



12 dicembre 2016

Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Factsheet «Incentivo al traffico d'agglomerato»

Sintesi

Il ruolo della Confederazione.....	2
Chi ha beneficiato finora dei programmi d'agglomerato?	2
FOSTRA: certezza di finanziamento nel lungo periodo	3

Città e agglomerati urbani sono fra i motori economici della Svizzera ed è lecito prevedere che popolazione, economia e posti di lavoro continueranno a crescere, ponendo sotto pressione l'infrastruttura di trasporto. Per mantenerne il grado di efficienza occorrono investimenti. Non disponendo però gli agglomerati, da soli, della forza finanziaria sufficiente, con i programmi d'agglomerato la Confederazione attinge risorse dal Fondo infrastrutturale per contribuire ai loro progetti in materia di trasporti. Tali risorse sarebbero destinate a esaurirsi, ma con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) queste potranno essere garantite nel lungo periodo.

Le maggiori criticità si incontrano proprio in questi centri. Gran parte delle code sulle autostrade e il massimo sfruttamento del trasporto pubblico vengono registrati intorno alle aree ad alta densità demografica. Per poter dare continuità alla gestione del traffico occorrono investimenti mirati nell'infrastruttura di trasporto degli agglomerati.

Con i programmi d'agglomerato la Confederazione ha creato pertanto uno strumento che consente a Cantoni, Città e Comuni di coordinare adeguatamente viabilità e sviluppo insediativo, oltre che di concertare la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura di trasporto.¹ La Confederazione sostiene progetti selezionati con contributi da un minimo del 30 a un massimo del 50% dell'investimento, stabilendo così un sostanziale incentivo alla messa a punto dei programmi. I fatti lo hanno dimostrato: le problematiche del traffico e le questioni legate all'andamento insediativo richiedono una prospettiva che vada al di là dei confini comunali.

¹ «Che cos'è un programma d'agglomerato?»: video su www.programmidagglomerato.ch

Le Prospettive di traffico 2040² della Confederazione evidenziano una netta crescita della circolazione sotto ogni profilo: questa è particolarmente accentuata fra le città e negli agglomerati.



Per questo in futuro i programmi di agglomerato acquisiranno sempre più importanza, in quanto la crescita demografica e la creazione dei posti di lavoro avrà luogo principalmente proprio negli agglomerati. I programmi garantiscono il sistema di trasporto più efficiente possibile e promuovono uno sviluppo insediativo di qualità e non dispersivo, in aree in cui vivono circa tre quarti della popolazione svizzera e viene realizzato circa l'84% del risultato economico. Le risorse finanziarie provengono attualmente dal Fondo infrastrutturale. Ma poiché quest'ultimo prevede una scadenza e i fondi sono in massima parte assegnati, occorre un'ulteriore fonte di finanziamento: il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), da cui la Confederazione attingerà in una prima fase annualmente in media circa 390 milioni di franchi per i progetti d'agglomerato.

Il ruolo della Confederazione

I contributi della Confederazione vengono concessi non a pioggia ma a progetto e nel rispetto di elevati requisiti qualitativi, garantendo in tal modo il sostegno soltanto ai progetti infrastrutturali più efficaci. L'elaborazione, la verifica e l'attuazione dei programmi d'agglomerato avviene sempre a cadenza quadriennale: al momento sono in corso quelli di prima e seconda generazione. I contributi federali per la terza generazione, da presentare alla Confederazione entro fine 2016, dovrebbero essere assegnati nel 2019.

Chi ha beneficiato finora dei programmi d'agglomerato?

Negli ultimi dieci anni sono stati 45 su 55 gli agglomerati urbani che hanno beneficiato delle risorse federali provenienti dal Fondo infrastrutturale. Dei 6 miliardi di franchi erogati, il Parlamento ha già autorizzato spese per 5,8 miliardi, assegnando quindi i fondi ai relativi progetti. Grazie a tali contributi i programmi d'agglomerato sono diventati un pilastro fondamentale per la pianificazione territoriale e dei trasporti elvetica. Molti progetti stradali, autoferrottranviari, nonché per la mobilità pedonale e ciclistica, hanno potuto essere realizzati soltanto con il sostegno della Confederazione.

I grandi agglomerati di Zurigo, Ginevra, Basilea, Losanna e Berna hanno programmi di trasporto particolarmente complessi da gestire e la Confederazione ha concesso loro elevati contributi. Dividendo questi contributi per il numero di abitanti e di occupati, si constata tuttavia che gli agglomerati di media grandezza, come Thun, Yverdon, Zugo e Sciaffusa, con i programmi di prima generazione hanno beneficiato delle risorse pro capite più elevate.

² www.are.admin.ch -> Prospettive di traffico 2040

Finora sono stati finanziati ad esempio progetti tranviari, di rete celere e autolinee, nodi di traffico multimodali, potenziamenti stradali, sistemi di gestione del traffico e misure a favore della mobilità pedonale e ciclistica. Fra i programmi infrastrutturali co-finanziati vi sono ad esempio il prolungamento della linea tranviaria di Basilea Città fino alla stazione ferroviaria di Saint-Louis in Francia, il tram di Berna Ovest, la linea M2 della metropolitana di Losanna da Ouchy a Les Croisettes e il nuovo collegamento di rete celere da Ginevra al circondario in territorio francese (CEVA). Inoltre è stato possibile realizzare progetti stradali, come il ponte della Poya nel Cantone di Friburgo, Wankdorfplatz a Berna o un'importante passante per Olten, e iniziative a favore della mobilità ciclistica e pedonale.

In passato la Confederazione non è stata in grado di soddisfare tutte le richieste di co-finanziamento per interventi sulle strutture di trasporto da parte degli agglomerati, in quanto di ammontare molto superiore (addirittura di cinque volte nel 2012) alle risorse finanziarie a disposizione. La Confederazione può sostenere quindi soltanto i progetti più urgenti, efficaci e maturi.

Distribuzione percentuale dei contributi federali ai programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione per tipi di progetto e dimensioni dell'agglomerato³

	Tram / Strada	Bus / Strada	Snodo multimodale	Mobilità lenta	Gestione traffico	Valorizzazione / Sicurezza spazio stradale	Capacità strada	Ferrovia
Grandi agglomerati	34 %	5 %	6 %	9 %	2 %	11 %	6 %	27 %
Medi agglomerati	2 %	7 %	12 %	24 %	9 %	14 %	16 %	16 %
Piccoli agglomerati	0 %	2 %	18 %	25 %	2 %	34 %	6 %	12 %
Tutti gli agglomerati	20 %	6 %	8 %	15 %	5 %	13 %	10 %	22 %

FOSTRA: certezza di finanziamento nel lungo periodo

Il FOSTRA crea le basi per mantenere in vita i programmi d'agglomerato rivelatisi efficaci. Se respinto, la realizzazione di numerose iniziative legate ai trasporti (strada, bus, tram, percorsi pedonali e ciclistici) sarebbe seriamente messa in discussione, ponendo la rete sempre più spesso a contatto con i propri limiti: i bus sarebbero sempre più affollati, le code sulle strade aumenterebbero e non sarebbe possibile creare collegamenti favorevoli e sufficientemente sicuri per i ciclisti.

I programmi d'agglomerato si sono dimostrati efficaci perché rafforzano le aree economiche e gli spazi vitali della Svizzera: per questo Consiglio federale e Parlamento vogliono mantenerli e garantire loro il necessario finanziamento con il FOSTRA.

- Il cofinanziamento dei progetti di trasporto da parte della Confederazione rappresenta un fattore centrale per il successo dei programmi d'agglomerato: spesso Cantoni e città non sono in grado di effettuare da soli i necessari investimenti e, a fronte dell'immutata necessità di intervenire, Consiglio federale e Parlamento ritengono necessario che la Confederazione confermi il proprio impegno finanziario.
- Le risorse per i contributi della Confederazione ai programmi d'agglomerato sono quasi interamente esaurite e giungeranno inoltre a scadenza nel 2027. La partecipazione finanziaria della Confederazione deve pertanto essere posta su nuove basi giuridiche, come si prevede di fare con il FOSTRA.
- Il progetto FOSTRA garantisce sufficienti risorse per il co-finanziamento: per i progetti negli agglomerati saranno erogati in una prima fase annualmente circa 390 milioni di franchi (in termini nominali, inclusi rincarato e imposta sul valore aggiunto).

³ Osservazioni sulle singole categorie: gli snodi multimodali riguardano tutti i mezzi di trasporto e semplificano ad esempio il passaggio dal bus alla ferrovia; la mobilità lenta comporta interventi a favore del traffico pedonale e ciclistico; le misure di gestione del traffico riguardano tutti i mezzi di trasporto stradali e prevedono varie disposizioni, soprattutto operative, per stabilizzare i flussi di traffico; con la valorizzazione degli attraversamenti dei centri abitati è possibile migliorare considerevolmente la sicurezza dei trasporti a costi relativamente ridotti e, nel contempo, la vivibilità e la qualità dell'insediamento. La capacità della strada prevede misure a favore del trasporto individuale motorizzato come le nuove circonvallazioni.

Nota: la somma delle percentuali dei vari tipi di progetto per ciascuna dimensione di agglomerato dà sempre un totale arrotondato del 100%.

Una rete di trasporto efficiente va totalmente a vantaggio della popolazione, dell'economia e dell'ambiente del Paese.

Cosa sono gli agglomerati?

Gli agglomerati sono spazi urbani tipicamente formati da un nucleo cittadino e dai territori insediativi orbitanti intorno a esso. Attualmente la definizione di agglomerato si fonda sui calcoli dell'Ufficio federale di statistica (UST) dell'anno 2000, in base ai quali la Svizzera conta cinque grandi agglomerati con oltre 300 000 abitanti, 27 di medie dimensioni, in cui vivono fra 50 000 e 300 000 persone, nonché 18 piccoli agglomerati con meno di 50 000 abitanti. A questi si aggiungono cinque città singole. Il Paese conta quindi oggi nel complesso 55 agglomerati. In base all'andamento demografico e insediativo, nel 2012 l'UST ha rielaborato la definizione di area urbana e Confederazione, Cantoni e Comuni hanno steso di concerto una proposta di modifica, coerente dal punto di vista territoriale, del concetto di agglomerato avente diritto ai contributi. Accanto agli attuali agglomerati, il cui perimetro viene in certi casi leggermente ampliato, se ne aggiungono altri tre: Bad Säckingen-Stein, Glarona, Altdorf. Inoltre il Parlamento federale ha dichiarato tutti i capoluoghi cantonali come aventi diritto ai contributi.



Agglomerati svizzeri aventi diritto ai contributi⁴
(Base: UST 2000, UST 2012 e capoluoghi)

Link: www.programmidagglomerato.ch

www.are.admin.ch

Informazioni: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), Comunicazione, tel. 058 462 40 60

⁴ L'illustrazione mostra gli agglomerati aventi diritto ai contributi con i confini tracciati secondo la definizione UST 2000, i tre nuovi agglomerati di cui alla definizione UST 2012 (Bad Säckingen-Stein, Glarona, Altdorf) e i due capoluoghi di Sarnen e Appenzello. Il perimetro esatto dei singoli agglomerati aventi diritto ai contributi sarà fissato con un metodo concertato fra Confederazione, Cantoni e Comuni nell'ambito di una modifica all'ordinanza dopo il voto sul FOSTRA.