambiti di intervento pianificati indicando in che modo si intende raggiungere lo scenario auspicato (lett. b) e rispondere così alle necessità d'intervento identificate (lett. c). Sono richieste strategie concrete a livello territoriale, in grado di affrontare la situazione specifica della città o dell'agglomerato che beneficia dei contributi.

La strategia settoriale nel settore dei trasporti deve contenere dei piani relativi allo sviluppo delle reti di tutti i vettori di trasporto (trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato, traffico ciclistico e pedonale), nonché i programmi d'offerta del trasporto pubblico, lo sviluppo delle offerte multimodali, una politica dei parcheggi e la gestione del traffico e della mobilità. Occorre poi indicare anche in che modo l'ente responsabile intende assicurare il passaggio tra le reti/offerte di trasporto nazionali e quelle secondarie. Inoltre, se la sua incidenza è significativa, bisogna tenere in debito conto anche il trasporto merci. Nelle città o negli agglomerati beneficiari a vocazione turistica, deve essere oggetto di analisi anche il traffico turistico.

La strategia settoriale nel settore dei trasporti può essere suddivisa in tre strategie – riguardanti rispettivamente il trasporto pubblico, il trasporto individuale motorizzato e il traffico lento – che devono essere coordinate fra loro nell'ottica di una strategia globale dei trasporti.

Per quanto riguarda il settore degli insediamenti, la corrispondente strategia settoriale stabilisce dove debba essere indirizzato lo sviluppo degli insediamenti e con quali priorità (p. es. poli di sviluppo, aree adatte a uno sviluppo centripeto ecc.) e indica come si intende coordinare tale sviluppo con la rete e l'offerta di trasporto esistente e con quella pianificata. Inoltre illustra i legami esistenti tra lo sviluppo degli insediamenti e gli aspetti del paesaggio. A riguardo rientrano, ad esempio, indicazioni strategiche concernenti elementi paesaggistici che rivestono un valore particolare dal punto di vista della biodiversità, dell'immagine paesaggistica, delle aree di svago di prossimità e del cambiamento climatico.

Le strategie settoriali di cui sopra devono essere verificate a ogni nuova generazione assicurandone il coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e con le altre pianificazioni rilevanti. Andranno aggiornate in funzione degli interventi ritenuti necessari, tenendo conto a tal fine anche delle osservazioni fatte dall'ARE nei suoi rapporti d'esame.

Lettera e (misure e relativo ordine di priorità)

Nell'ambito di questo elemento, l'ente responsabile indica le misure che si vogliono mettere in atto per realizzare le strategie settoriali. Tali misure vengono definite sulla base delle indicazioni fornite negli elementi di cui alle lettere a–d, nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli 17a e 17c LUMin.

Ciascuna delle misure di cui all'articolo 1 capoverso 1 deve essere presentata nel programma d'agglomerato classificata come misura A, B o C, così da rendere evidente l'orizzonte di pianificazione nel quale l'ente responsabile intende attuarla. Il grado di priorità di una misura viene stabilito in funzione della necessità d'intervento e delle strategie settoriali. Per stabilire l'ordine di priorità delle misure sono determinanti inoltre lo stato della pianificazione e il fatto che la misura debba essere pronta per la realizzazione ed avere il finanziamento assicurato (cfr. art. 4 cpv. 3 lett. c ed e, nonché art. 13 cpv. 1). In ultima istanza, è la motivazione fornita nel programma d'agglomerato a essere decisiva quando si tratta di stabilire se, nell'ambito della valutazione delle misure, gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame procederanno o meno ad adeguare il grado di priorità attribuito a una misura (cfr. art. 13 cpv. 2).

Lettera f (rapporto di attuazione)

Il Consiglio federale è tenuto a riferire all'Assemblea federale sullo stato di attuazione del programma Traffico d'agglomerato (cfr. art. 8 lett. c LFOSTRA). Inoltre, nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni, i Cantoni si sono impegnati a dare attuazione alle misure in esse contenute. Per adempiere all'obbligo di rendiconto di cui sopra e, al contempo, per poter valutare il rispetto degli impegni assunti dai Cantoni, è necessario informare la Confederazione sullo stato di attuazione.

Il rapporto di attuazione illustra in che misura gli obiettivi di sviluppo previsti nello scenario auspicato e nelle strategie settoriali delle generazioni precedenti potranno essere raggiunti. In questo contesto si raccomanda di indicare se e in che misura il raggiungimento dei valori di riferimento concernenti gli indicatori di monitoraggio e di controllo è a buon punto (art. 20 cpv. 2). Il rapporto di attuazione fornisce inoltre una panoramica sullo stato di attuazione delle misure più importanti di tutte le generazioni precedenti; con particolare riguardo alle misure di maggiore entità e a quelle chiave. Per misure chiave si intendono quelle misure che risultano fondamentali per l'efficacia del programma d'agglomerato. Nel

rapporto di attuazione vanno pure trattate quelle misure che hanno un certo impatto sull'efficacia del programma. Il rapporto di attuazione deve indicare anche gli eventuali ritardi con i motivi che li hanno causati. Infine, vanno segnalate le successive fasi di realizzazione per le misure non ancora attuate (completamente) ed eventuali alternative in caso di ritardi.

Il rapporto di attuazione viene completato con tabelle di attuazione (art. 1 lett. c). A differenza del rapporto, le tabelle di attuazione informano sullo stato di attuazione di tutte le misure concordate.

Il rapporto e le tabelle di attuazione costituiscono una base importante per la valutazione della coerenza tra una generazione e l'altra (art. 6 lett. a). Non è quindi possibile limitarsi alle informazioni sulla generazione precedente necessarie per la valutazione dello stato di attuazione (art. 14 cpv. 3), ma occorre presentare tutte le generazioni precedenti rilevanti per la valutazione della coerenza tra una generazione e l'altra. L'ARE comunica agli enti responsabili quali sono le generazioni precedenti da rilevare nel rapporto di attuazione e nelle tabelle di attuazione.

Capoverso 3 (rappresentazione cartografica)

Ai fini di una migliore comprensibilità e per rendere più efficiente l'esame dei programmi d'agglomerato, le informazioni di maggiore rilevanza territoriale devono essere rappresentate in forma cartografica. Tali rappresentazioni cartografiche sono necessarie per lo meno in relazione agli aspetti più importanti delle analisi della situazione e delle tendenze, allo scenario auspicato, alle strategie settoriali, alle misure A e B della generazione in corso nonché alle tabelle di attuazione (per la rappresentazione cartografica delle tabelle di attuazione, vedi art. 1 lett. c). Se le rappresentazioni cartografiche sono sufficientemente significative, possono essere utilizzate anche per illustrare più elementi (ad es. lo scenario auspicato e la strategia settoriale concernente gli insediamenti). Le cartine non sono obbligatorie per l'elemento «necessità d'intervento» (cpv. 1 lett. c), ma sono tuttavia auspicabili per una migliore comprensione del programma d'agglomerato (ad es. le cartine con i punti deboli).

A questo proposito occorre tenere presente come, ai fini dell'esame dei programmi d'agglomerato, una serie di cartine di facile lettura risulti di gran lunga più utile rispetto a una grande quantità di testo scritto. Le cartine possono essere raggruppate in un fascicolo, soprattutto per migliorare la leggibilità del programma d'agglomerato.

Articolo 3 (parte con le misure)

La parte con le misure deve includere almeno i tre elementi seguenti. Per ogni misura A e B inserita nel programma d'agglomerato della generazione in corso deve essere predisposta un'apposita scheda (lett. a e b) contenente le informazioni necessarie per il relativo esame. La parte con le misure è composta quindi almeno di una tabella con le misure A e B della generazione in corso (lett. c); inoltre, vanno rappresentate in una tabella le misure relative alle pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti, a condizione che siano in relazione con le misure A e B presentate e il cui finanziamento è stato garantito (lett. d). Per le misure di cui alla lettera d è possibile prevedere una scheda informativa.

Non è richiesta invece alcuna scheda per le misure incluse nelle convenzioni sulle prestazioni di generazioni precedenti, anche se queste ultime devono essere elencate in una tabella di attuazione e localizzate geograficamente su una cartina (art. 1 lett. c).

Per ogni misura deve essere redatta una scheda chiara e concisa. Per indicazioni sulla struttura di tali schede si rimanda alle DIPTA.

Lettera a (scheda per una misura A)

Una misura di cui all'articolo 4 capoverso 1 viene classificata dalla Confederazione come misura A se risulta pronta per essere realizzata entro quattro anni dall'adozione del decreto federale concernente il corrispondente programma Traffico d'agglomerato. Una misura infrastrutturale di trasporto di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera a si può considerare pronta per l'esecuzione se si può presupporre che sarà pronta per la realizzazione e avrà anche il finanziamento assicurato in questo arco di tempo prestabilito (cfr. art. 4 cpv. 3 lett. e nonché art. 13 cpv. 2). L'arco temporale di quattro anni si deduce dall'articolo 7

lettera b LFOSTRA, secondo cui il Consiglio federale chiede di norma ogni quattro anni all'Assemblea federale un credito d'impegno per i contributi destinati a finanziare misure di miglioramento del traffico d'agglomerato. Per rientrare tra le misure A, una misura infrastrutturale di trasporto che può essere cofinanziata deve soddisfare in aggiunta i requisiti di cui all'articolo 4 capoversi 3 e 4.

Lettera b (scheda per una misura B)

La Confederazione classifica le misure di cui all'articolo 4 capoverso 1 come misure B quando i requisiti previsti per una misura A saranno presumibilmente soddisfatti nella generazione successiva.

Articolo 4 (Misure)

Capoverso 1 (categorie di misure)

Affinché possa configurarsi come strumento di pianificazione, coordinamento e attuazione, un programma d'agglomerato deve assolutamente includere le misure di cui al capoverso 1. La definizione di misure costituisce, infatti, un requisito di base (cfr. art. 7 lett. c). Le misure infrastrutturali di trasporto che il Consiglio federale giudica cofinanziabili fungono inoltre da punto di partenza per il decreto di stanziamento del Parlamento. Le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato, nonché le restanti misure A e B di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettere b e c (misure infrastrutturali di trasporto non cofinanziate, misure di trasporto e misure relative agli insediamenti) sono inoltre oggetto delle convenzioni sulle prestazioni stipulate.

L'ente responsabile può anche proporre misure negli ambiti paesaggio, natura o ambiente in grado di offrire un contributo importante alla qualità degli insediamenti e, di conseguenza, al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente all'interno degli agglomerati. Tali misure possono pure contribuire ad attuare lo scenario auspicato o le strategie settoriali. Pur essendo fortemente caldeggiate dalla Confederazione, le misure relative al paesaggio non sono obbligatorie e sono escluse dal cofinanziamento nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. In questo contesto va osservato che per tali misure la Confederazione mette a disposizione altri strumenti di finanziamento (in particolare gli accordi di programma «Paesaggio e protezione della natura» conformemente alla legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio [LPN¹¹]).

Gli enti responsabili possono rinunciare a singole categorie di misure (ad es. strategie di esercizio e di gestione su tutti gli assi principali), se possono dimostrare in modo plausibile che in questo senso non sussiste nessuna necessità d'intervento; come ad esempio, se sono già state convenute o attuate pienamente misure corrispondenti delle generazioni precedenti. Tale prova deve essere fornita nell'elemento «necessità d'intervento» di cui all'articolo 2 capoverso 1 lettera c.

Lettera a (misure infrastrutturali di trasporto)

Conformemente all'articolo 17a LUMin la Confederazione concede contributi per le infrastrutture che rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati (cpv. 1). Tra queste rientrano le misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento, se è escluso un finanziamento mediante altri mezzi della Confederazione (cpv. 2). Queste misure possono essere cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. Le DIPTA contengono un elenco di misure infrastrutturali di trasporto cofinanziate dalla Confederazione.

Lettera b (misure di trasporto non cofinanziate)

Le misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione (p. es. misure volte a influenzare la domanda di trasporto, come la gestione delle aree di parcheggio o la gestione della mobilità) sono interamente a carico degli enti responsabili o degli enti territoriali di volta in volta competenti. Si tratta nella fattispecie di «prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato», che non devono essere confuse

¹¹ RS 451

con le misure relative alle infrastrutture di trasporto classificate come non cofinanziabili dall'ARE a seguito dell'esame del programma d'agglomerato, né tanto meno con le cosiddette «prestazioni proprie», con cui si intendono le prestazioni integralmente finanziate e realizzate dai Cantoni conformemente alle convenzioni sulle prestazioni delle prime due generazioni.

Lettera c (misure relative agli insediamenti)

Un programma d'agglomerato deve contenere obbligatoriamente anche misure relative agli insediamenti, ovvero misure pianificatorie a sostegno di uno sviluppo centripeto degli insediamenti. Per queste misure, che sono definite nei piani direttori oppure nei piani di utilizzazione generali o particolareggiati, ma possono anche essere desunte da eventuali masterplan, non è previsto alcun cofinanziamento nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. Facendo sì che lo sviluppo degli insediamenti abbia luogo in aree ben urbanizzate e assuma una struttura più compatta, queste misure contribuiscono alla realizzazione di un sistema dei trasporti efficiente.

Capoverso 2 (misure A e B)

Al fine di assicurare una pianificazione continua nel comprensorio della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi, un programma d'agglomerato deve includere sia misure A sia misure B. Non è invece obbligatorio prevedere misure C né le relative schede (cfr. art. 3). In termini di orizzonte temporale, infatti, dovranno passare almeno altre due generazioni di programmi prima che queste misure siano pronte per la fase esecutiva.

Capoverso 3 (informazioni concernenti le misure infrastrutturali di trasporto)

Affinché l'ARE possa valutare le misure infrastrutturali di trasporto e, in ultima analisi, il programma stesso (cfr. art. 13 seg.), il programma d'agglomerato deve includere le informazioni di cui alle lettere a–e.

Lettera a (fattibilità di cofinanziamento delle misure da parte della Confederazione)

Alla voce «fattibilità di cofinanziamento delle misure da parte della Confederazione» il programma d'agglomerato deve indicare se le misure sono considerate tali secondo l'articolo 17a capoversi 1–3 LUMin, segnatamente l'ammontare previsto per il cofinanziamento della misura da parte della Confederazione. La Confederazione accorda cioè contributi a misure infrastrutturali finalizzate a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati (art. 17a cpv. 1). Nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato vengono poi accordati contributi a misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento, se tali misure comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato e il loro finanziamento mediante altri mezzi della Confederazione è escluso (art. 17a cpv. 2). Se l'utilizzazione di materiale rotabile speciale destinato al collegamento capillare permette di realizzare considerevoli risparmi in termini di misure infrastrutturali, è possibile continuare a versare anche contributi per coprire i corrispondenti costi supplementari del materiale rotabile (art. 17a cpv. 2^{bis}). Infine, possono essere versati contributi anche per il finanziamento di misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe (art. 17a cpv. 3). Sono invece esclusi i contributi d'esercizio (art. 17a cpv. 4).

Lettera b (coerenza conformemente all'articolo 6)

Nel programma d'agglomerato occorre specificare se per le misure infrastrutturali di trasporto è garantita la coerenza (art. 6).

Lettera c (stato della pianificazione)

Nel caso delle misure infrastrutturali di trasporto occorre anche dimostrare che è stato raggiunto un sufficiente stato della pianificazione. Questo criterio serve a valutare lo stato di avanzamento del processo di pianificazione (cfr. art. 13 cpv. 3). Le misure che presentano costi d'investimento superiori ai 50 milioni di franchi devono soddisfare una serie di requisiti aggiuntivi (cfr. art. 5).

Lettera d (rapporto costi-benefici)

Un altro requisito fondamentale ai fini della valutazione delle misure e dei programmi (cfr. art. 13 seg.) è che il programma d'agglomerato presenti il rapporto costi-benefici di ciascuna delle misure relative alle infrastrutture di trasporto in esso contenute.

Lettera e (misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato)

Per ogni misura infrastrutturale di trasporto, nel programma d'agglomerato deve infine essere specificato che la misura è pronta per essere realizzata e il suo finanziamento è assicurato. La prova fornita a tale proposito consente di valutarne la fattibilità.

Una misura è pronta per essere realizzata se sarà possibile portare a termine la procedura di pianificazione, progettazione e autorizzazione entro quattro anni circa dall'adozione del decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato.

Si considera invece che il finanziamento di una misura è garantito se il finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti è praticamente assicurato e la sostenibilità degli oneri risultanti dalla manutenzione e dall'esercizio è il più possibile comprovata (cfr. art. 17c lett. c LUMin). Le misure devono essere approvate dai rispettivi organi preposti (ad es. il Municipio). Non è ancora necessaria, tuttavia, un'approvazione da parte dell'organo competente per il credito di costruzione (ad es. il Consiglio comunale).

Capoverso 4 (valutazione del beneficio in Svizzera)

Conformemente all'articolo 17a capoverso 3 in combinato disposto con il capoverso 2 LUMin, possono essere versati contributi anche per il finanziamento di misure relative alle infrastrutture di trasporto realizzate nelle regioni estere limitrofe. Poiché il programma Traffico d'agglomerato è orientato alla Svizzera (cfr. anche art. 17c lett. a e b, in cui viene sancito rispettivamente che i progetti devono essere «coordinati con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali» e «conformi ai piani direttori cantonali»), per valutare una misura infrastrutturale di trasporto realizzata all'estero è necessario sapere se quest'ultima ha un beneficio determinante in Svizzera. Le misure di minore entità devono invece influire in maniera sensibile sulla scelta dei mezzi di trasporto e sui flussi di passeggeri nell'ambito del traffico transfrontaliero. Queste prove vanno fornite sul piano qualitativo nelle schede, se possibile e opportuno anche sul piano quantitativo. Le misure che beneficiano di contributi federali forfettari (art. 16 seg.) costituiscono in questo contesto un caso particolare: vanno fornite le descrizioni qualitative dei benefici per la Svizzera per il rispettivo pacchetto globale e non per ogni singola misura del pacchetto.

Articolo 5 (progetto preliminare)

Capoverso 1

Nel caso di misure infrastrutturali di trasporto i cui costi d'investimento superino i 50 milioni di franchi, per comprovare il raggiungimento di uno stato della pianificazione sufficiente deve essere presentato un progetto preliminare (cfr. art. 4 cpv. 3 lett. c e art. 13 cpv. 3). Il limite massimo di 50 milioni di franchi è da intendersi senza imposta sul valore aggiunto. Per i contenuti richiesti in relazione a un progetto preliminare si rimanda alla norma SIA 103 2014 «Regolamento per le prestazioni e gli onorari nell'ingegneria civile» (stato novembre 2018, seconda edizione riveduta). Affinché la Confederazione possa

esaminare lo stato della pianificazione e se le misure di maggiore entità sono pronte per essere realizzate e il loro finanziamento è assicurato, in particolare per i progetti con costi elevati supplementari vanno fornite prove supplementari della sostenibilità finanziaria. La sostenibilità finanziaria include i costi di manutenzione e di esercizio. Questa prova deve essere fornita per quanto possibile e opportuno.

Le DIPTA contengono indicazioni su come raggiungere uno stato della pianificazione sufficiente per le misure fino a 10 milioni di franchi e per le misure fino a 50 milioni di franchi.

Capoverso 2 (termine di presentazione)

Il progetto preliminare deve essere presentato idealmente insieme al programma d'agglomerato; al più tardi, tuttavia, nove mesi dopo il termine di presentazione del programma d'agglomerato (art. 9 cpv. 1). La data del successivo inoltra va comunicata all'ARE con la presentazione del programma d'agglomerato. Una proroga del termine non è possibile, altrimenti la procedura d'esame da parte della Confederazione subirebbe ritardi.

Articolo 6 (coerenza)

L'articolo 6 sancisce i requisiti per garantire la coerenza di un programma d'agglomerato.

Lettera a (coerenza tra una generazione e l'altra)

Poiché il FOSTRA è ora un fondo di durata indeterminata, nell'ottica di una pianificazione continua è importante prestare sufficiente attenzione alla coerenza tra le diverse generazioni di programmi d'agglomerato. Il programma d'agglomerato in corso deve prendere le mosse dallo scenario auspicato, dalle strategie settoriali e dalle misure delle generazioni precedenti e tenere debitamente conto dello stato di attuazione che hanno raggiunto. La necessità di garantire la coerenza tra una generazione e l'altra deriva dal fatto che il programma d'agglomerato non è soltanto uno strumento pianificatorio, bensì anche uno strumento di attuazione. Dal momento che ogni generazione costituisce uno sviluppo della generazione precedente, in sede di aggiornamento e rielaborazione di un programma d'agglomerato è indispensabile gettare uno sguardo anche al passato. Il rapporto di attuazione è perciò un elemento imprescindibile nella parte principale del programma d'agglomerato, qualora in una delle generazioni precedenti sia stata stipulata una convenzione sulle prestazioni (cfr. art. 2 cpv. 1 lett. f). Per la presentazione della coerenza generale risulta inoltre fondamentale l'elemento «necessità d'intervento» di cui all'articolo 2 capoverso 1 lettera c; la disposizione indica quale «necessità d'intervento» scaturisce dallo scenario auspicato e alla luce delle misure attuate nella generazione in corso.

Lettera b (coerenza di contenuti)

Il requisito della coerenza di contenuti si deduce dall'articolo 17c LUMin, secondo cui i contributi possono essere versati se in un programma d'agglomerato gli enti responsabili provano che le misure [in esso contenute] si iscrivono in una pianificazione globale dei trasporti e sono coordinate con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali (lett. a). I progetti previsti devono inoltre essere conformi ai piani direttori cantonali (lett. b).

Con questo requisito si vuole assicurare che il programma d'agglomerato e le misure in esso contenute tengano conto dello scenario auspicato, della necessità d'intervento e delle strategie settoriali negli ambiti trasporti e insediamenti.

Lettera c (coordinamento con altre pianificazioni)

Il programma d'agglomerato e le sue misure vanno inoltre coordinati con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

Tra le pianificazioni nazionali rientrano in primis il piano settoriale dei trasporti e i programmi di sviluppo PROSSIF e PROSTRA. Le misure di pianificazione nazionale, il cui finanziamento è stato deciso, devono essere prese in considerazione nel programma d'agglomerato a livello strategico e nelle misure.

Per le pianificazioni cantonali vanno menzionati il piano direttore cantonale e altre pianificazioni cantonali (piani settoriali cantonali, piano per l'offerta dei trasporti pubblici, programmi per la costruzione di infrastrutture stradali, piani direttori per biciclette, programmi di risanamento e di monitoraggio per i tratti a rischio incidente, altri programmi di sicurezza del traffico degli uffici costruzioni e polizia, strategie per

la gestione dei parcheggi, piani di misure per la protezione dell'aria, catasto delle emissioni foniche e di sostanze nocive, strategie di sviluppo del paesaggio ecc.). Queste pianificazioni vanno considerate in base al loro grado di obbligatorietà.

Tra le altre pianificazioni rilevanti vanno annoverate, ad esempio, le pianificazioni regionali e le pianificazioni estere limitrofe per gli agglomerati il cui perimetro supera i confini nazionali; queste pianificazioni sono pure da considerare, se risultano vincolanti per le autorità.

Articolo 7 (requisiti di base)

Per poter essere valutato dall'ARE, sia a livello delle singole misure che nella sua globalità, un programma d'agglomerato deve innanzitutto soddisfare determinati requisiti di base. Oltre a rendere comprensibile e rigoroso un programma d'agglomerato, tali requisiti forniscono basi comparabili sui cui fondare l'esame, nell'ottica di garantire a tutti i programmi inoltrati un trattamento per quanto possibile equivalente. Assicurano inoltre che un programma d'agglomerato goda di un ampio sostegno tra gli enti territoriali e la popolazione, il che in ultima analisi aiuta a far sì che l'attuazione delle misure avvenga nel rispetto dei termini previsti nelle convenzioni sulle prestazioni.

Lettera a (enti responsabili e partecipazione)

La lettera a presuppone la creazione di un ente responsabile, di cui deve essere dimostrata l'esistenza. Oltre all'avvenuto coinvolgimento degli enti territoriali interessati, nel programma d'agglomerato occorre anche dimostrare che la popolazione è stata informata in modo adeguato e che ha avuto la possibilità di esprimersi a riguardo. Lo scopo è far sì che il programma d'agglomerato goda di un ampio appoggio sul piano politico, in vista di un'attuazione quanto più possibile agevole e rapida delle misure incluse nelle convenzioni sulle prestazioni.

La prova di cui alla lettera a va fornita idealmente in un capitolo a sé stante della parte principale.

Conformemente all'articolo 23 OUMin, la pianificazione e la realizzazione dei programmi d'agglomerato competono agli enti responsabili. Questi ultimi sono segnatamente responsabili dell'opportunità e della correttezza tecnica delle singole parti del programma (art. 23 cpv. 1 OUMin), garantiscono l'obbligatorietà dei singoli programmi d'agglomerato e provvedono alla sua attuazione coordinata (art. 23 cpv. 2 OUMin). Gli enti responsabili devono fornire alla Confederazione la prova che gli organi competenti dei singoli enti territoriali si sono impegnati ad attuare al programma d'agglomerato. Insieme all'ente responsabile, tutte le parti coinvolte nel programma d'agglomerato (Cantoni, Comuni ed eventualmente enti regionali) si rivolgono alla Confederazione con una sola voce, ossia per il tramite di un interlocutore comune. L'ideale è la creazione di un ente responsabile dotato di personalità giuridica, che disponga di un assetto organizzativo e di competenze tali da garantire massima efficienza e un largo appoggio tanto in sede di elaborazione del programma d'agglomerato quanto in sede di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni.

Gli enti territoriali nel corrispondente perimetro di appartenenza del programma d'agglomerato (Comuni, enti regionali e Cantoni) devono partecipare all'elaborazione e all'attuazione del programma d'agglomerato tramite le rispettive autorità politiche preposte e gli uffici tecnici competenti (in primis le divisioni dei trasporti e della pianificazione del territorio. Le misure che rientrano nella sfera di competenza degli enti territoriali interessati devono essere approvate di volta in volta dagli organi competenti (ad es. i Municipi), anche perché deve essere assicurato il finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti del programma d'agglomerato (cfr. art. 17c lett. c LUMin). Per il momento, non è invece necessaria l'autorizzazione dell'organo (ad es. il Consiglio comunale) cui compete il credito di costruzione. Nel caso dei programmi d'agglomerato il cui perimetro supera i confini nazionali, anche gli enti territoriali dei Paesi esteri interessati devono essere coinvolti nell'elaborazione del programma e nell'attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni.

Oltre a ricevere un'adeguata informazione sui contenuti di un programma d'agglomerato, la popolazione deve avere avuto l'opportunità comprovata di esprimere il proprio parere. A tal fine, occorre fornire sufficiente tempo e la documentazione pertinente. Gli enti responsabili sono liberi di decidere le modalità

di coinvolgimento della popolazione. Sono ipotizzabili soluzioni quali una piattaforma online, eventi informativi oppure una procedura di partecipazione scritta. Non è tuttavia obbligatorio svolgere una procedura di consultazione o una procedura analoga a livello cantonale. Se le disposizioni di un programma d'agglomerato e le relative misure vengono riprese nel piano direttore cantonale o in un piano direttore regionale, la partecipazione della popolazione può essere assicurata nell'ambito della procedura relativa al piano direttore, così da evitare doppiioni.

Lettera b (completezza e filo conduttore)

Un programma d'agglomerato può considerarsi completo se soddisfa il requisito di una pianificazione globale coerente secondo l'articolo 6 nei settori trasporti e insediamenti e include tutti gli elementi di cui all'articolo 2 capoverso 1, presentati in maniera tale da integrarsi a vicenda e seguire una linea logica (filo conduttore). La completezza e il filo conduttore di un programma d'agglomerato sono requisiti fondamentali in vista di un esame efficiente da parte della Confederazione. Per quanto riguarda la strutturazione della parte principale, si raccomanda di osservare l'ordine prescelto nell'articolo 2 capoverso 1.

Lettera c (definizione di misure prioritarie)

Il programma d'agglomerato deve contenere misure di cui all'articolo 4 capoverso 1 (misure infrastrutturali di trasporto, misure di trasporto e misure relative agli insediamenti non cofinanziate dalla Confederazione). Queste misure devono essere definite e giustificate sulla base dello scenario auspicato, della necessità d'intervento e delle strategie settoriali; inoltre, vanno coordinate con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe (cfr. spiegazioni relative all'art. 6 lett. c). Il grado di priorità delle misure viene stabilito in base allo scenario auspicato, le strategie settoriali, la necessità d'intervento nonché il rapporto di attuazione.

Lettera d (prova di un controllo per l'avvio dell'esecuzione e dell'attuazione)

Gli enti responsabili non solo elaborano i programmi d'agglomerato, ma devono anche assicurare la relativa attuazione secondo le disposizioni delle convenzioni sulle prestazioni. La Confederazione deve avere la garanzia che l'ente responsabile si sia organizzato di conseguenza. L'ente responsabile deve perciò indicare quali provvedimenti saranno adottati per garantire, con le autorità competenti, che le misure siano attuate in modo efficiente e nei termini previsti. Le modalità di attuazione devono inoltre rispecchiare lo scenario auspicato e le strategie settoriali; occorre indicare come si sono organizzati in questo senso gli enti responsabili e quali sono i processi previsti.

Tra questi rientra in particolare un controllo sull'attuazione, da ripetere a intervalli regolari (di norma, annualmente) e da svolgere sotto forma di tabelle oppure tramite una «piattaforma di controllo» (vedi ad es. il portale dell'agglomerato San Gallo). Si sono pure dimostrati efficaci gli incontri e le discussioni regolari tra gli enti responsabili e le autorità, competenti per l'attuazione di una misura. In questi incontri è possibile rilevare i nessi tra il programma d'agglomerato e le singole misure nonché discutere le eventuali difficoltà riscontrate in sede di attuazione.

Articolo 8 (approvazione cantonale del programma d'agglomerato)

Poiché non tutti gli enti responsabili dispongono di una personalità giuridica, non è con tali enti che la Confederazione sottoscrive le convenzioni sulle prestazioni (cfr. art. 24 cpv. 1 OUMin), bensì con i Cantoni interessati. Anche i contributi federali vengono versati agli enti responsabili per il tramite dei Cantoni (cfr. art. 17b cpv. 1 LUMin), ai quali compete tra l'altro la responsabilità per il finanziamento e l'attuazione di numerose misure dei programmi d'agglomerato. Ne consegue che ai Cantoni viene attribuito un ruolo di attori chiave nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

Nell'esaminare i programmi d'agglomerato, l'ARE si basa essenzialmente sulle indicazioni fornite; è quindi fondamentale che tali indicazioni siano veritiere. A garanzia di questo aspetto, è previsto che la loro correttezza venga avallata dall'autorità che detiene la responsabilità politica a livello cantonale. Per

tali ragioni e per garantire un'attuazione coerente del programma d'agglomerato e delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni, il programma d'agglomerato necessita obbligatoriamente dell'approvazione dell'autorità cantonale competente, che corrisponde in genere al Consiglio di Stato.

Articolo 9 (presentazione)

Capoverso 1 (scadenza per la presentazione dei programmi d'agglomerato)

L'ARE comunica per tempo e in forma scritta agli enti responsabili la data entro cui devono presentare i programmi d'agglomerato. Se un programma d'agglomerato viene presentato dopo la data prevista, non è più possibile garantire un trattamento equivalente di tutti i programmi d'agglomerato da esaminare oppure la procedura d'esame per tutti i programmi d'agglomerato presentati subirebbe un ritardo. Per queste ragioni, la Confederazione non esamina i programmi d'agglomerato presentati in ritardo.

Capoverso 2 (comunicazione della presentazione di un programma d'agglomerato)

Gli enti responsabili sono tenuti a comunicare all'ARE la propria intenzione di presentare un programma d'agglomerato un anno prima della data di cui al capoverso 1. Da un lato, ciò è necessario perché l'elaborazione o rielaborazione di un programma d'agglomerato conforme ai requisiti federali costituisce un compito complesso, che presuppone il coinvolgimento di tutta una serie di attori e necessita di conseguenza di sufficiente tempo. Dall'altro lato, l'ARE usufruisce così di condizioni ottimali per preparare la procedura d'esame, nonché di predisporre la necessaria documentazione in modo corretto. Una preparazione adeguata contribuisce in maniera sostanziale a un esame efficiente. Se la presentazione di un programma non è comunicata per tempo, l'ARE si riserva quindi il diritto di non procedere all'esame, qualora ritenga che non sia possibile effettuare una valutazione adeguata. Questa disposizione consente all'ARE di astenersi dall'esaminare un programma d'agglomerato presentato dopo la data stabilita, conformemente al principio di proporzionalità.

Una preparazione adeguata con incontri tra l'ente responsabile e l'ARE contribuisce a migliorare l'efficienza della procedura d'esame. Questi incontri vengono organizzati su iniziativa dell'ente responsabile (i cosiddetti «colloqui preparatori»).

Sezione 2: Procedura d'esame

La procedura d'esame si articola in quattro fasi: esame preliminare, esame dei requisiti di base, valutazione delle misure e valutazione del programma. L'ARE riporta gli esiti dell'esame in un rapporto sul quale l'ente responsabile interessato ha il diritto di esprimersi preventivamente.

Articolo 10 (uffici federali coinvolti)

In questo articolo sono menzionate le competenti autorità federali che prendono parte all'esame dei programmi d'agglomerato sotto la guida dell'ARE (art. 32 cpv. 5 OUMin). L'Ufficio federale delle strade (USTRA), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) sono coinvolti sul piano tecnico nella valutazione degli aspetti concernenti i trasporti e l'ambiente.

Articolo 11 (esame preliminare)

Capoverso 1 (esame dei requisiti di cui agli articoli 1 – 3 e 8)

Una volta ricevuti i programmi d'agglomerato, l'ARE svolge un esame preliminare finalizzato a verificare il rispetto dei requisiti formali di cui agli articoli 1 – 3 e 8, ovvero la presenza di tutti gli elementi indispensabili per procedere all'esame vero e proprio. Un programma d'agglomerato deve includere una parte principale, una parte con le misure e le tabelle di attuazione (cfr. art. 1), nonché indicare gli elementi di cui all'articolo 2 capoverso 2 e all'articolo 1 lettera c. La parte con le misure deve includere almeno gli

elementi di cui all'articolo 3; il programma d'agglomerato deve essere inoltre stato approvato dall'autorità cantonale competente (cfr. art. 8).

Capoverso 2 (fornire informazioni mancanti)

All'ente responsabile viene concesso un termine di 21 giorni per completare e eventualmente fornire le informazioni mancanti. Il termine decorre dalla data di notifica (tramite e-mail) della proroga da parte dell'ARE all'ente responsabile. Poiché la procedura d'esame prevede scadenze molto ravvicinate tra loro, questo termine supplementare non può essere ulteriormente prorogato.

Capoverso 3 (conseguenza del ritardo)

In questa disposizione sono esplicitate le conseguenze di un eventuale ritardo: se le informazioni mancanti non vengono fornite o se la documentazione non viene integrata o non lo è in maniera sufficiente e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata del programma d'agglomerato, l'ARE non procederà con l'esame. La Confederazione dichiarerà conclusa la procedura d'esame per il programma d'agglomerato in questione e provvederà a darne tempestivamente comunicazione scritta all'ente responsabile.

Con l'aggiunta «e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata» l'ARE può decidere in base al principio di proporzionalità; ad esempio, l'ARE può considerare le diverse condizioni quadro degli agglomerati.

Articolo 12 (esame dei requisiti di base)

Capoverso 1 (esame dei requisiti di base)

I requisiti di base vengono riesaminati a ogni generazione. Affinché sia possibile effettuare una valutazione adeguata di un programma d'agglomerato e l'ARE possa procedere con il relativo esame, devono essere soddisfatti in linea di principio tutti i requisiti di base. Questi ultimi possono essere adeguati per tenere conto delle problematiche specifiche e delle dimensioni della città o dell'agglomerato che riceve i contributi.

Capoverso 2 (conseguenza del ritardo)

Se un programma d'agglomerato non soddisfa un requisito di base e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata, non verrà esaminato. Questa conseguenza si verifica indipendentemente dal fatto che abbia o meno beneficiato di contributi in una precedente generazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. Non appena si è concluso il primo esame di tutti i programmi d'agglomerato presentati, l'ente responsabile ne riceve comunicazione mediante un breve rapporto nel quale vengono specificati i requisiti di base non soddisfatti.

Con l'aggiunta «e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata» l'ARE può decidere in base al principio di proporzionalità; ad esempio, l'ARE può considerare le diverse condizioni quadro degli agglomerati.

Articolo 13 (valutazione delle misure)

Capoverso 1 (oggetto della valutazione delle misure)

La Confederazione esamina tutte le misure di cui all'articolo 4 capoverso 1. In particolare, esamina in modo approfondito le misure infrastrutturali di trasporto, visto e considerato che le cofinanzia. La procedura di valutazione viene disciplinata al capoverso 3. Le misure di trasporto e le misure relative agli insediamenti sono valutate in base alla loro coerenza con il programma d'agglomerato e con le altre misure previste dal programma.

Capoverso 2 (definizione del grado di priorità da parte della Confederazione)

Gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame valutano il grado di priorità attribuito alle misure del programma d'agglomerato e hanno la facoltà di adeguarlo qualora quello proposto dall'ente responsabile non possa oggettivamente essere mantenuto. La modifica del grado di priorità può avvenire solo sotto forma di un declassamento (ad es. da misura A a misura B oppure da misura B a misura C e non viceversa).

Capoverso 3 (valutazione delle misure infrastrutturali di trasporto)

L'ARE valuta le misure infrastrutturali di trasporto basandosi sulle informazioni fornite nel programma d'agglomerato in merito ai criteri di cui all'articolo 4 capoverso 3.

In riferimento al criterio «*fattibilità di cofinanziamento* da parte della Confederazione», l'ARE verifica se le misure indicate sono conformi all'articolo 17a capoversi 1–3 LUMin. Le misure relative alle infrastrutture di trasporto cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato sono menzionate nel commento relativo all'articolo 4 capoverso 1.

I contributi sono versati soltanto per le misure infrastrutturali di trasporto che adempiono al requisito di *coerenza* di cui all'articolo 6, il che significa che tali misure devono basarsi sullo scenario auspicato, sulla necessità d'intervento rilevata e sulle strategie settoriali nonché iscriversi in una pianificazione globale dei trasporti ed essere coordinate con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali. I progetti previsti devono inoltre essere conformi ai piani direttori cantonali (cfr. art. 17c lett. a e b LUMin). Le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziabili devono pertanto essere coordinate con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe e, infine, devono tenere conto delle generazioni precedenti.

Il criterio relativo allo stato della pianificazione serve a valutare a che punto si trova una data misura infrastrutturale di trasporto. Le informazioni fornite in merito consentono di chiarire se sarà possibile avviare l'esecuzione del progetto di costruzione associato alla misura in questione entro il termine stabilito nell'articolo 3 lettera a e, di conseguenza, se sia giustificato un cofinanziamento da parte della Confederazione nella generazione in corso. Se lo stato della pianificazione è insufficiente, gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame provvedono ad adeguare il grado di priorità attribuito alla misura (cfr. cpv. 2).

Un altro criterio che interviene nella valutazione delle misure è il *rapporto costi-benefici*. L'articolo 17a capoverso 1 LUMin esige che le misure sostenute dalla Confederazione contribuiscano a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti.

Il rapporto costi-benefici di una misura infrastrutturale di trasporto è determinato mettendo a confronto i costi d'investimento con i benefici che essa comporta.

Per valutare i costi, le singole misure vengono attribuite a categorie di costo (elevato, medio, basso) in funzione delle dimensioni dell'agglomerato interessato. I costi d'investimento previsti sono calcolati in funzione di uno stato dei prezzi uniforme, in modo da assicurare un trattamento equivalente di tutti i programmi d'agglomerato.

Per valutare i benefici di una misura, ci si basa invece sugli obiettivi d'efficacia di cui all'articolo 17d capoverso 2 LUMin; nello specifico gli obiettivi d'efficacia ponderati sono i seguenti: migliore qualità del sistema dei trasporti (lett. a), maggior sviluppo centripeto degli insediamenti (lett. b), minor carico ambientale e minor impiego di risorse (lett. c) e maggiore sicurezza del traffico (lett. d). Per stabilire se una misura raggiunge questi obiettivi vengono impiegati appositi criteri d'efficacia precisati nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato. Si decide se una misura è utile mettendo a confronto la situazione che si verrebbe a creare con e senza la sua attuazione. Per determinate categorie di misure sono richiesti dati quantitativi, di cui si fa menzione nelle DIPTA.

Alla fine, solo le misure il cui rapporto costi-benefici risulta essere da buono a ottimo sono ritenute «cofinanziabili dalla Confederazione» nella generazione in corso. Nella valutazione del rapporto costi-

benefici di una misura, l'ARE tiene debitamente conto delle condizioni specifiche dell'agglomerato e delle particolarità dei grandi progetti difficili da finanziare.

La fattibilità di una misura infrastrutturale di trasporto viene valutata in base al fatto che è pronta per la realizzazione e il suo finanziamento è assicurato (cfr. commento relativo all'art. 4 cpv. 3 lett. e). Se la Confederazione è dell'avviso che una misura prevista non abbia ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento, la riclassifica come misura B (cfr. cpv. 2).

Per quanto concerne le misure infrastrutturali di trasporto implementate all'estero, la fattibilità di cofinanziamento viene decisa valutando se hanno un beneficio determinante in Svizzera (art. 4 cpv. 4).

Articolo 14 (valutazione del programma)

Capoverso 1 (valutazione del programma)

In questo capoverso si trovano i criteri su cui si basa la valutazione del programma: il rapporto costi-benefici e lo stato di attuazione.

Il rapporto costi-benefici di un programma d'agglomerato è determinante per fissare l'aliquota di contribuzione e, di conseguenza, l'entità dei contributi federali di cui beneficeranno le misure cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (art. 17d cpv. 1 LUMin). L'aliquota di contribuzione si situa tra il 30 e il 50 per cento della somma dei costi computabili documentati secondo l'articolo 21 capoverso 1 OUMin e dell'importo complessivo stabilito dalla Confederazione per i contributi federali forfetari relativi ai provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin (cfr. art. 22 OUMin).

Sono esclusi dal cofinanziamento i programmi d'agglomerato che presentano benefici poco significativi o costi troppo elevati.

Nell'ambito della valutazione dello stato di attuazione, la Confederazione decide se decurtare o meno l'aliquota di contribuzione a causa di un'attuazione insufficiente.

Capoverso 2 (valutazione del rapporto costi-benefici)

Per valutare il rapporto costi-benefici sono determinanti le misure della generazione in corso classificate come misure A o B in seguito dell'esame della Confederazione. Alla luce di questa considerazione, va valutata l'efficacia di due generazioni (vale a dire, un periodo di ca. 8 anni).

Nel quadro della valutazione dei benefici, si considera l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato secondo i seguenti obiettivi: migliore qualità del sistema dei trasporti; maggior sviluppo centripeto degli insediamenti; minor carico ambientale e minor impiego di risorse; maggiore sicurezza del traffico (cfr. art. 17d cpv. 2 lett. a – d LUMin). Inoltre, vengono valutati gli elementi di cui all'articolo 2 capoverso 1 nonché la coerenza di cui all'articolo 6. Le misure, che sono state classificate come misura A e B dagli Uffici federali coinvolti, possono esplicitare i loro effetti positivi se sono integrate in strategie settoriali efficaci e se sono scaturite dall'analisi della situazione e delle tendenze, dallo scenario auspicato e dalla necessità d'intervento aggiornata. Se in una generazione precedente è stata conclusa una convenzione sulle prestazioni, il programma d'agglomerato deve basarsi anche sullo scenario auspicato, le strategie settoriali e le misure delle generazioni precedenti.

L'efficacia di un programma d'agglomerato viene determinata con un confronto dello stato di sviluppo con e senza programma d'agglomerato; si tratta di un'analisi di tipo qualitativo, supportata laddove possibile da dati quantitativi.

La valutazione del rapporto costi-benefici è graduata in base alle dimensioni dell'agglomerato (piccoli, medi e grandi agglomerati). Inoltre la Confederazione tiene conto anche di ulteriori particolarità più specifiche degli agglomerati (ad es. gli agglomerati il cui perimetro va al di là dei confini nazionali, gli agglomerati nelle regioni di montagna, gli agglomerati a carattere turistico, nonché ulteriori specificità territoriali o istituzionali). Il presupposto è che queste particolarità siano giustificate nella parte principale secondo l'articolo 2.

Capoverso 3 (valutazione dello stato di attuazione)

Nel quadro della valutazione dello stato di attuazione, viene valutato lo stato di attuazione delle misure conformemente alle convenzioni sulle prestazioni e ai corrispondenti programmi d'agglomerato. La base per la valutazione è costituita dal rapporto di attuazione (art. 2 cpv. 1 lett. f) e dalle tabelle di attuazione (art. 1 lett. c).

Al momento dell'esame di un programma d'agglomerato, l'attuazione delle misure della generazione non è in genere ancora in una fase avanzata, poiché la corrispondente convenzione sulle prestazioni è stata conclusa non più di due anni prima. Per questo motivo, la valutazione dello stato di attuazione si concentra sulle misure previste dalla convenzione sulle prestazioni della penultima generazione. Per poter valutare la coerenza tra una generazione e l'altra ai sensi dell'articolo 6 lettera a, va tuttavia presentato lo stato di attuazione relativo anche alle altre generazioni precedenti. Ciò vale pure per gli enti responsabili che non hanno presentato un programma d'agglomerato nella penultima generazione.

La valutazione dello stato di attuazione delle misure concordate e dei rispettivi programmi d'agglomerato può avere un esito positivo anche in presenza di ritardi, se questi ultimi sono motivati e se, in funzione delle mutate condizioni quadro, vengono definite idonee misure sostitutive.

Se lo stato di attuazione riceve invece una valutazione negativa, l'aliquota di contribuzione viene ridotta del 5 per cento. Anche in caso di una valutazione negativa, l'aliquota di contribuzione è di almeno il 30 per cento.

Il metodo per la valutazione dello stato di attuazione viene presentato nelle DIPTA.

Articolo 15 (rapporto d'esame)

Capoverso 1 (contenuto)

L'ARE riassume i risultati emersi dalla procedura d'esame in un apposito rapporto. I vari rapporti d'esame costituiscono la base per il messaggio concernente il decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato, oltre a servire agli enti responsabili da riferimento per l'ulteriore sviluppo dei rispettivi programmi d'agglomerato.

Capoverso 2 (diritto d'esprimersi)

Non appena sono disponibili i risultati provvisori dell'esame condotto dall'ARE sul programma d'agglomerato ed è stata redatta la bozza del rapporto d'esame, l'ente responsabile e l'ARE organizzano un incontro tecnico per verificare, in particolare, che in sede d'esame la Confederazione abbia considerato tutti gli argomenti rilevanti adottati dall'ente responsabile e che la coerenza del programma d'agglomerato sia rimasta intatta nonostante le eventuali modifiche del grado di priorità delle misure decise dagli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame. Il rapporto d'esame può eventualmente essere modificato per riflettere i punti emersi nell'ambito di questo incontro.

Sezione 3: Contributi federali forfettari per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin

Questa sezione contiene le disposizioni sui contributi federali forfettari per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin.

Articolo 16 (limite massimo dei costi d'investimento)

In questo articolo il DATEC, d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze e sulla base dell'articolo 21a capoverso 2 OUMin, disciplina il limite massimo dei costi d'investimento per i provvedimenti che beneficiano di contributi federali forfettari secondo l'articolo 21a OUMin. Questo limite massimo dei costi ammonta a 5 milioni di franchi (IVA e rincaro esclusi).

Per l'ammontare dei costi di investimento si tratta del contributo massimo possibile; vale a dire che se una misura presenta costi d'investimento pari ad al massimo 5 milioni di franchi (IVA e rincaro esclusi) può quindi essere cofinanziata con contributi federali forfettari.

Articolo 17 (calcolo)

In virtù dell'articolo 21a capoverso 3 OUMin, la presente ordinanza contiene prescrizioni che devono essere tenute in considerazione per il calcolo dei contributi forfettari per i provvedimenti menzionati all'articolo 21a OUMin. Tali contributi sono calcolati sulla base dei costi standardizzati per unità di prestazione, con una possibile riduzione dovuta alla qualità concettuale delle rispettive categorie di provvedimenti. La Confederazione partecipa al cofinanziamento dell'ammontare scaturito tramite l'aliquota fissata nel relativo decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato per l'agglomerato in questione.

Capoverso 1 (metodo di calcolo dei costi standardizzati)

Per ogni categoria di provvedimenti secondo l'articolo 21a capoverso 1 OUMin (traffico lento [lett. a], riqualifica e sicurezza dello spazio stradale [lett. b], gestione del sistema dei trasporti [lett. c] o riqualifica di fermate di tram e autobus [lett. d]), la Confederazione determina i costi massimi standardizzati per unità di prestazione. Tali costi sono definiti sulla base di dieci provvedimenti comparabili e cofinanziabili per i quali sono stati determinati i costi d'investimento più elevati nei programmi d'agglomerato presentati in una generazione; in questo modo si tiene conto anche di circostanze particolari e si possono creare sottocategorie di provvedimenti. Per unità di prestazione s'intende in primis i metri lineari, i metri quadrati, il numero di unità o i nodi.

Se un programma d'agglomerato della medesima generazione prevede per un provvedimento di una categoria di costi d'investimento inferiori per unità di prestazione rispetto ai costi standardizzati stabiliti per questo provvedimento, per il calcolo dei costi standardizzati vengono impiegati i costi per unità di prestazione indicanti dall'agglomerato.

I costi standardizzati massimi applicabili per una generazione di programmi d'agglomerati come pure i dettagli sull'applicazione del metodo di calcolo sono presentati nel rapporto esplicativo sull'esame dei programmi d'agglomerato.

Capoverso 2 (valutazione della qualità concettuale)

Oltre ai costi standardizzati per unità di prestazione, il calcolo dei contributi federali forfettari si basa sulla qualità concettuale delle rispettive categorie di provvedimenti (cfr. art. 21a cpv. 3 OUMin).

La qualità concettuale viene poi valutata esaminando se i provvedimenti che beneficiano contributi federali forfettari sono integrati sistemicamente nella pianificazione globale dei trasporti. Per integrazione sistemica si intende una strategia globale coerente sul piano territoriale e dei contenuti (lett. a). Inoltre, la qualità concettuale deve contribuire a far sì che i provvedimenti abbiano un effetto positivo sul programma d'agglomerato (cfr. lett. b). In questo si vuole evitare che provvedimenti isolati con un effetto ridotto siano oggetto di una richiesta di cofinanziamento.

Capoverso 3 (possibile riduzione dei contributi)

A seconda degli esiti dell'esame di cui al capoverso 2, i costi standardizzati possono subire una riduzione del cinque, dieci o 15 per cento rispetto all'ammontare calcolato secondo il metodo di cui al capoverso 1.

Capoverso 4 (aliquota di contribuzione)

L'aliquota di contribuzione della Confederazione per i programmi d'agglomerato si situa tra il 30 e il 50 per cento. Tale partecipazione vale anche per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin (cfr. art. 22 OUMin). Di conseguenza, l'aliquota fissata nel corrispondente decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato per l'agglomerato interessato deve essere considerata anche per il calcolo dei contributi federali forfettari.

La ripartizione dei contributi federali forfettari assegnati all'interno dell'agglomerato è di competenza dell'ente responsabile.

Sezione 4: Attuazione dei programmi d'agglomerato

Questa sezione comprende le disposizioni concernenti i termini previsti per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione (art. 18), i requisiti relativi alle misure rilevanti per il piano direttore (art. 19) e l'obbligo d'informazione (art. 20).

Articolo 18 (avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione)

In virtù dell'articolo 17e capoverso 2 LUMin, il DATEC stabilisce i termini per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Tali termini sono validi per i programmi d'agglomerato a partire dalla terza generazione (termine di esecuzione di sei anni come disposizione transitoria) o dalla quarta generazione (termine di esecuzione di cinque anni).

L'esecuzione di un progetto di costruzione inizia con il «primo colpo di piccone», che l'ente responsabile deve documentare alla Confederazione. Un'altra soluzione, come ad esempio la data della conclusione dell'accordo sul finanziamento, è esclusa conformemente all'articolo 17e capoverso 2 LUMin. Se i lavori di costruzione non sono avviati entro il termine stabilito, il diritto ai contributi federali decisi dal Parlamento a favore di una misura di un programma d'agglomerato si estingue (cfr. art. 17e cpv. 2 secondo periodo). Questa disposizione vale anche per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin. In questo modo, è possibile impiegare i mezzi restanti nel FOSTRA per altri progetti e misure di cui all'articolo 5 capoverso 1 LFOSTRA.

Per garantire un'applicazione uniforme, i termini di esecuzione di cui al capoverso 1 del presente articolo nonché il relativo avvio devono essere applicati in ugual misura su tutte le categorie di misure (vale a dire, anche su misure parziali di un pacchetto di misure nonché per le misure che beneficiano di contributi federali forfettari). L'ente responsabile deve fornire la prova del rispetto del termine di esecuzione.

Capoverso 1 (termini)

Il termine per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione di cui all'articolo 17e capoverso 2 LUMin è di sei anni come disposizione transitoria per i programmi d'agglomerato di terza generazione e di cinque anni per i programmi d'agglomerato a partire dalla quarta generazione. Il termine è rispettato, se prima della sua scadenza è stata avviata l'esecuzione dei progetti di costruzione.

Con un termine di tre mesi dall'adozione del corrispondente decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato, si sceglie una data comune per l'inizio del termine previsto per l'avvio dell'esecuzione. Se si facesse riferimento alla conclusione della convenzione sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 24 OUMin, il termine di esecuzione potrebbe iniziare in date diverse per ogni agglomerato; ciò creerebbe un ulteriore onere per la verifica del rispetto dei termini. D'altronde non sarebbe possibile garantire un avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione il più rapido possibile dopo l'approvazione del decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato, poiché le convenzioni sulle prestazioni vengono normalmente sottoscritte solo dopo un certo periodo dall'adozione del decreto federale in questione.

Capoverso 2 (termine supplementare)

Le misure oggetto di una richiesta di cofinanziamento da parte della Confederazione nel quadro del programma Traffico d'agglomerato devono in linea di principio essere pronte per essere realizzate ed avere il finanziamento assicurato al momento dell'inoltro della domanda, cosicché appare possibile un inizio dei progetti di costruzione entro i termini di esecuzione previsti al capoverso 1 (cfr. art. 4 cpv. 3 lett. e). In casi eccezionali motivati, l'ARE può tuttavia concedere una tantum un termine supplementare unico di tre anni. In caso di applicazione del capoverso 3, la decorrenza del termine supplementare concesso è sospesa. Per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin non viene concesso nessun termine supplementare (vedi art. 18 cpv. 4).

I casi eccezionali che permettono di ottenere un termine supplementare di tre anni devono essere motivati in modo chiaro. Per «motivato» si intende un ritardo dell'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione non imputabile né all'ente responsabile e né all'ente preposto all'attuazione. Sono considerati motivi validi per la concessione di un termine supplementare, in particolare ritardi dovuti a un coordinamento necessario del progetto di costruzione con le pianificazioni della Confederazione o di Paesi esteri limitrofi oppure riconducibili a eventi naturali straordinari.

Un termine supplementare unico di tre anni può essere concesso una tantum per misure centrali di un programma d'agglomerato; tali misure devono riguardare un progetto di costruzione complesso, la cui esecuzione non può essere avviata (per un motivo debitamente motivato) entro il termine di esecuzione di cui al capoverso 1. Viene considerata «misura centrale» una misura che riveste una funzione chiave per il miglioramento del sistema dei trasporti per l'intero agglomerato oppure ne ricopre una parte significativa. Per «complesso» si intende invece, ad esempio, un progetto per il quale si richiede imperativamente una votazione popolare oppure che si estende su grandi dimensioni cantonali o oltre i confini nazionali.

La modifica o il raggruppamento di misure non rientra di norma tra le circostanze per cui viene concesso un termine supplementare. La modifica o il raggruppamento di misure sono spesso necessarie a seguito della presentazione di misure non pronte per essere realizzate e/o con il finanziamento non ancora approvato. Se delle misure vengono modificate o raggruppate, queste possono essere presentate nuovamente in una generazione successiva di programmi d'agglomerato, a condizione che non sia possibile avviare i lavori di costruzione entro il termine di cui al capoverso 1.

Il termine supplementare viene concesso solo per singole misure (o misure parziali di un pacchetto di misure) e non per l'intero programma d'agglomerato. L'ente responsabile deve fornire per iscritto all'ARE i motivi per cui è impossibile avviare l'esecuzione dei progetti di costruzione entro il termine. In caso di ritardo dell'esecuzione di una misura centrale, l'ente responsabile deve illustrare brevemente la sua funzione chiave per il sistema di trasporto e la complessità del progetto di costruzione.

La domanda per la concessione una tantum di un termine supplementare unico di tre anni deve essere trasmessa all'ARE al più tardi sei mesi prima della scadenza del termine di esecuzione previsto al capoverso 1. L'ARE comunica per iscritto all'ente responsabile interessato la decisione in merito alla concessione del termine supplementare richiesto.

Capoverso 3

La decorrenza dei termini è sospesa durante una procedura di ricorso (ad es. opposizione con funzione di rimedio giuridico, ricorso ecc.) per le misure interessate da tale procedura. Lo stesso vale in caso di riuscita formale di un referendum facoltativo contro una misura. Per le misure interessate dalla sospensione, il termine di cui al capoverso 1 scade quindi di conseguenza più tardi rispetto alle restanti misure del programma d'agglomerato. La decorrenza riprende non appena la decisione in merito alla procedura di ricorso o di referendum passa in giudicato.

Sia in caso di procedura di ricorso che in caso di referendum facoltativo, si tratta di ritardi non prevedibili, che l'ente responsabile o l'ente preposto all'attuazione non potevano influenzare. Una votazione popolare obbligatoria è perciò prevedibile dall'ente responsabile e non può quindi comportare una sospensione della decorrenza dei termini.

Su domanda dell'ente responsabile, la sospensione della decorrenza dei termini può essere estesa anche alle misure che dipendono direttamente da quella interessata in prima battuta dalla sospensione. Vi è una dipendenza di questo tipo se l'attuazione della misura in questione risponde a una certa logica solo se si può attuare anche la misura interessata dalla procedura di ricorso o dal referendum facoltativo. Questa dipendenza deve essere motivata brevemente.

La sospensione della decorrenza dei termini non vale ovviamente per tutte le misure di un programma d'agglomerato, ma solo per quelle misure (o parti di essa) interessate dalla procedura di ricorso. L'ente responsabile deve comunicare per iscritto all'ARE sia l'inizio che la fine della sospensione della decorrenza dei termini entro due mesi dall'avvio di una procedura di ricorso o dalla riuscita di un referendum facoltativo e dal passaggio in giudicato della decisione. Lo stesso obbligo vale in caso di eventuale estensione della sospensione della decorrenza dei termini su altre misure direttamente connesse con la misura interessata dalla sospensione dei termini. Un'informazione a riguardo fornita nel quadro del rapporto di attuazione non è sufficiente.

Capoverso 4 (disposizione concernente le misure che beneficiano di contributi forfettari)

In caso di misure ai sensi dell'articolo 21a OUMin (provvedimenti che beneficiano di contributi federali forfettari), si tratta di misure di piccola entità il cui cofinanziamento da parte della Confederazione avviene sulla base della qualità concettuale della categoria di misure e dei costi standardizzati per unità di prestazione. L'ente responsabile può utilizzare i contributi federali decisi anche per altre misure che beneficiano di contributi federali forfettari, a patto che le misure sostitutive soddisfino i presupposti legali: tali misure sostitutive devono poter essere assegnate a una categoria ai sensi dell'articolo 21a OUMin, i cui costi d'investimento indicati nel programma d'agglomerato non superino i 5 milioni di franchi (art. 21a cpv. 2 OUMin; art. 16), la nuova misura deve orientarsi alla qualità concettuale prevista nel programma d'agglomerato (art. 21a cpv. 3 OUMin). A seguito di questa possibilità di utilizzazione allargata del contributo federale forfettario, non si può escludere che un provvedimento che beneficia di contributi forfettari ai sensi dell'articolo 21a OUMin dipenda direttamente da una misura oggetto di una sospensione della decorrenza dei termini. Infine, grazie alla creazione del fondo a tempo indeterminato per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il progetto di costruzione potrà essere ripresentato come misura in un programma d'agglomerato di una successiva generazione, allo scopo di ottenere un cofinanziamento da parte della Confederazione. Alla luce di dette circostanze, appare giustificato non applicare i capoversi 2 (concessione una tantum di termine supplementare unico di tre anni) e 3 (sospensione della decorrenza dei termini) in caso di misure che beneficiano di contributi forfettari.

Articolo 19 (requisiti relativi alle misure rilevanti per il piano direttore)

Questo articolo precisa le condizioni riportate nell'articolo 17c lettera b LUMin, secondo cui le misure previste devono essere conformi ai piani direttori cantonali. Le misure interessate sono quelle con priorità A conformemente al messaggio concernente il decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato. La domanda di esame e approvazione del piano direttore adeguato secondo quanto emerso dal rapporto d'esame del programma d'agglomerato in questione deve essere presentata alla Confederazione tempestivamente; ciò al fine di garantire che, una volta approvato il decreto federale, siano soddisfatti i presupposti necessari per la conclusione della convenzione sulle prestazioni e sia dunque possibile sottoscrivere una tale convenzione il più rapidamente possibile.

Articolo 20 (obbligo d'informazione)

Capoverso 1 (in caso di modifica delle condizioni quadro)

Conformemente all'articolo 11 capoversi 2 e 3 della legge del 5 ottobre 1990¹² sui sussidi, il richiedente ha l'obbligo di fornire tutte le informazioni necessarie, e questo sia prima che dopo la concessione degli

¹² RS 616.1

aiuti finanziari. Questo obbligo d'informazione viene sancito nell'OPTA in maniera specifica per il programma Traffico d'agglomerato.

Capoverso 2 (per il controllo degli effetti)

Il controllo degli effetti del programma Traffico d'agglomerato svolto dalla Confederazione deriva dall'obbligo posto al Consiglio federale di riferire all'Assemblea federale, nell'ambito del messaggio concernente il programma Traffico d'agglomerato, in merito allo stato di attuazione del programma (cfr. art. 8 lett. c LFOSTRA). Lo scopo di questo controllo è quello di determinare se i mezzi federali destinati al traffico d'agglomerato sono stati impiegati nel rispetto degli obiettivi prescritti dal legislatore, ovvero creare un sistema globale dei trasporti più efficiente e durevole nelle città e negli agglomerati (cfr. art. 17a cpv. 1 LUMin). Gli enti responsabili utilizzano inoltre i valori di riferimento per fissarsi obiettivi quantitativi, per valutare su una base quantitativa quanto è stato raggiunto, per analizzare i valori di riferimento e, se necessario, per adottare i provvedimenti del caso.

I valori di riferimento per gli indicatori di monitoraggio e di controllo non hanno nessuna ripercussione sulla valutazione delle misure o del programma da parte della Confederazione.

Gli enti responsabili coadiuvano tale controllo mettendo a disposizione ogni quattro anni informazioni (in forma succinta e motivata) sui valori di riferimento per gli indicatori di monitoraggio e di controllo. Gli enti responsabili sono tenuti a ottemperare a questo obbligo di collaborare anche nel caso in cui saltino una generazione. Le informazioni necessarie vengono richieste con l'ausilio di un questionario. Per consentire alla Confederazione di eseguire un controllo degli effetti coerente e uniforme, gli enti responsabili devono trasmettere le informazioni attenendosi alle prescrizioni dell'ARE.

Esistono cinque diversi indicatori di monitoraggio e di controllo. L'indicatore relativo alla ripartizione modale («modal split») indica la percentuale del trasporto individuale motorizzato misurata in base alla distanza giornaliera ed è orientato al principio del luogo di domicilio (lett. a). Un altro indicatore è costituito dai dati sugli incidenti: si prende in esame il numero di persone che, per ogni 1000 abitanti e 0,5 posti di lavoro, sono state coinvolte in incidenti nella rete delle strade cantonali o comunali e che hanno riportato ferite o sono decedute (lett. b). Altri indicatori MOCA sono poi il numero di abitanti per classe di collegamento del trasporto pubblico (lett. c) e il numero di occupati per classe di collegamento del trasporto pubblico (lett. d). La classe di collegamento del trasporto pubblico fornisce infatti dettagli sul livello di accessibilità di una località con tali mezzi di trasporto. L'ultimo dei cinque indicatori è la densità delle zone per l'abitazione, delle zone miste e delle zone centrali (lett. e), per il quale viene rilevato il numero di abitanti e di occupati per ogni ettaro di dette zone.

Capoverso 3 (tabelle di attuazione)

Anche le tabelle di attuazione di cui all'articolo 1 lettera c devono essere trasmesse all'ARE ogni quattro anni, se l'ente responsabile non inoltra nessun programma d'agglomerato nella generazione in corso. Ciò è necessario per far sì che il Consiglio federale possa adempiere il suo obbligo di riferire all'Assemblea federale in merito allo stato di attuazione del programma (cfr. art. 8 lett. c LFOSTRA).

Sezione 5: Disposizioni finali

Articolo 21 (considerazione dei programmi d'agglomerato)

Anche per i programmi d'agglomerato vige il principio sancito all'articolo 2 capoverso 1 della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT¹³), secondo il quale Confederazione, Cantoni e Comuni elaborano e coordinano le pianificazioni necessarie ai loro compiti d'incidenza territoriale (il cosiddetto principio di equivalenza «controcorrente»). I programmi d'agglomerato contengono una pianificazione globale concernente gli insediamenti e la politica dei trasporti. È perciò opportuno che la

¹³ RS 700

Confederazione possa basarsi sui programmi d'agglomerato nell'elaborazione di pianificazioni settoriali nel settore dei trasporti (piani settoriali dei trasporti / PROSSIF / PROSTRA).

Gli enti responsabili hanno quindi anche la possibilità di presentare le proprie riflessioni a livello pianificatorio su misure previste dalle pianificazioni nazionali. Condizione fondamentale è che simili riflessioni siano concordate con gli uffici federali centrali competenti nel quadro delle procedure disposte per legge (cfr. p. es. art. 48a-d Lferr) prima che il programma d'agglomerato venga presentato.

Articolo 22 (esecuzione)

Il compito di esaminare i programmi d'agglomerato compete all'ARE (cfr. art. 32 cpv. 5 OUMin). Nel farlo, l'Ufficio si attiene ai principi dello Stato di diritto ai sensi dell'articolo 5 della Costituzione federale (legalità, proporzionalità, uguaglianza giuridica, buona fede). Per precisazioni sull'esame dei programmi d'agglomerato si rimanda alle DIPTA, nelle quali viene illustrato in particolare in che modo gli enti responsabili possono dimostrare il rispetto dei requisiti di cui agli articoli 17a e 17c LUMin. La stretta collaborazione tra i Cantoni e gli enti responsabili nella fase di elaborazione delle DIPTA (gruppo di lavoro, consultazioni) si è rivelata molto efficace e verrà mantenuta anche per i futuri aggiornamenti.

Articolo 23 (abrogazione di un altro atto normativo)

Con l'entrata in vigore dell'ordinanza del DATEC concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA), l'OCPTA viene abrogata. Le disposizioni in essa contenute vengono recepite nella nuova ordinanza.

Articolo 24 (entrata in vigore)

L'ordinanza entrerà in vigore il 1° febbraio 2020, per far sì che la quarta generazione dei programmi d'agglomerato possa essere sottoposta a esame secondo le nuove disposizioni.