

# Direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA)

---

6a generazione; 1 agosto 2025



## **IMPRESSUM**

---

### **Editori**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)

### **Cooperatore**

Gruppo d'accompagnamento per l'elaborazione degli atti normativi  
per il programma Traffico d'agglomerato di 6a generazione

### **Gli autori della pubblicazione**

Regina Witter, ARE  
Sonja Tomic, ARE  
Isabel Scherrer, ARE  
Anja Tschirky, ARE  
Aline Renard, Transitec  
Felix Boesch, Transitec  
Sébastien Monnier, Transitec

### **Produzione**

Comunicazione ARE

### **Design grafico**

Pixelfarm, Bern

### **Distribuzione**

[www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

Disponibile anche in tedesco e francese.

## INDICE

---

<b>1 Introduzione e basi legali</b>	<b>5</b>
1.1 Obiettivi e principi dei programmi d'agglomerato	5
1.2 Basi legali	6
1.3 Iter del programma Traffico d'agglomerato (PTA)	7
1.4 Diritto ai contributi e perimetro di elaborazione	7
<b>2 Requisiti di un programma d'agglomerato</b>	<b>10</b>
2.1 Coordinamento e coerenza necessari	10
2.1.1 Coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe	10
2.1.2 Coordinamento con le pianificazioni nazionali	10
2.1.3 Coordinamento con le pianificazioni cantonali	10
2.1.4 Coerenza tra una generazione e l'altra	11
2.2 Requisiti per la preparazione dei rapporti	12
2.2.1 Parte principale	12
2.2.2 Parte con le misure	12
2.2.3 Tabelle di attuazione	12
2.3 Elementi	13
2.3.1 Rapporto di attuazione	14
2.3.2 Analisi della situazione e delle tendenze	14
2.3.3 Scenario auspicato	16
2.3.4 Necessità d'intervento	16
2.3.5 Strategie settoriali	17
2.3.6 Misure e relativo ordine di priorità	18
2.4 Misure cofinanziabili e misure non cofinanziabili nell'ambito del PTA	19
2.4.1 Misure cofinanziabili	19
2.4.2 Misure non cofinanziabili	20
2.4.3 Documentazione delle misure	22
<b>3 Procedura d'esame</b>	<b>24</b>
3.1 Panoramica e principi generali	24
3.2 Esame preliminare	26
3.3 Requisiti di base	26
3.4 Criteri d'efficacia (CE)	27
3.5 Valutazione delle misure	28
3.5.1 Misure infrastrutturali di trasporto – misure singole	28
3.5.2 Misure infrastrutturali di trasporto – misure di modesta entità	32
3.5.3. Misure insediative	32
3.6 Valutazione del programma	33
3.6.1 Valutazione dei benefici	33
3.6.2 Valutazione dello stato di attuazione delle misure	34
3.6.3 Valutazione dei costi	34
3.6.4 Definizione dell'aliquota di contribuzione	35
<b>4 Attuazione dei programmi d'agglomerato</b>	<b>36</b>
4.1 Convenzioni sulle prestazioni	36
4.2 Accordi sul finanziamento	37
4.3 Termini	37
4.3.1 Termini supplementari	37
4.3.2 Sospensione dei termini	38
4.4 Monitoraggio e controllo degli effetti	39
4.4.1 Definizione dei valori di riferimento per gli indicatori MOCA	39
<b>Abbreviazioni</b>	<b>41</b>

<b>Allegati</b>	<b>43</b>
Allegato 1 Il paesaggio nei programmi d'agglomerato a partire dalla 6a generazione	43
Allegato 2 Requisiti per lo stato di pianificazione	44
Allegato 3 Categorie di misure nel settore dei trasporti – Descrizione e requisiti	46
Allegato 4 Struttura delle schede delle misure e delle schede di documentazione	56
Allegato 5 Requisiti per i geodati e le informazioni specifiche	66
Allegato 6 Esame preliminare	71
Allegato 7 Requisiti di base	74
Allegato 8 Criteri d'efficacia	76
Allegato 9 Misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato	84

#### **INDICE DELLE FIGURE**

---

Figura 1: ciclo quadriennale del PTA	7
Figura 2: città e agglomerati aventi diritto ai contributi	8
Figura 3: intervalli di tempo previsti per l'inoltro e l'esame dei futuri programmi d'agglomerato nonché scadenze per l'avvio dell'esecuzione dei rispettivi progetti di costruzione	11
Figura 4: elementi e «filo conduttore» per lo sviluppo e l'attuazione di un programma d'agglomerato	13
Figura 5: panoramica della procedura d'esame	25
Figura 6: procedura e criteri della valutazione delle misure di trasporto (misure singole)	29
Figura 7: valutazione del rapporto costi-benefici	31
Figura 8: valutazione del programma e definizione dell'aliquota di contribuzione	33
Figura 9: determinazione dell'aliquota di contribuzione	35

#### **INDICE DELLE TABELLE**

---

Tabella 1: panoramica dei criteri d'efficacia, inclusi sottocriteri	27
Tabella 2: criteri per valutare le misure di modesta entità (v. all. 8)	32

---

# 1 Introduzione e basi legali

Le direttive sul programma Traffico d'agglomerato (DIPTA) fungono da ausilio tecnico per l'elaborazione, l'esame e l'attuazione dei programmi d'agglomerato Trasporti e insediamenti<sup>1</sup> a partire dalla 6a generazione e illustrano il metodo d'esame cui deve attenersi la Confederazione. Sulla base delle DIPTA, la Confederazione garantisce che i programmi d'agglomerato soddisfino i requisiti richiesti, che la procedura d'esame possa essere svolta in modo efficiente e mirato e che gli enti responsabili coinvolti siano trattati su un piede di parità.

<sup>1</sup> Nel presente documento, il termine «programma d'agglomerato» (PA) si riferisce sempre ai programmi d'agglomerato Trasporti e insediamenti.

---

## 1.1 OBIETTIVI E PRINCIPI DEI PROGRAMMI D'AGGLOMERATO

Un programma d'agglomerato (PA) persegue i seguenti obiettivi:

- **Coordinamento fra trasporti e insediamenti:** il programma d'agglomerato coordina lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti nella loro globalità con l'obiettivo di aumentare la qualità di vita della popolazione negli agglomerati. In quanto tema d'incidenza territoriale, il paesaggio viene preso in considerazione come tema trasversale sia nel settore dei trasporti che in quello degli insediamenti<sup>2</sup>.
- **Cofinanziamento di soluzioni nel settore dei trasporti:** il programma d'agglomerato consente alla Confederazione di cofinanziare, all'interno degli agglomerati, importanti infrastrutture di trasporto che, da soli, i Cantoni e i Comuni farebbero fatica a sostenere finanziariamente. Le soluzioni devono essere pianificate e realizzate in modo da gestire le risorse con attenzione e da tenere conto della protezione del clima<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Il concetto di paesaggio e i requisiti in termini di paesaggio applicabili ai programmi d'agglomerato a partire dalla 6a generazione sono spiegati nell'allegato 1.

I seguenti principi formali e processuali devono essere tenuti in considerazione:

- **Istituzione di un ente responsabile:** i Cantoni, gli enti regionali e i Comuni che partecipano a un programma d'agglomerato istituiscono un ente unico, che funge da interlocutore nei confronti della Confederazione. Questo ente è responsabile dell'elaborazione e della revisione del rispettivo programma d'agglomerato.
- **Coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe:** i programmi d'agglomerato pongono le basi per l'attuazione di soluzioni efficaci in grado di raccogliere consensi maggioritari. Contengono strategie globali dei trasporti che vengono coordinate a livello comunale, cantonale e transfrontaliero con le reti stradali e ferroviarie sovraordinate e con le pianificazioni corrispondenti. Se incidono su quelle nazionali, le pianificazioni regionali devono essere concordate con gli Uffici federali competenti prima che venga presentato il programma d'agglomerato.
- **Coordinamento della necessità d'intervento di generazione in generazione:** il programma d'agglomerato si fonda sulle generazioni precedenti e sulle misure già concordate, nell'ottica di una pianificazione continua.

<sup>3</sup> Con il termine «protezione del clima» si intende da un lato la riduzione delle emissioni di gas serra (p. es. attraverso la prevenzione del traffico e il relativo trasferimento al TP e al TPC), dall'altro l'adattamento agli effetti del riscaldamento climatico (p. es. riducendo le isole di calore attraverso l'inverdimento e la deimpermeabilizzazione). Un orientamento è dato dagli obiettivi di cui all'art. 1 della legge federale del 30 settembre 2022 sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (LOCl; RS 814.310; in vigore dal 1° gennaio 2025).

Si applicano anche i seguenti principi tecnici e contenutistici:

- **Riduzione, trasferimento, gestione sostenibile e interconnessione del traffico:** nel programma d'agglomerato sono contenute soluzioni trasversali ai vari vettori di trasporto per gestire l'aumento del traffico in maniera efficiente<sup>4</sup>. Attraverso una combinazione adeguata di misure per il trasporto individuale motorizzato (TIM), il trasporto pubblico (TP) e il trasporto combinato, nonché per il traffico pedonale e ciclistico (TPC), si garantisce che il sistema dei trasporti possa funzionare anche in futuro, sia sicuro, attrattivo e orientato alle esigenze della popolazione, causi i minori danni possibili a carico dell'ambiente e promuova percorsi brevi. Oltre a un coordinamento soddisfacente fra trasporti e insediamenti, ciò presuppone anche misure di gestione e incentivi come pure misure orientate alla domanda e al comportamento degli utenti.
- **Sviluppo centripeto degli insediamenti:** con i programmi d'agglomerato viene perseguito uno sviluppo centripeto degli insediamenti qualitativamente elevato e che limiti l'utilizzo delle superfici. Un ruolo importante nel coordinamento dello sviluppo degli insediamenti con il paesaggio è svolto da una chiara separazione tra zone edificabili e zone non edificabili nonché da spazi liberi ben organizzati all'interno del comprensorio insediativo, che possono essere utilizzati da tutti e che presentano un'elevata qualità del soggiorno<sup>5</sup>.
- **Attuazione delle misure:** nei programmi d'agglomerato è considerato importante che l'attuazione delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti possa avvenire in modo mirato, coordinato e nel rispetto dei termini previsti. Il cofinanziamento da parte della Confederazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (PTA) si focalizza su progetti attuabili giunti nella fase finale di pianificazione e con finanziamento garantito.

<sup>4</sup> Secondo le disposizioni del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica: Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica ([www.ars.admin.ch](http://www.ars.admin.ch)).

<sup>5</sup> Nei programmi d'agglomerato, il termine «spazi liberi» fa riferimento agli spazi non edificati all'interno del comprensorio insediativo nonché agli spazi destinati alla mobilità multifunzionale. Questa categoria comprende gli spazi stradali come gli assi principali o le strade di quartiere nonché gli spazi accessibili al pubblico quali piazze, zone verdi come le zone che circondano gli edifici, i parchi e gli spazi verdi, specchi d'acqua e terreni incolti o cimiteri, foreste e terreni agricoli. Nei programmi d'agglomerato, il termine «spazio ricreativo di prossimità» viene usato anche per indicare un tipo specifico di spazio libero al di fuori del comprensorio insediativo.

## 1.2 BASI LEGALI

Le basi legali per l'elaborazione, l'esame e l'attuazione dei programmi d'agglomerato sono sancite nelle seguenti leggi.

- Legge federale del 30 settembre 2016<sup>6</sup> concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (**LFOSTRA**):
  - definisce la cadenza quadriennale per poter effettuare un prelievo dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (**FOSTRA**);
  - stabilisce che la Confederazione può destinare dei contributi al miglioramento del traffico d'agglomerato.
- Legge federale del 22 marzo 1985<sup>7</sup> 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**):
  - definisce lo scopo per cui la Confederazione utilizza i fondi federali;
  - definisce le condizioni per il pagamento dei contributi nell'ambito del PTA;
  - definisce il quadro finanziario per il cofinanziamento nell'ambito del PTA.
- Ordinanza del 7 novembre 2007<sup>8</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (**OUMin**):
  - determina i costi computabili;
  - definisce le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi;
  - regola il contenuto delle convenzioni sulle prestazioni e gli accordi sul finanziamento.
- Ordinanza del DATEC del 1° febbraio 2020<sup>9</sup> concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA):
  - descrive il contenuto minimo dei programmi d'agglomerato;
  - contiene i principi per l'esame dei programmi d'agglomerato da parte della Confederazione;
  - stabilisce le scadenze per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione;
  - elenca i Comuni aventi diritto ai contributi.

<sup>6</sup> RS 725.13

<sup>7</sup> RS 725.116.2

<sup>8</sup> RS 725.116.21

<sup>9</sup> RS 725.116.214

### 1.3 ITER DEL PROGRAMMA TRAFFICO D'AGGLOMERATO (PTA)

- Il PTA segue un ciclo quadriennale, le cui fasi principali sono illustrate nella figura 1. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) stabilisce la data entro cui vanno presentati i programmi d'agglomerato. Se un ente responsabile intende presentarne uno, dovrà annunciarlo all'ARE almeno un anno prima di tale data<sup>10</sup>.
- Durante la fase di elaborazione del programma d'agglomerato possono essere organizzati colloqui preparatori tra l'ente responsabile e la Confederazione, finalizzati a chiarire tempestivamente eventuali domande sollevate.
- La Confederazione esamina il programma d'agglomerato secondo le fasi indicate nell'OPTA (v. cap. 3) e registra i risultati in un rapporto d'esame.
- Su questa base viene redatto un messaggio contenente un decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato (di seguito «decreto federale concernente il PTA») da sottoporre al Parlamento. I mezzi finanziari sono sbloccati per il PTA non appena il Parlamento ha approvato i crediti d'impegno richiesti.
- Su questa base la Confederazione stipula una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile e i Cantoni (v. cap. 4.1).
- Una volta ottenute le autorizzazioni necessarie e adottati i decreti federali relativi ai crediti, il Cantone interessato stipula un accordo di finanziamento con l'Ufficio federale competente (v. cap. 4.2).
- La Confederazione effettua periodicamente un controllo degli effetti del PTA per verificare se i fondi federali stanziati sono utilizzati in modo economico ed efficace e in conformità con gli obiettivi del PTA (v. cap. 4).
- La Confederazione valuta se rivedere o meno i requisiti legali per il PTA. La Confederazione svolge inoltre i lavori di base necessari.

<sup>10</sup> Art. 9 cpv. 2 OPTA

Figura 1: ciclo quadriennale del PTA



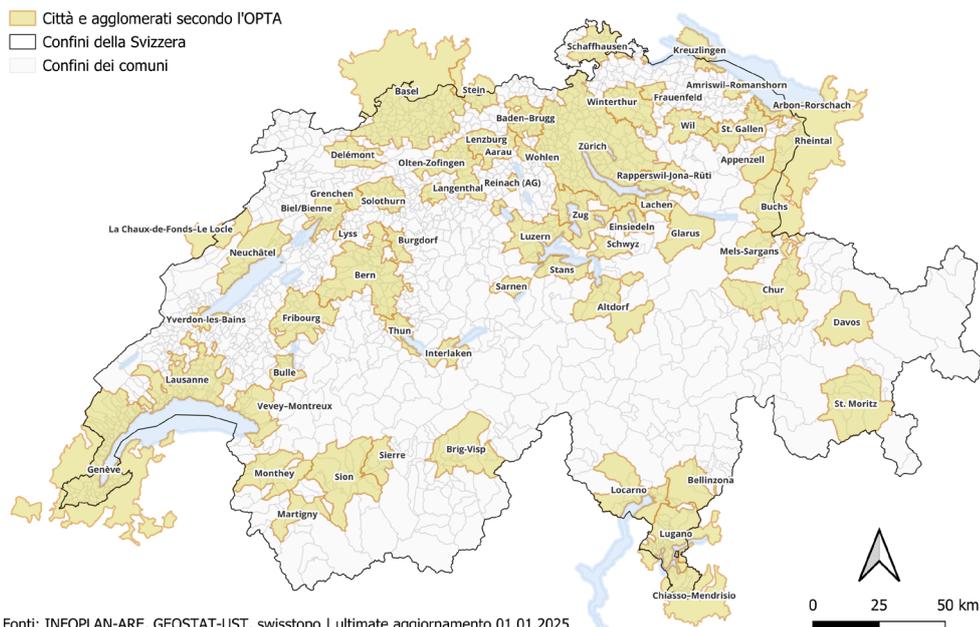
### 1.4 DIRITTO AI CONTRIBUTI E PERIMETRO DI ELABORAZIONE

Le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi (CDAC)<sup>11</sup> sono elencati nell'allegato 2 OUMin. Nell'allegato all'OPTA sono riportati i Comuni interessati aventi diritto ai contributi. Nel quadro di ogni nuova generazione i Cantoni o un ente responsabile possono sottoporre al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) una proposta di modifica puntuale dei Comuni aventi diritto ai contributi (aggiunta o stralcio di singoli Comuni). Le proposte sono inoltrate secondo le prescrizioni dell'ARE. La proposta è presa in considerazione a condizione che sia soddisfatto il requisito della coerenza territoriale<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Art. 19 cpv. 1 OUMin e art. 17b cpv. 2 LUMin

<sup>12</sup> Art. 19 cpv. 2 OUMin e art. 1a OPTA

Figura 2: città e agglomerati aventi diritto ai contributi



Il **perimetro di elaborazione** di un programma d’agglomerato viene definito dal rispettivo ente responsabile<sup>13</sup>.

Gli enti responsabili degli agglomerati hanno la possibilità di scegliere un perimetro di elaborazione più piccolo di quello dei CDAC prescritto dalla Confederazione, a condizione che durante l’elaborazione del programma d’agglomerato si tenga conto di quanto segue:

- la scelta del perimetro di elaborazione più piccolo deve essere motivata;
- i diversi perimetri devono essere ben visibili sulle cartine;
- nell’analisi devono essere presentate anche importanti relazioni funzionali che vanno oltre i confini del perimetro di elaborazione scelto (sistemi di trasporto e domanda di trasporto, flussi pendolari, strutture insediative).

Se, invece, viene scelto, ad esempio per ragioni di ordine funzionale, un perimetro di elaborazione più grande di quello dei CDAC, vanno rispettati i seguenti requisiti minimi:

- la scelta del perimetro di elaborazione più grande deve essere motivata;
- i diversi perimetri devono essere ben visibili sulle cartine;
- in particolare nelle schede delle misure deve essere chiaramente visibile quali misure si riferiscono all’interno e quali all’esterno del perimetro CDAC.

**Le misure relative ai trasporti, e parti di esse, al di fuori dell’effettivo perimetro CDAC** possono essere cofinanziate tramite il PTA, a condizione che la maggior parte dei loro benefici ricada<sup>14</sup> sul CDAC confinante o – nel caso di agglomerati che attraversano i confini nazionali – sulla parte svizzera dell’agglomerato<sup>15</sup>. Nel caso di misure di piccole dimensioni e pacchetti di misure, occorre dimostrare che influiranno in maniera sensibile sulla scelta dei mezzi di trasporto e sui flussi di passeggeri<sup>16</sup>. Tale prova deve essere fornita in termini qualitativi nelle schede delle misure e anche in termini quantitativi per le singole misure di grandi dimensioni.

<sup>13</sup> Ai fini di una collaborazione efficiente e mirata, la Confederazione raccomanda tuttavia di incentrare l’elaborazione in linea di principio sul perimetro CDAC.

<sup>14</sup> Art. 19 cpv. 3 OUMin

<sup>15</sup> Art. 4 cpv. 4 OPTA

<sup>16</sup> Con l’attuazione del postulato Michel 22.3638, a partire dalla 6a generazione saranno cofinanziate anche le infrastrutture ciclabili in un raggio di circa 15 chilometri intorno a una piattaforma dei trasporti al di fuori di un perimetro CDAC, se questa ha un impatto sul perimetro stesso.

Nel caso dei **programmi d'agglomerato transfrontalieri**, nella sua valutazione, la Confederazione tiene conto delle problematiche specifiche della cooperazione internazionale, a condizione che queste siano esposte in modo dettagliato e comprensibile nelle varie componenti, in particolare nell'analisi della situazione e delle tendenze. Occorre inoltre tenere conto di quanto segue:

- l'ente responsabile garantisce che i partner stranieri siano coinvolti nella preparazione del programma d'agglomerato e che la loro partecipazione finanziaria sia adeguata. Nel quadro delle procedure e degli organi usuali (comitati misti), la Confederazione è a disposizione per sostenere eventuali accordi internazionali;
- nell'ambito dei programmi d'agglomerato transfrontalieri, in alcuni casi si possono imporre requisiti meno severi sul grado di aggiornamento e sulla qualità dei dati analitici riguardanti i territori svizzeri. Per quanto possibile, i dati forniti (soprattutto sul traffico transfrontaliero) vanno gradualmente migliorati.

---

## 2 Requisiti di un programma d'agglomerato

---

### 2.1 COORDINAMENTO E COERENZA NECESSARI

#### 2.1.1 Coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe

Ai sensi dell'articolo 6 lettera c OPTA, il PA e le misure in esso contenute devono garantire il coordinamento con le pianificazioni nazionali cantonali e con pianificazioni rilevanti per le autorità a livello regionale nonché pianificazioni in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe<sup>17</sup>. Nel PA devono essere pertanto illustrate in maniera comprensibile, tramite appositi riferimenti incrociati, le interazioni esistenti tra le misure relative ai trasporti e agli insediamenti stabilite nell'ambito di tali pianificazioni sovraordinate.

Di seguito viene spiegato più nel dettaglio il coordinamento con la pianificazione nazionale e con quella cantonale.

#### 2.1.2 Coordinamento con le pianificazioni nazionali

Per le pianificazioni nazionali è importante un buon coordinamento con il Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica<sup>18</sup> (collaborazione nelle aree di intervento) e con le pianificazioni infrastrutturali della Confederazione (strade nazionali e ferrovia)<sup>19</sup>. Ai sensi del principio di equivalenza «controcorrente», i servizi federali considerano il programma d'agglomerato e le rispettive misure elementi di base nei programmi e nelle pianificazioni della Confederazione nel settore dei trasporti<sup>20</sup>.

Le misure previste nelle pianificazioni nazionali il cui finanziamento è già stato assicurato devono essere tenute in debita considerazione a livello strategico nel programma d'agglomerato e tra le misure che esso prevede. Le misure delle pianificazioni nazionali non vengono considerate nella valutazione del programma d'agglomerato. La valutazione dell'efficacia del programma tiene conto invece dello stato del coordinamento (cap. 3.6). I seguenti aspetti sono importanti:

- nell'ambito delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti è necessario dimostrare che le misure delle pianificazioni nazionali sono integrate in un sistema globale dei trasporti e in una strategia di mobilità dell'agglomerato e che lo sviluppo degli insediamenti sia coordinato con le misure sovraordinate;
- le misure del programma d'agglomerato pianificate in un'ottica di breve e medio termine (orizzonti temporali A e B secondo il cap. 3.5) devono conformarsi alle pianificazioni approvate a livello nazionale.

In riferimento alle misure delle pianificazioni nazionali non ancora oggetto di una decisione (p. es. se è in corso una procedura di prioritizzazione nell'ambito di una pianificazione infrastrutturale della Confederazione), nel PA deve risultare evidente che l'efficacia e la fattibilità delle misure proposte non verrebbero compromesse né in presenza né in assenza delle misure delle pianificazioni nazionali non (ancora) approvate (identificazione di interdipendenze e di possibili alternative).

#### 2.1.3 Coordinamento con le pianificazioni cantonali

Secondo l'articolo 17c lettera b LUMin, il cofinanziamento delle misure nell'ambito del PTA presuppone la conformità e il coordinamento con i piani direttori cantonali. In tale contesto va notato quanto segue:

<sup>17</sup> Ai sensi dell'articolo 2 capoverso 1 LPT, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni devono coordinare le loro attività di pianificazione. Tale principio vale anche per i programmi d'agglomerato, che comportano una pianificazione integrata degli insediamenti e del sistema globale dei trasporti.

<sup>18</sup> La parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti è sotto la responsabilità dell'ARE, la parte Infrastruttura stradale sotto la responsabilità dell'USTRA e la parte Infrastruttura ferroviaria sotto la responsabilità dell'UFT.

<sup>19</sup> Al momento della pubblicazione delle presenti DIPTA, il progetto «Trasporti '45», in cui vengono definite le priorità per le pianificazioni infrastrutturali della Confederazione fino al 2045, non si è ancora concluso. Di conseguenza, non è ancora nota la configurazione futura definitiva degli strumenti della Confederazione nel settore dei trasporti.

<sup>20</sup> Art. 21 OPTA Gli enti responsabili hanno anche la possibilità di presentare sotto forma di proposta le proprie riflessioni a livello pianificatorio su misure previste dalle pianificazioni nazionali. Tali riflessioni vanno integrate nelle procedure previste prima che il programma d'agglomerato venga presentato (cfr. p. es. art. 48 a-d Lferr).

- tutte le misure relative alle infrastrutture di trasporto rilevanti per il piano direttore che sono cofinanziate nell'ambito del PTA e che sono state inserite nella lista A devono essere iscritte nel rispettivo piano direttore cantonale con lo stato di coordinamento «dato acquisito» e approvate dalla Confederazione al più tardi quando viene conclusa la convenzione sulle prestazioni. La richiesta di esame e approvazione degli eventuali adeguamenti del piano direttore va inoltrata alla Confederazione in tempo utile. Si raccomanda di sottoporre i dati acquisiti alla Confederazione per un esame preliminare prima di presentare il PA;
- questo vale anche per le misure nel settore degli insediamenti rilevanti per il piano direttore che sono strettamente correlate a una misura infrastrutturale della lista A (p. es. polo di sviluppo da collegare con una nuova linea di tram);
- per le altre misure della lista A rilevanti per il piano direttore e riguardanti il settore degli insediamenti e dei trasporti che non sono cofinanziate dalla Confederazione, si raccomanda l'iscrizione nel piano direttore cantonale come «dato acquisito»; queste misure devono essere approvate dalla Confederazione entro quattro anni dalla stipula della convenzione sulle prestazioni.
- Altre pianificazioni cantionali<sup>21</sup> devono essere menzionate nel programma d'agglomerato e considerate in funzione del loro carattere vincolante.

### 2.1.4 Coerenza tra una generazione e l'altra

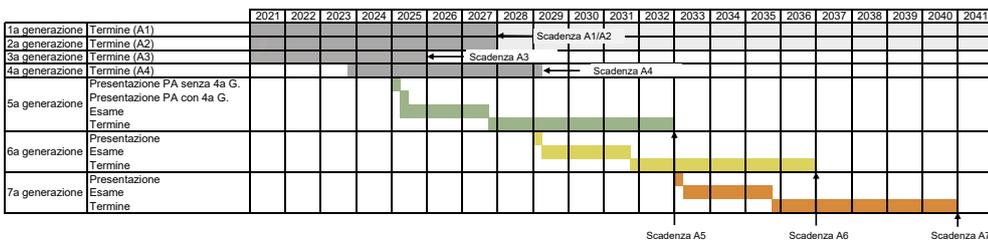
Un programma d'agglomerato deve garantire la coerenza tra le diverse generazioni di programmi d'agglomerato (coerenza tra una generazione e l'altra)<sup>22</sup>. Ciò significa che ogni programma fonda le proprie premesse sui programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti già presentati nell'ottica di portarne avanti lo sviluppo. Allo stesso tempo, le scadenze per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione<sup>23</sup> e l'incorporamento del PA nel ciclo quadriennale del PTA definiscono ulteriori condizioni quadro da rispettare per lo sviluppo e la revisione dei programmi d'agglomerato.

<sup>21</sup> Ad es. piani settoriali cantionali per il traffico ciclabile, programmi d'offerta nell'ambito del TP, programmi di costruzione di strade, programmi di monitoraggio e risanamento dei punti ad alta incidentalità, altri programmi di sicurezza stradale degli uffici del genio civile e della polizia, strategie per la gestione dei parcheggi, piani di misure per la protezione dell'aria, catasti delle emissioni atmosferiche e foniche, piani di sviluppo paesaggistico, pianificazione specialistica per le infrastrutture ecologiche.

<sup>22</sup> Art. 6 lett. a OPTA

<sup>23</sup> Art. 18 OPTA

Figura 3: intervalli di tempo previsti per l'inoltro e l'esame dei futuri programmi d'agglomerato nonché scadenze per l'avvio dell'esecuzione dei rispettivi progetti di costruzione



A1: Misura A di 1a generazione  
A2: Misura A di 2a generazione

### Per garantire la coerenza tra una generazione e l'altra occorre attenersi ai principi di seguito riportati.

- Rapporti (cap. 2.2 e 2.3): un programma d'agglomerato della generazione attuale deve essere un documento leggibile e comprensibile autonomamente, ma allo stesso tempo uniformato alle generazioni precedenti, anche se singoli elementi di queste ultime possono essere riutilizzati (cap. 2.3).
- Un ente responsabile può saltare una generazione senza impattare in modo negativo sull'efficacia del programma di un PA presentato nella generazione successiva (cap. 3.6).
- Requisiti di base (cap. 3.3): i requisiti di base (RB) definiscono le esigenze minime in termini di coerenza tra una generazione e l'altra, aspetto che assume una particolare importanza in relazione ai requisiti di base RB 2 (completezza e «filo conduttore») e RB 3 (definizione della priorità delle misure).

- Valutazione delle misure (cap. 3.5): ai fini della valutazione delle misure vengono prese in esame sia la coerenza di contenuti per il coordinamento dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti, sia la coerenza temporale, ovvero il coordinamento del PA con le generazioni precedenti e una definizione rigorosa delle relative misure sulla base della necessità d'intervento aggiornata.
- Determinazione dell'efficacia di un PA (cap. 3.6): la valutazione dei costi e dei benefici di un programma d'agglomerato viene determinata in base alle misure della generazione attuale. L'efficacia di un programma d'agglomerato non dipende solamente dalle misure previste ma anche da quelle che sono state effettivamente realizzate. Per valutare la coerenza tra una generazione e l'altra di un PA, la Confederazione tiene quindi conto anche dello stato di attuazione dei PA presentati nel corso delle generazioni precedenti.

---

## 2.2 REQUISITI PER LA PREPARAZIONE DEI RAPPORTI

Un programma d'agglomerato della generazione attuale contiene almeno una parte principale, una con le misure (schede delle misure) e, infine, le tabelle di attuazione. La parte principale e le schede delle misure devono essere succinte. È bene tenere a mente che una serie di cartine e grafici di facile lettura risulta di gran lunga più utile rispetto a una grande quantità di testo scritto. Creare un collegamento ben visibile tra testo, figure e cartine è essenziale.

### 2.2.1 Parte principale

La parte principale si compone di almeno sei elementi<sup>24</sup> (cap. 2.3 e fig. 4): rapporto di attuazione, analisi della situazione e delle tendenze, scenario auspicato, necessità d'intervento, strategie settoriali Trasporti e Insediamenti nonché misure relative ai trasporti e agli insediamenti e relativo ordine di priorità. Nell'ottica di una pianificazione continua e della coerenza tra una generazione e l'altra, non è necessario che tutti gli elementi del programma d'agglomerato siano rielaborati in ciascuna generazione (v. cap. 2.3 e freccia verde orizzontale alla fig. 5). Tuttavia, per garantire la leggibilità del PA della generazione in questione, questi devono essere presenti nella loro interezza in ogni generazione del PA, escludendo eventuali rimandi alla documentazione delle generazioni precedenti.

<sup>24</sup> Art. 2 OPTA

La parte principale intende evidenziare le principali modifiche rispetto alla generazione precedente. Ciò avviene preferibilmente nella forma di una panoramica relativa ai principali cambiamenti e alle eventuali priorità.

Si raccomanda inoltre di fornire una sintesi all'inizio della parte principale per presentare brevemente i contenuti essenziali del programma d'agglomerato.

### 2.2.2 Parte con le misure

La parte con le misure contenente le schede delle misure singole deve essere separata dalla parte principale. Si compone di una scheda per ogni misura A e B nonché di una tabella informativa<sup>25</sup> (v. all. 6 e 8).

<sup>25</sup> Art. 3 OPTA

Per le misure più importanti occorre indicare i principali documenti di pianificazione relativi alla misura<sup>26</sup>. Oltre all'indicazione completa delle fonti pertinenti, è consigliabile fornire alla Confederazione anche i documenti di pianificazione più importanti inserendoli in forma digitale in un allegato tecnico.

<sup>26</sup> Questi includono per esempio piani globali dei trasporti, studi della rete del TP, studi o progetti preliminari di misure di grande entità (> 50 mio. fr.) nonché progetti territoriali regionali.

### 2.2.3 Tabelle di attuazione

Le tabelle di attuazione sono obbligatorie se in una delle generazioni precedenti è stata stipulata una convenzione sulle prestazioni<sup>27</sup>. Queste possono essere inserite alla fine della parte principale o presentate come documento separato<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Art. 1b OPTA

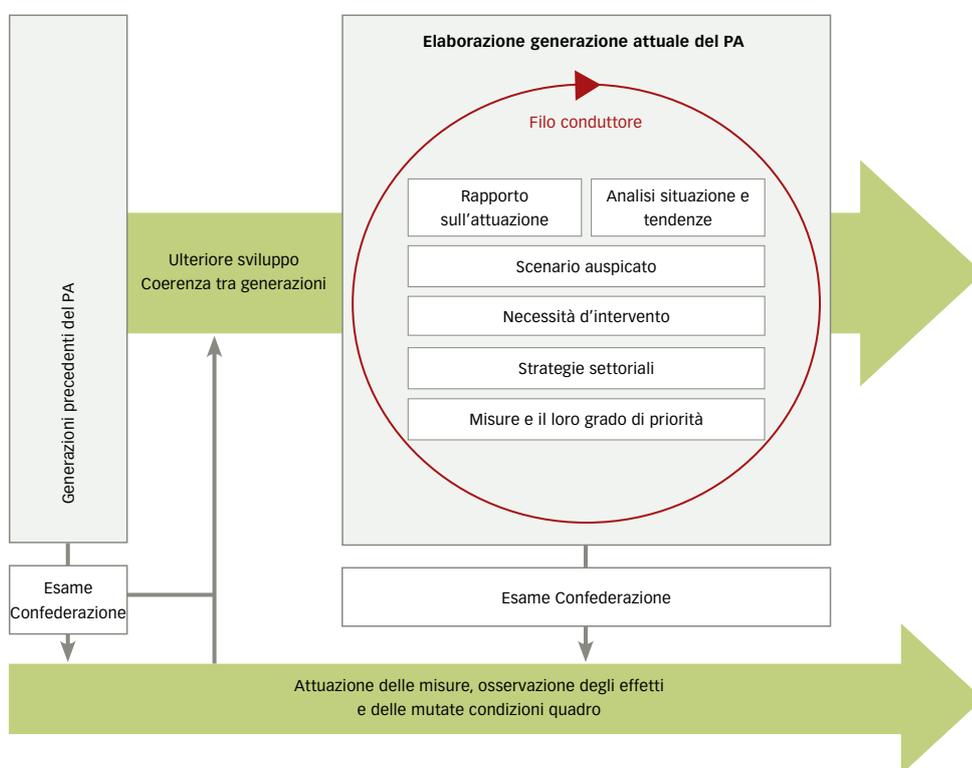
<sup>28</sup> Un modello per le tabelle di attuazione viene fornito dall'ARE.

## 2.3 ELEMENTI

Ciascuno dei sei elementi della parte principale sviluppa e integra in maniera coerente quello precedente, creando un «filo conduttore»<sup>29</sup>. Benché gli agglomerati siano liberi di modificare l'ordine di presentazione degli elementi, per assicurare la riconoscibilità del «filo conduttore» la Confederazione raccomanda di attenersi ai seguenti principi: la necessità d'intervento, le strategie settoriali e le misure vanno desunte e classificate in ordine di priorità confrontando l'analisi della situazione / delle tendenze e lo scenario auspicato; occorre poi tenere conto in maniera sistematica dello stato dell'attuazione delle misure già concordate, in particolare nel caso della necessità d'intervento. Le sfide correlate all'attuazione, come le risorse necessarie in termini finanziari e di personale, dovrebbero essere prese in considerazione anche nella pianificazione delle ulteriori misure.

<sup>29</sup> Art. 6 lett. b OPTA

Figura 4: elementi e «filo conduttore» per lo sviluppo e l'attuazione di un programma d'agglomerato



A questi elementi vengono applicati i principi elencati qui di seguito:

- **Ritmo di rielaborazione:** non tutti gli elementi devono essere rielaborati ogni quattro anni. Soprattutto nel caso di elementi concettuali come lo scenario auspicato e le strategie settoriali, il riutilizzo dei contenuti all'interno del ciclo di revisione consigliato, nell'ottica di una pianificazione a lungo termine e continua, è espressamente gradito, mentre le differenze rilevanti rispetto alla generazione precedente devono essere giustificate<sup>30</sup>. Ogni quattro anni occorre redigere almeno la necessità d'intervento, le misure necessarie e relativo ordine di priorità nonché il rapporto di attuazione<sup>31</sup>. Qualora si salti una generazione, nel caso di un nuovo inoltro del programma d'agglomerato vanno aggiornati obbligatoriamente tutti gli elementi, ad eccezione semmai dello scenario auspicato.
- **Definizione delle priorità:** per ogni generazione si possono definire una o più priorità tematiche o geografiche. Ciò presuppone che non vi sia necessità d'intervento in altri spazi o temi nell'agglomerato<sup>32</sup>. Le priorità evidenziate devono pertanto essere desunte in modo comprensibile e giustificate

<sup>30</sup> Questa possibilità esiste solo se gli elementi ai sensi dell'art. 2 cpv. 1 OPTA hanno preso in considerazione anche il tema del paesaggio nel settore dei trasporti (v. descrizione seguente degli elementi).

<sup>31</sup> Art. 2 cpv. 4 OPTA

<sup>32</sup> Art. 18a cpv. 2 OUMin

dalla necessità d'intervento aggiornata. Il grado di priorità non comporta necessariamente un punteggio inferiore in sede di valutazione del programma, a condizione che il programma d'agglomerato preveda nel complesso una pianificazione globale coerente per coordinare lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti. La valutazione del programma tiene sempre conto di tutti e quattro i criteri d'efficacia ed è possibile ponderare i sottocriteri del settore dei trasporti sulla base delle priorità definite. Lo stesso principio vale anche qualora in settori tematici specifici in mancanza di una necessità d'intervento prioritaria vengano proposte poche misure o addirittura nessuna.

- **Leggibilità:** in generale, nello sviluppo di tutti gli elementi è necessaria una preparazione compatta e concisa dei contenuti. Questo aspetto si applica in particolare a elementi quali l'analisi della situazione e delle tendenze, in cui si dovrebbero utilizzare, ove possibile, numerosi grafici e/o tabelle.
- **Figure:** per quanto riguarda le rappresentazioni cartografiche, vanno fornite quelle riguardanti gli aspetti principali delineati nell'analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato, le strategie settoriali, le misure A e B dell'attuale generazione e le tabelle di attuazione<sup>33</sup>. Se necessario, è possibile servirsi di singole cartine per illustrare contemporaneamente più elementi, purché siano sufficientemente significative. Le cartine o le tabelle non sono invece obbligatorie per l'elemento «necessità d'intervento», sebbene siano utili per agevolare la comprensione del programma d'agglomerato (p. es. cartine che mettono in evidenza i punti critici).

<sup>33</sup> Art. 1b lett. c e art. 2 cpv. 2 OPTA

Di seguito sono descritti i requisiti principali dei sei elementi e la loro frequenza di elaborazione. Maggiori dettagli sulla procedura d'esame in relazione ai singoli elementi sono contenuti nel capitolo 3 e negli allegati 1-5.

### 2.3.1 Rapporto di attuazione

**Domanda di fondo:** qual è lo stato di avanzamento raggiunto nell'attuazione delle misure finora concordate?

**Scopo:** in questo elemento viene illustrato l'attuale stato di attuazione delle generazioni precedenti. È obbligatorio se in una delle generazioni precedenti era stata stipulata una convenzione sulle prestazioni<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Art. 2 cpv. 1 lett. f OPTA

**Aggiornamento:** ogni quattro anni (obbligatorio)

**Contenuti attesi / argomenti da trattare:**

- Grado di raggiungimento degli obiettivi rispetto allo scenario auspicato e alle strategie settoriali.
- Stato di attuazione delle misure A in conformità con la convenzione sulle prestazioni della penultima generazione (cfr. cap. 3.6).
- Stato di attuazione delle misure dell'ultima generazione, se rilevanti per la comprensibilità del programma attuale.
- Panoramica approssimativa sullo stato di attuazione delle misure in ogni generazione: devono essere elencate solo le misure di dimensioni maggiori e le misure chiave<sup>35</sup> rilevanti per la comprensibilità del programma attuale.
- Descrizione dei principali motivi dei ritardi concernenti le misure di grande entità e le misure chiave nonché delle ulteriori fasi di attuazione delle misure previste.

<sup>35</sup> V. definizione di misure chiave al cap. 2.3.6.

### 2.3.2 Analisi della situazione e delle tendenze

**Domanda di fondo:** come si sviluppa l'agglomerato nei settori trasporti, insediamenti (tenendo conto del paesaggio) e ambiente?

**Scopo:** questo elemento traccia un quadro dello stato attuale dei sistemi di trasporto, della struttura degli insediamenti (tenendo in considerazione il paesaggio)<sup>36</sup> e dell'ambiente<sup>37</sup>.

**Aggiornamento:** ogni quattro-otto anni. Qualora in una precedente generazione abbia avuto luogo un'analisi esaustiva, nell'ambito della generazione in corso ci si limiterà sostanzialmente ad aggiornare i principali indicatori.

#### **Contenuti minimi attesi:**

- Perimetro CDAC / perimetro di elaborazione, struttura territoriale e nesso funzionale con gli agglomerati e i comprensori circostanti (p. es. area di intervento del progetto territoriale).
- Stato ed evoluzione dei quattro indicatori MOCA<sup>38</sup> (v. cap. 4.4).
- Stato attuale, sviluppi precedenti e tendenze sui seguenti argomenti (se possibile anche con serie temporali).

#### **Trasporti:**

- analisi territoriale dei flussi di pendolari nonché di altri flussi rilevanti di traffico (p. es. traffico dovuto ad attività economiche, agli acquisti o al turismo), domanda e offerta del sistema di trasporto pubblico (ferrovia, tram, autobus);
- struttura e qualità della rete pedonale e ciclistica;
- struttura e carico della rete stradale (gerarchia delle reti, problemi di capacità), ubicazione delle zone a traffico ridotto;
- domanda e offerta di parcheggi accessibili al pubblico;
- sicurezza multimodale e incidentalità sulle strade;
- collegamenti di trasporto tra l'insediamento e gli spazi liberi e zone ricreative di prossimità, all'interno del comprensorio insediativo, compatibilità con gli insediamenti ed eventualmente inserimento delle grandi infrastrutture di trasporto esistenti nel paesaggio<sup>39</sup>.

#### **Insedimenti:**

- ripartizione territoriale attuale di abitanti e occupati e relativa evoluzione prevista;
- sviluppo insediativo;
- ubicazione dei principali comprensori insediativi e dei relativi potenziali di sviluppo conformemente al piano direttore cantonale e/o ad altri strumenti rilevanti in materia di pianificazione del territorio<sup>40</sup> (p. es. poli di sviluppo, comprensori adatti a uno sviluppo centripeto e grandi generatori di traffico);
- livelli di accessibilità del TP nei principali comprensori insediativi.
- Paesaggio: ubicazione dei principali spazi verdi e spazi riservati alle acque con funzione di ripartizione degli insediamenti nonché dei corridoi di collegamento ecologico: cartina/e delle zone protette di importanza nazionale e delle zone ricreative di prossimità rilevanti per l'agglomerato, analisi della struttura e dei collegamenti attuali e attesi in futuro degli spazi liberi.

#### **Ambiente:**

- cartine che illustrano l'inquinamento atmosferico, lo stress da calore e l'inquinamento fonico attuale e atteso in futuro.

Nell'analisi della situazione e delle tendenze è anche possibile trattare ulteriori temi in funzione delle sfide specifiche che i singoli Cantoni si trovano ad affrontare e che possono derivare dalle dimensioni dell'agglomerato, dalla sua posizione geografica (p. es. agglomerati delle regioni di montagna), da una situazione transfrontaliera (oltre i confini cantonali o nazionali) o da altre funzioni particolari assolte

<sup>36</sup> Tenere conto del paesaggio come tema trasversale in tutti gli elementi: occorre rinunciare a trattare i campi d'azione specifici del paesaggio che non rientrano nell'ambito di influenza del PTA (p. es. la gestione delle zone ricreative di prossimità, le misure di valorizzazione delle foreste ecc.).

<sup>37</sup> L'analisi della situazione in ambito ambientale (p. es. emissioni foniche e atmosferiche) è un requisito essenziale per poter valutare l'impatto del programma d'agglomerato sull'ambiente (cfr. art. 17d cpv. 2 lett. c LUMin e criterio d'efficacia 4, v. cap. 3).

<sup>38</sup> L'abbreviazione sta per «monitoraggio e controlling del traffico d'agglomerato» (cfr. art. 20 cpv. 2 OPTA).

<sup>39</sup> V. anche allegato 1 in merito alla gestione del tema paesaggio all'interno e all'esterno del comprensorio insediativo.

<sup>40</sup> Il termine «altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio» è utilizzato come concetto generale per le pianificazioni, come piani direttori regionali, pianificazioni regionali, piani regionali dei trasporti e degli insediamenti ecc. Questo vale in particolare per agglomerati intercantonali con più strumenti rilevanti di pianificazione del territorio;

(p. es. agglomerati a vocazione turistica, comprensori a carattere logistico ecc.). La Confederazione tiene conto di queste particolarità nella valutazione del programma del PA, a condizione che le sfide specifiche siano presentate in modo comprensibile.

Generalmente, nell'analisi della situazione e delle tendenze devono essere previsti soltanto i contenuti necessari alla comprensione degli altri elementi, concentrandosi su cartine e grafici e non sul testo.

### 2.3.3 Scenario auspicato

**Domanda di fondo:** qual è la struttura auspicata dall'agglomerato a livello di trasporti e insediamenti (tenendo conto del paesaggio)?

**Scopo:** lo scenario auspicato indica concretamente a livello territoriale, in forma cartografica e testuale, la struttura insediativa e del sistema dei trasporti a cui punta l'agglomerato (in considerazione del paesaggio). L'orizzonte temporale è di 20 anni circa a partire dalla generazione in corso.

**Aggiornamento:** ogni otto-dodici anni

#### **Contenuti attesi / argomenti da trattare:**

Durante l'elaborazione dello scenario auspicato è necessario prendere in considerazione le finalità e le strategie del Progetto territoriale Svizzera, del Piano settoriale dei trasporti (parte programmatica), della Concezione «Paesaggio svizzero» e delle pianificazioni cantonali.

- Presentare un piano globale dei trasporti per l'agglomerato, che comprenda le reti sovraordinate rilevanti dei vari vettori di trasporto nonché le piattaforme dei trasporti in coordinamento con la struttura degli insediamenti, del paesaggio e degli spazi liberi.
- Definire le tipologie di spazio e di insediamento, compresi gli spazi liberi e il loro collegamento, e gli obiettivi di sviluppo.
- Indicare i principali habitat naturali e seminaturali, i possibili effetti dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti auspicato su queste zone (se valutabili) e tenere conto degli interessi di utilizzo e protezione corrispondenti.
- Definire i valori di riferimento per gli indicatori MOCA in termini quantitativi (v. cap. 4.4).

### 2.3.4 Necessità d'intervento

**Domande di fondo:** alla luce dell'analisi della situazione e delle tendenze, dello scenario auspicato e dello stato di attuazione delle misure già concordate, dove si riscontrano le maggiori lacune? Quali temi e/o spazi devono essere prioritari?

**Scopo:** l'elemento della necessità d'intervento funge da cerniera tra l'analisi della situazione e delle tendenze e lo scenario auspicato, da un lato, e le strategie settoriali dall'altro. Svolge un ruolo determinante ai fini della prova della coerenza tra una generazione e l'altra del «filo conduttore» di un PA.

**Aggiornamento:** ogni quattro anni (obbligatorio)

#### **Contenuti attesi / argomenti da trattare:**

La necessità d'intervento deriva dal confronto tra lo scenario auspicato e la situazione attuale nonché dallo stato di attuazione delle misure già concordate.

La necessità d'intervento deve mostrare in modo comprensibile quali problemi nei settori trasporti e insediamenti devono essere affrontati nella generazione attuale (tenendo conto del paesaggio) e come questi si rapportano alle generazioni precedenti del PA. Gli enti responsabili possono dare priorità alla necessità d'intervento in termini di tempo, ad esempio per motivi di coordinamento con misure di pianificazione sovraordinate o per ragioni tecniche di attuazione, purché ciò sia chiaramente spiegato. Da questo elemento occorre ricavare e giustificare eventuali priorità tematiche o geografiche a livello di misure (p. es. aree di interesse) nel programma d'agglomerato della generazione attuale.

In caso di difficoltà di attuazione delle misure chiave, occorre identificare le soluzioni di ripiego (p. es. sotto forma di scenari). Bisognerebbe anche assegnare una priorità agli interventi necessari individuati, in modo da motivare il PA della generazione in corso e le misure corrispondenti.

### 2.3.5 Strategie settoriali

**Domanda di fondo:** in che modo viene affrontata – da un punto di vista concettuale/strategico – la necessità d'intervento identificata e come viene realizzato lo scenario auspicato?

**Scopo:** le strategie settoriali indicano gli approcci con cui si affronta la necessità d'intervento nei settori trasporti e insediamenti (tenendo conto del paesaggio). Rappresentano l'anello di congiunzione tra la necessità d'intervento e le misure.

**Aggiornamento:** ogni quattro-otto anni

**Contenuti attesi / argomenti da trattare:**

Sono richieste strategie settoriali concrete sul piano territoriale, riguardanti la situazione specifica dell'agglomerato. Mostrano inoltre il coordinamento con le misure previste nelle pianificazioni nazionali, cantonali e nelle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Non è prevista una strategia definita appositamente per il paesaggio; gli aspetti relativi al paesaggio devono essere integrati nelle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti.

**La strategia settoriale Trasporti deve affrontare almeno i seguenti temi.**

- Coordinamento generale dei trasporti dei diversi vettori e delle diverse modalità di trasporto e sviluppo delle offerte multi- e intermodali, interconnessione dei mezzi e dei vettori di trasporto attraverso i vari tipi di piattaforme dei trasporti.
- Miglioramenti qualitativi e dell'offerta per il TP, il TIM e il traffico ciclistico e pedonale, comprese le lacune lungo la rete e i completamenti della rete.
- Gestione dei trasporti e della mobilità.
- Decarbonizzazione dei trasporti (p. es. promozione dei sistemi di propulsione alternativi [non alimentati a combustibili fossili] nonché del traffico pedonale e ciclistico).
- Miglioramento nell'accorpamento delle infrastrutture di trasporto nel paesaggio (p. es. riduzione degli effetti di separazione), integrazione delle infrastrutture di trasporto con elementi di infrastruttura<sup>41</sup> verdi e blu (sia di origine naturale che seminaturale) a favore di misure relative alle infrastrutture di trasporto rispettose del paesaggio.
- Miglioramento dell'accessibilità degli spazi liberi (in particolare gli spazi verdi) nel comprensorio insediativo e del collegamento degli insediamenti alle zone ricreative di prossimità (senza creare traffico supplementare).
- Negli agglomerati con impatti significativi risultanti dal traffico dovuto ad attività economiche<sup>42</sup> e negli agglomerati con sedi logistiche di rilievo: organizzazione e gestione del traffico dovuto ad attività economiche, messa in rete delle offerte, sviluppo delle sedi logistiche ecc.
- Negli agglomerati a carattere turistico: traffico turistico, in particolare per quanto riguarda il collegamento, l'integrazione e il miglioramento dell'accesso alle costruzioni e agli impianti che generano traffico al di fuori del comprensorio insediativo, la riduzione del traffico nelle aree naturali sensibili ecc.

**Nella strategia settoriale Insediamenti occorre trattare almeno le quattro domande chiave seguenti.**

- Dove si trova lo sviluppo insediativo: localizzazione territoriale dei principali sviluppi insediativi rilevanti per l'agglomerato, delle aree prioritarie adatte a uno sviluppo centripeto e dei poli di

<sup>41</sup> Gli elementi verdi contribuiscono a un sistema dell'infrastruttura di trasporto resiliente e consentono di creare spazi per gli insediamenti e i trasporti e spazi liberi con una qualità del soggiorno elevata, un'alta biodiversità e un microclima piacevole (p. es. riduzione del calore mediante efficaci corridoi di aria fresca). Gli elementi blu consentono, tra l'altro, di gestire l'acqua piovana (deimpermeabilizzazione, principio della città spugna), che contribuisce all'infiltrazione, all'irrigazione dei prati e al miglioramento delle condizioni climatiche. Gli elementi di infrastruttura verdi e blu contribuiscono quindi all'adattamento ai cambiamenti climatici, al miglioramento della qualità della vita e alla resilienza del sistema di trasporto.

<sup>42</sup> Il traffico dovuto ad attività economiche si divide in traffico merci, traffico di servizi (con e senza merci) e traffico viaggiatori (a tal fine cfr. lo studio «Traffico urbano dovuto ad attività economiche», ARE, novembre 2021).

sviluppo, coordinamento con la rete e i servizi di trasporto esistenti nonché con le eventuali nuove infrastrutture di trasporto.

- Cosa è previsto: tipo e portata dei grandi sviluppi, in particolare tipo di utilizzo come pure futuri residenti e occupati per ogni area di sviluppo di un grande insediamento; miglioramento dell'integrazione dei comprensori insediativi nel paesaggio e coordinamento dello sviluppo insediativo con la struttura degli spazi liberi<sup>43</sup>.
- Quando viene realizzato lo sviluppo insediativo: aspetto temporale con orizzonti di attuazione pianificati.
- Come è stato pianificato lo sviluppo: strumenti e approcci del settore pubblico per gestire lo sviluppo insediativo e per il monitoraggio e il sostegno degli sviluppi territoriali, soprattutto se questi sono in mano a privati (responsabilità, procedure, strumenti di pianificazione, strumenti di economia di mercato ecc.).

<sup>43</sup> P. es. la riqualificazione ecologica e il collegamento degli spazi liberi tra di loro e con il paesaggio aperto, informazioni sull'integrazione della struttura insediativa con gli elementi di infrastruttura verdi e blu.

### 2.3.6 Misure e relativo ordine di priorità

**Domanda di fondo:** quali misure si intende adottare per attuare le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti? Per quali misure relative ai trasporti si fa richiesta di un cofinanziamento da parte della Confederazione?

**Scopo:** l'elemento indica quali misure sono previste per l'attuazione concreta delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti (tenendo conto del paesaggio<sup>44</sup>) e come queste sono classificate per ordine di priorità temporale. Va inoltre spiegato in che modo le misure relative ai trasporti e agli insediamenti sono coordinate con le misure relative ai trasporti previste nelle pianificazioni nazionali, cantonali e nelle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

<sup>44</sup> Non sono previste misure indipendenti nell'ambito del paesaggio. Gli agglomerati possono continuare a realizzare misure relative al paesaggio (su base volontaria), tuttavia queste non verranno prese in considerazione per la valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato.

**Aggiornamento:** ogni quattro anni (obbligatorio). Le misure devono essere aggiornate di generazione in generazione. Per ogni generazione, a seconda delle necessità d'intervento, si possono definire priorità tematiche o geografiche.

#### Contenuti attesi / argomenti da trattare:

- Misure relative ai settori trasporti e insediamenti<sup>45</sup> con misure cofinanziabili o meno nell'ambito del PTA (v. anche cap. 2.4); nella misura del possibile queste misure devono tenere conto degli aspetti relativi al paesaggio e agli spazi liberi (compresi gli ev. elementi verdi e blu).
- Misure, sia dal lato dell'offerta che da quello della domanda, con un impatto sulla domanda e sul comportamento in materia di mobilità, ad esempio per limitare l'aumento del trasporto motorizzato oppure per promuovere il trasferimento verso mezzi di trasporto con una maggiore efficienza delle risorse<sup>46</sup>.
- Definizione delle priorità (orizzonti A, B e C) delle misure, in cui devono essere incluse le misure A e B nell'ambito dei settori trasporti e insediamenti<sup>47</sup>.
- Spiegazioni sulla selezione e la definizione delle priorità (debitamente motivata) delle misure.
- Identificazione di eventuali misure chiave. Le misure chiave<sup>48</sup> sono misure centrali per l'efficacia del rispettivo programma d'agglomerato o sono classificate come particolarmente efficaci per il coordinamento degli insediamenti e dei trasporti.
- Panoramica dei costi delle misure per ogni orizzonte e per ogni categoria di misure (tutte le misure: indicazioni di costo IVA escl. al momento della presentazione del PA).

<sup>45</sup> Art. 17c lett. a LUMin e art. 4 cpv. 1 OPTA

<sup>46</sup> A tal fine si prestano misure nell'ambito della gestione della mobilità, che sono variate e possono essere applicate in funzione delle esigenze specifiche di un agglomerato, in particolare dei suoi obiettivi di ripartizione modale (v. cap. 2.4.2 e all. 3).

<sup>47</sup> Art. 4 cpv. 2 OPTA

<sup>48</sup> Le misure chiave corrispondono ai «provvedimenti di fondamentale importanza» di cui all'art. 24a cpv. 2 OUMin.

I requisiti sostanziali relativi alle misure nell'ambito del cofinanziamento sono illustrati in dettaglio al capitolo 2.4.1.

## 2.4 MISURE COFINANZIABILI E MISURE NON COFINANZIABILI NELL'AMBITO DEL PTA

Secondo l'articolo 4 capoverso 1 OPTA, un programma d'agglomerato deve includere misure infrastrutturali di trasporto cofinanziabili come pure altre misure non cofinanziabili. Nel caso delle misure infrastrutturali di trasporto cofinanziabili, si distinguono misure singole e le cosiddette misure di modesta entità (v. cap. 2.4.1). Tra le misure non cofinanziabili rientrano sia determinate misure di trasporto che misure insediative (v. cap. 2.4.2)<sup>49</sup>. Tutte le misure devono essere documentate secondo le indicazioni della Confederazione (v. cap. 2.4.3).

<sup>49</sup> Art. 4 cpv. 1 lett. a-c OPTA

### 2.4.1 Misure cofinanziabili

I contributi federali ai programmi d'agglomerato sono concessi solo per le misure infrastrutturali di trasporto «che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati» e dove sono esclusi finanziamenti da altri mezzi stanziati dalla Confederazione<sup>50</sup>. Le misure devono essere considerate – nel senso più ampio del termine – come un'infrastruttura e non come una riqualifica, vale a dire che comportano un investimento una tantum e sono accessibili in modo equo e non discriminatorio. In queste condizioni, il PTA può quindi anche cofinanziare infrastrutture informatiche o lo sviluppo di software, per esempio in relazione alla gestione del traffico o allo sviluppo di offerte di mobilità multimodale<sup>51</sup>. Allo stesso modo, qualsiasi elemento verde o blu può essere cofinanziato se parte integrante di una misura infrastrutturale di trasporto e se è possibile dimostrare gli effetti che una tale misura può avere sul traffico. Nell'ambito del PTA, viene anche posto come condizione per il cofinanziamento di una misura da parte della Confederazione il fatto che i progetti si iscrivano in una pianificazione globale dei trasporti e siano coordinati con le reti di trasporto sovraordinate.

<sup>50</sup> Cfr. anche art. 17a LUMin

<sup>51</sup> Il cofinanziamento di soluzioni tecnologiche nell'ambito del PTA fa capo all'art. 17a LUMin: vengono cofinanziate misure a carattere di investimento disponibili sotto forma di sistema per tutti gli utenti dei trasporti e che corrispondono agli obiettivi del legislatore (e che in particolare servono a migliorare il traffico d'agglomerato). L'esercizio è invece escluso dal cofinanziamento.

Possono pertanto beneficiare dei contributi federali le seguenti categorie di misure:

- capacità strada (strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni, aumento della capacità della rete stradale o degli incroci esistenti, strade di collegamento);
- gestione del traffico (sistemi di gestione del traffico, adattamenti infrastrutturali finalizzati a migliorare la gestione del traffico, infrastrutture e sistemi di comunicazione / monitoraggio, gestione dei parcheggi);
- riqualifica urbanistica / sicurezza stradale (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale): adeguamenti multimodali e creazione / riqualifica di spazi pubblici di alta qualità, compresa l'integrazione di elementi infrastrutturali di trasporto secondari «verdi» e «blu» aventi un impatto sui trasporti;
- piattaforme dei trasporti (nodi di interscambio multimodale e intermodale, infrastrutture e sistemi per la mobilità condivisa);
- infrastrutture del traffico pedonale e ciclistico;
- tram / ferroviarie urbane e altri tipi di infrastrutture del trasporto pubblico destinati al collegamento capillare<sup>52</sup> (p. es. impianti a fune<sup>53</sup>, riqualifica di fermate di tram);
- autobus / infrastruttura TP su strada per il trasporto locale<sup>54</sup>, ad esempio adattamenti infrastrutturali per estendere le reti di autobus, riqualifica di fermate, elettrificazione di infrastrutture o veicoli, passaggio a veicoli con propulsione alternativa (non alimentati a combustibile fossile), compresi i costi supplementari per i veicoli e le relative stazioni di ricarica (criteri per il cofinanziamento: v. all. 3);
- infrastrutture pubbliche a favore di carburanti alternativi nel trasporto privato, come superfici di parcheggio per la ricarica nello spazio pubblico (le cosiddette «zone verdi», v. all. 3 per maggiori dettagli);
- traffico dovuto ad attività economiche e logistica: infrastrutture (in particolare piattaforme logistiche utilizzabili e accessibili da altri utenti, cioè il pubblico), incentivi e regolamenti di accesso per offerte quali il «cargo-to-bike»<sup>55</sup>;

<sup>52</sup> Cfr. definizione di collegamento capillare all'art. 22 OCPF

<sup>53</sup> Il cofinanziamento da parte della Confederazione nell'ambito del PTA è possibile anche se gli impianti a fune sono utilizzati principalmente per il turismo, a condizione che questi costituiscano una parte importante della strategia globale dei trasporti e che quindi contribuiscano in modo decisivo all'ottimizzazione del sistema dei trasporti e alla promozione di uno sviluppo sostenibile degli insediamenti. Un doppio finanziamento di impianti a fune con funzione di collegamento per mezzo di risorse finanziarie svizzere (finanziamento mediante il FIF) rimane escluso

<sup>54</sup> Secondo la definizione dell'UFT, il trasporto locale comprende offerte dei trasporti pubblici destinate al collegamento capillare delle località (cfr. art. 22 OCPF) e caratterizzate da fermate a intervalli brevi. Generalmente, le fermate non si situano a più di 1,5 km dalla fermata successiva di una linea regionale.

<sup>55</sup> Esattamente come per le altre categorie, solo le misure infrastrutturali di trasporto possono essere cofinanziate attraverso il FOISTRA.

- misure specifiche relative al traffico legato al turismo, purché quest'ultimo generi importanti flussi di traffico (p. es. la gestione dei picchi di domanda gestendo i flussi e i parcheggi, il miglioramento dell'accesso a un'area naturale o ricreativa mediante un'offerta di TP specifica oppure misure relative al TPC).

### **Pacchetti di misure di modesta entità**

Le cosiddette «misure di modesta entità» sono provvedimenti cofinanziati<sup>56</sup> che hanno lo scopo di semplificare l'esecuzione delle misure di minore entità, soprattutto per quanto concerne la stipula delle convenzioni sulle prestazioni e degli accordi sul finanziamento nonché i pagamenti e le attività di controlling<sup>57</sup>. I contributi federali sono riservati alle misure di modesta entità riguardanti le seguenti categorie:

- traffico pedonale e ciclistico (traffico lento);
- gestione dei trasporti;
- riqualifica e sicurezza dello spazio stradale;
- riqualifica di fermate di tram e autobus;
- nuova costruzione di fermate di tram e autobus.

I costi di investimento per ciascuno di questi provvedimenti, presi singolarmente, non devono superare i 5 milioni di franchi (IVA escl.)<sup>58</sup>. Queste misure devono essere raggruppate in pacchetti. Per una maggiore flessibilità nel monitoraggio e nell'attuazione, le singole misure di modesta entità all'interno di un pacchetto possono essere sostituite da misure della stessa categoria, a condizione che siano coerenti con il progetto precedentemente valutato dalla Confederazione nell'ambito dell'esame dei programmi d'agglomerato (cfr. cap. 3.5).

### **2.4.2 Misure non cofinanziabili**

Nel caso delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti che non possono essere cofinanziate attraverso il PTA, l'ente responsabile è tenuto a indicare se sia necessario tenerne conto per determinare l'efficacia del programma a titolo di prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (v. cap. 3.6).

Lo stesso vale anche per le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziabili per le quali non si fa richiesta di contributi. Tra queste figurano le misure nell'ambito della gestione della mobilità e dei parcheggi e le misure non infrastrutturali relative alla sicurezza stradale o ai servizi di mobilità. Le prestazioni fornite interamente dall'agglomerato possono anche includere il finanziamento di studi strategici o preliminari<sup>59</sup> (p. es. piani globali dedicati a una specifica tematica nei settori trasporti e insediamenti, piani di mobilità ecc.). Le misure che la Confederazione valuta positivamente sono menzionate nella convenzione sulle prestazioni. Le prestazioni interamente a carico dell'agglomerato devono essere dichiarate come tali nel programma d'agglomerato e descritte possibilmente mediante delle schede delle misure (v. all. 4).

Le categorie di misure seguenti non possono beneficiare dei contributi federali nell'ambito del programma d'agglomerato:

- infrastrutture di trasporto nazionali (stradali e ferroviarie);
- infrastrutture per il traffico regionale<sup>60</sup> (ferrovia, bus, altro);
- contributi al materiale rotabile (ad eccezione dei contributi al materiale rotabile destinato al collegamento capillare se in tal modo si possono realizzare considerevoli risparmi in termini di misure infrastrutturali, in particolare nel settore dei sistemi di propulsione alternativi [non alimentati a combustibile fossile] degli autobus)<sup>61</sup>;

<sup>56</sup> Ai sensi dell'art. 21b OUMin

<sup>57</sup> In linea di principio, le misure di modesta entità corrispondono alle misure forfettarie utilizzate fino alla 5a generazione (compresa) del PA, ma con alcune semplificazioni (p. es. senza unità di prestazione, conteggio a posteriori).

<sup>58</sup> Art. 21b cpv. 1 OUMin e art. 4 gpv. 5 OPTA

<sup>59</sup> L'attuazione delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato può avvenire a diversi livelli (p. es. a opera dei Cantoni, degli agglomerati o dei Comuni). Il relativo coordinamento, tuttavia, dovrebbe essere di competenza dell'ente responsabile.

<sup>60</sup> A differenza del traffico a lunga distanza, del traffico locale e del traffico (puramente) turistico, il traffico regionale comprende il traffico viaggiatori all'interno di una regione, inclusi il collegamento di base tra località e le ferrovie celeri, nonché il traffico viaggiatori con le regioni vicine, anche estere (p. es. linee di autobus nelle valli periferiche). ...."

<sup>61</sup> Art. 17a cpv. 2<sup>bis</sup> LUMin (per maggiori dettagli v. all. 3).

- costi di esercizio, manutenzione e mantenimento del sostrato qualitativo di infrastrutture di trasporto;
- costi per l'esercizio del TP;
- costi legati all'attuazione della legge del 13 dicembre 2002<sup>62</sup> sui disabili (LDis); 62 RS 151.3
- costi connessi alla gestione della mobilità o ad altre misure orientate ai comportamenti (offerte di consulenza ecc.);
- infrastrutture per l'alimentazione energetica privata (p. es. impianto tecnico nell'interfaccia diretta con il veicolo, come colonnine elettriche o stazioni di rifornimento di idrogeno);
- traffico dovuto ad attività economiche e logistica, dove è prevista la possibilità che vengano accordati contributi d'investimento per impianti del traffico combinato e binari di raccordo, oppure contributi d'esercizio destinati al trasporto di merci per ferrovia, in conformità con la legge del 25 settembre 2015<sup>63</sup> sul trasporto di merci (LTM); 63 RS 742.41
- costo degli studi relativi allo sviluppo del programma d'agglomerato;
- costi connessi alle prestazioni di terzi per le misure cofinanziate,
- infrastrutture a carattere esclusivamente turistico (rete di percorsi per mountain bike ecc.);
- integrazione o miglioramento degli spazi liberi e delle zone verdi come parte dell'infrastruttura di trasporto esistente, senza apportare modifiche a quest'ultima e senza efficacia in termini di trasporti;
- misure insediative (v. spiegazioni di seguito).

### Misure insediative

Le misure insediative non sono cofinanziabili nell'ambito del PTA, ma costituiscono comunque una parte essenziale dei programmi d'agglomerato. Con misure insediative si intendono misure che favoriscono lo sviluppo centripeto degli insediamenti e sono in linea con gli obiettivi della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT)<sup>64</sup> e con gli obiettivi generali della politica degli agglomerati della Confederazione. Si assicurano che la densificazione degli insediamenti avvenga in località ben collegate, contribuendo così a un sistema dei trasporti efficiente. Le misure insediative rispondono alle quattro domande riguardanti lo sviluppo degli insediamenti «dove, quando, cosa, come» (v. cap. 2.3.5 Strategie settoriali). Le misure servono a concretizzare la strategia settoriale Insediamenti e a coordinarla con le infrastrutture di trasporto esistenti e previste.

64 RS 700

In questo contesto, consentono anche di specificare gli strumenti di pianificazione del territorio esistenti a livello territoriale, temporale e/o contenutistico e di attuare le disposizioni del piano direttore cantonale e di altri strumenti di pianificazione fondamentali.

Gli enti responsabili devono fornire informazioni plausibili sull'attuazione degli sviluppi insediativi e sulla densificazione prevista attraverso le misure relative agli insediamenti, nonché sulle misure di riqualifica degli spazi liberi, che potrebbero anche incorporare elementi verdi e blu.

Non è necessario proporre misure insediative per tutto il territorio. Una definizione territoriale delle priorità in una o più aree di interesse è possibile, ma deve essere motivata garantendo un buon coordinamento con gli elementi della necessità d'intervento e quelli della strategia settoriale.

Possono costituire misure insediative di un PA (elenco non esaustivo, che comprende misure di pianificazione/gestione e costruzione) le misure seguenti:

- integrazione di misure negli strumenti di pianificazione per garantire la qualità dello sviluppo, ad esempio elaborazione / revisione di un piano d'utilizzazione parziale / piano di quartiere o avvio di un processo di sviluppo con indagini di prova;
- fornitura di mezzi finanziari e/o risorse al Comune e/o alla regione, per promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti in coordinamento con gli attori privati, ad esempio per l'allestimento di una rete per lo sviluppo centripeto;

- altre attività di gestione degli enti pubblici, ovvero strumenti per la gestione coordinata degli insediamenti e delle zone edificabili, per promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti e influenzare positivamente le attività degli attori privati, ad esempio definizione di densità minime e strumenti di economia di mercato (compensazione del plusvalore, contratti di sviluppo, densità minima ecc.);
- definizione, delimitazione e fasi di attuazione nel tempo dei poli di sviluppo territoriale e altre «aree di interesse» in cui si concentra lo sviluppo centripeto degli insediamenti, in coordinamento con gli sviluppi dei trasporti (p. es. nell'ambito delle piattaforme dei trasporti);
- altri progetti di sviluppo di grandi dimensioni, comprese le relative fasi di realizzazione (pianificazione e attuazione);
- rafforzamento e riqualifica del paesaggio e integrazione degli spazi liberi o delle zone verdi.

Le misure insediative possono essere descritte come compiti permanenti se si estendono chiaramente su più orizzonti, in particolare le misure pianificatorie o concettuali. Nella convenzione sulle prestazioni sono indicate solo le fasi di attuazione di un compito permanente assegnato a un orizzonte.

Tuttavia, tutte le misure insediative, compresi i compiti permanenti, devono indicare fasi di sviluppo chiare (responsabilità, procedure, scadenze, sviluppo, prioritizzazione temporale negli orizzonti A, B e, se necessario, C), distinguendo tra quelle di competenza degli enti pubblici e quelle che dipendono da terzi. Per questi ultimi, gli enti responsabili devono descrivere come gli enti pubblici intervengono e possono essere coinvolti nel processo di sviluppo e come possono gestire lo sviluppo degli insediamenti. Ciò può avvenire a livello cantonale, dell'agglomerato o comunale. Per misura del programma d'agglomerato non si intende un semplice riferimento ai processi di attuazione che hanno luogo nell'ambito degli ordinari strumenti di pianificazione del territorio (piani di utilizzazione ecc.).

Una misura insediativa si considera realizzata in modi diversi a seconda del tipo di misura: al momento in cui questa viene avviata, nel caso, ad esempio, di un aggiornamento o di uno sviluppo degli strumenti di pianificazione o di un programma promozionale; all'avvio dei lavori per altri tipi di misure, come i progetti di sviluppo molto avanzati.

#### **2.4.3 Documentazione delle misure**

Le misure del programma d'agglomerato devono essere documentate utilizzando gli elementi forniti nell'allegato (v. all. 4). Per alcune categorie di misure sono richieste anche informazioni specifiche (v. all. 5).

#### **Pacchetti di misure**

Laddove possibile e opportuno, l'ente responsabile può raggruppare in pacchetti misure diverse dalle misure di modesta entità. L'essenziale è che appartengano tutte allo stesso orizzonte temporale, A o B (v. cap. 3.5). Tuttavia, la Confederazione si riserva il diritto di scorporarli qualora reputi i raggruppamenti inadeguati.

La vicinanza geografica non è di per sé sufficiente a giustificare la creazione di un pacchetto di misure, che risulta invece opportuna nei casi di seguito riportati (resta riservata la valutazione concreta effettuata nel singolo caso):

- misure appartenenti alla stessa categoria e che presentano una forte correlazione dal punto di vista funzionale, come tutte le misure infrastrutturali di trasporto appartenenti alla stessa piattaforma dei trasporti;
- pacchetto coerente di misure di accompagnamento legate a misure di maggiore entità del programma d'agglomerato oppure a pianificazioni nazionali o cantonali.

## Priorizzazione delle misure

Il compito di proporre un ordine di priorità coerente per le misure spetta all'ente responsabile<sup>65</sup>. Per tale priorizzazione, gli enti responsabili sono invitati a prendere come riferimento il metodo adottato dalla Confederazione per la valutazione delle misure (v. cap. 3.5), nell'ambito della quale le priorità proposte dall'ente responsabile sono verificate e, se necessario, adattate<sup>66</sup>.

Le misure vengono distribuite all'interno di tre liste in base alla priorità (A, B e C). L'esecuzione (inizio dell'attuazione<sup>67</sup>) di una misura A della generazione in corso dovrà avere inizio entro quattro anni dall'approvazione del corrispondente decreto federale (v. cap. 3.5), mentre quella di una misura B deve essere realizzabile entro quattro anni dall'approvazione del decreto federale relativo alla generazione successiva (fa fede la data di inizio dell'attuazione). La valutazione dei costi e dei benefici si basa sulle misure incluse nelle liste A e B. Sono pertanto tali misure a essere determinanti per il calcolo dell'aliquota di contribuzione. Per quanto riguarda l'orizzonte temporale delle misure C, dovranno passare in genere almeno due generazioni prima che siano pronte per la realizzazione e abbiano il finanziamento assicurato.

## Costi delle misure

I costi delle misure computabili specificate nel programma d'agglomerato sono determinanti per il calcolo del contributo federale massimo. I contributi federali calcolati su tale base costituiscono un limite massimo e il loro importo non può più essere modificato se non per il computo del rincaro e dell'imposta sul valore aggiunto a livello di singole misure. Ne consegue che l'ente responsabile ha tutto l'interesse a portare la pianificazione delle misure più importanti a uno stato di avanzamento tale da poter indicare nel programma d'agglomerato una stima quanto più precisa possibile dei costi. In conformità al decreto federale concernente il PTA e alle convenzioni sulle prestazioni ratificate, le indicazioni di costo considerate per il resto del processo si basano sulla situazione dei prezzi al momento della presentazione del PA (la data di presentazione equivale alla data di presentazione della domanda di sussidio).

I costi computabili per il calcolo dei contributi federali sono specificati all'articolo 21 OUMin. Sono altresì ammessi i costi relativi alle misure di protezione dell'ambiente, del clima e del paesaggio, nonché alle misure di protezione contro i pericoli naturali<sup>68</sup>. Questo include anche elementi di infrastruttura verdi e/o blu<sup>69</sup> aventi come obiettivo principale l'adattamento al clima<sup>70</sup>, a condizione che:

- siano parte integrante della misura relativa alle infrastrutture di trasporto che può essere cofinanziata nell'ambito del PTA;
- si tratti di elementi subordinati a questa misura relativa alle infrastrutture di trasporto;
- l'efficacia in termini di trasporti delle rispettive misure relative alle infrastrutture di trasporto sia dimostrata e riportata nel programma d'agglomerato.

Se tali elementi sono inclusi in una misura relativa alle infrastrutture di trasporto, le rispettive quote dei costi devono essere indicate separatamente (v. all. 4).

<sup>65</sup> Art. 3 lett. a e b e art. 7 lett. c OPTA

<sup>66</sup> Art. 13 cpv. 2 OPTA

<sup>67</sup> Per quanto riguarda l'attuazione, per le misure riguardanti programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione fa fede la sottoscrizione dell'accordo di finanziamento entro i termini prestabiliti. A partire dalla 3a generazione, è determinante l'avvio del progetto di costruzione (primo colpo di piccone per i progetti infrastrutturali o data del contratto di acquisto di materiale rotabile).

<sup>68</sup> Art. 21 cpv. 1 lett. d OUMin

<sup>69</sup> Questi elementi non sono solo misure compensative e sostitutive, la cui attuazione è già prevista dalla legge e cofinanziata attraverso altre modalità di finanziamento (p. es. nell'ambito della legge federale del 1° luglio 1996 sulla protezione della natura e del paesaggio). Si tratta piuttosto di elementi di infrastruttura «verdi» e/o «blu» aggiuntivi che devono essere implementati nel quadro delle misure relative alle infrastrutture di trasporto. Questi elementi possono derivare dall'obbligo di fornire una compensazione ecologica (secondo l'art. 18b cpv. 2 LPN), ma non possono essere sovvenzionati attraverso altri sussidi federali.

<sup>70</sup> Il focus è posto sull'adattamento agli effetti del riscaldamento climatico (p. es. riduzione delle isole di calore attraverso l'inverdimento e la deimpermeabilizzazione).

---

## 3 Procedura d'esame

---

### 3.1 PANORAMICA E PRINCIPI GENERALI

L'esame dei programmi d'agglomerato condotto dalla Confederazione si basa sui **principi** elencati qui di seguito:

- procedura d'esame tecnica da parte della Confederazione (gruppo d'esame) e di esperti indipendenti («second opinion»);
- coinvolgimento degli enti responsabili in occasione di domande/risposte e di un colloquio tecnico;
- procedura d'esame obiettiva e fattuale;
- procedura d'esame iterativa con confronti incrociati tra i programmi e un consolidamento graduale dei risultati dell'esame.

L'ARE è l'Ufficio responsabile per l'esame dei programmi d'agglomerato ed è affiancato, per gli aspetti tecnici, dall'USTRA, dall'UFT e dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)<sup>71</sup>. Gli esperti esterni alla Confederazione controllano in modo critico il processo e forniscono una seconda opinione indipendente da un punto di vista tecnico.

<sup>71</sup> Art. 10 OPTA

La valutazione **tiene conto** anche dei seguenti aspetti:

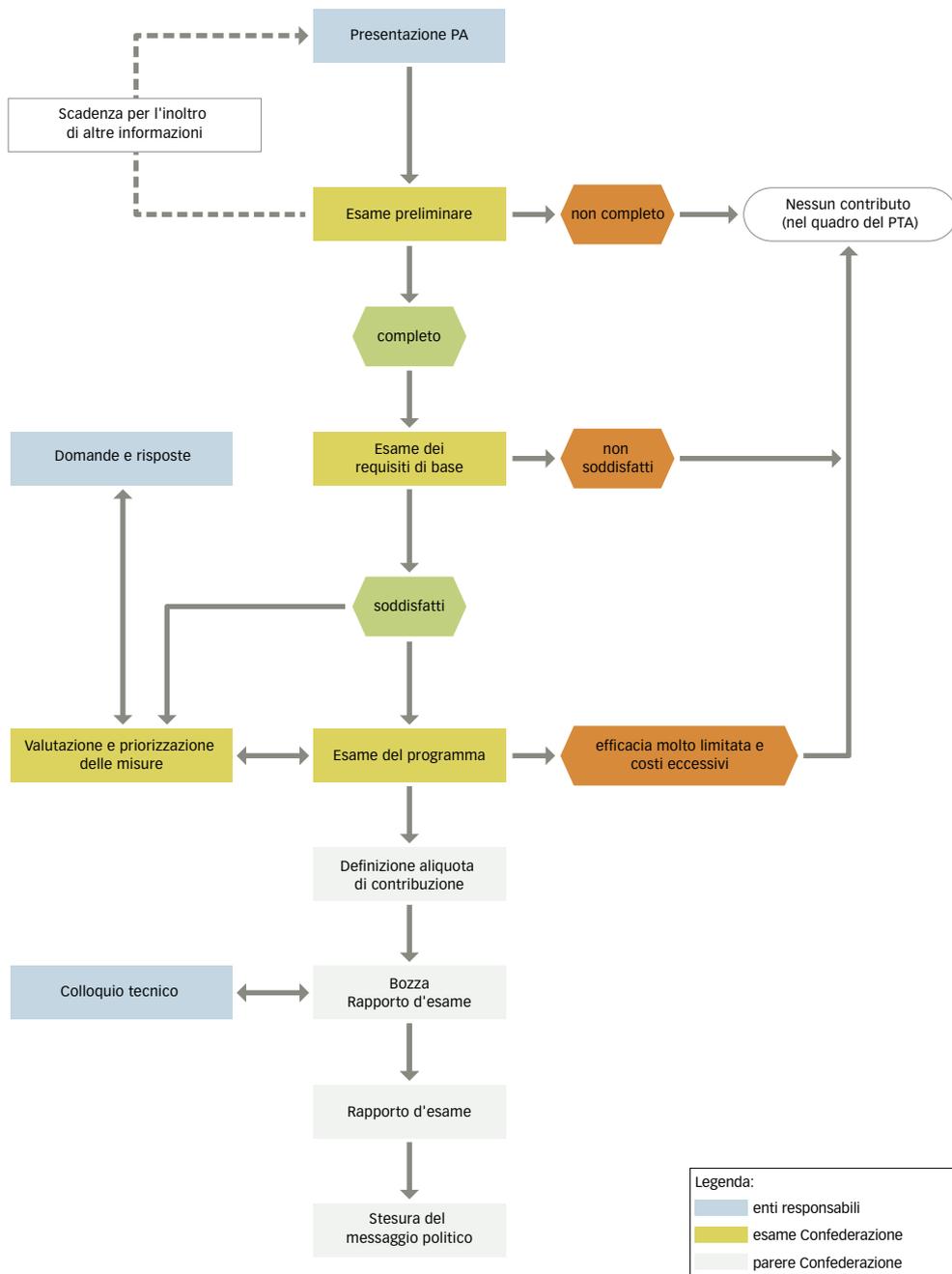
- stato di attuazione delle misure concordate nella penultima generazione del PA;
- sfide specifiche, ad esempio di agglomerati di categorie di grandezza diverse, agglomerati oltre i confini cantonali e nazionali, agglomerati a carattere turistico ecc.

La **procedura d'esame** si articola nelle seguenti fasi<sup>72</sup>:

<sup>72</sup> Cfr. anche art. 10–14 OPTA

1. Esame preliminare: in una prima fase si esamina se il programma d'agglomerato presentato soddisfa i requisiti formali (v. cap. 2.1 e 2.2 e all. 6). Qualora i requisiti formali non siano soddisfatti, all'ente responsabile viene concesso un termine improrogabile di 21 giorni per fornire le informazioni mancanti.
2. Requisiti di base: se i requisiti formali sono soddisfatti, la Confederazione procede a esaminare i requisiti di base (v. cap. 3.3). Se anche dopo le domande di chiarimento un programma d'agglomerato non adempie uno o più requisiti di base, rendendo impossibile un'adeguata valutazione da parte della Confederazione, non viene ulteriormente esaminato, anche se la Confederazione aveva accettato una generazione precedente. Non viene concesso alcun termine per porre rimedio alle lacune. Inoltre, l'ente responsabile viene informato dei requisiti non soddisfatti.
3. Valutazione delle misure: nella terza fase vengono valutate le misure nonché la relativa prioritizzazione proposta dagli enti responsabili (v. cap. 3.5).
4. Valutazione del programma: in una fase ulteriore, si valuta l'efficacia del programma d'agglomerato in quattro fasi parziali (v. cap. 3.6).
5. Definizione dell'aliquota di contribuzione: sulla base della valutazione del programma, l'aliquota di contribuzione viene determinata considerando il rapporto costi-benefici del PA.
6. Rapporto d'esame: i risultati dell'esame vengono spiegati per ogni PA in un rapporto d'esame; viene motivata la ridefinizione delle priorità delle misure da parte della Confederazione e viene presentata la valutazione delle misure e del programma.
7. Messaggio: il Consiglio federale chiede al Parlamento di stanziare le risorse finanziarie necessarie per cofinanziare le misure secondo i rapporti d'esame.

Figura 5: panoramica della procedura d'esame



### Coinvolgimento degli enti responsabili alla procedura d'esame

Nel corso della procedura d'esame, gli enti responsabili hanno la possibilità di scambiare le proprie opinioni con la Confederazione due volte:

- per consentire al gruppo d'esame di acquisire una migliore comprensione dei singoli programmi d'agglomerato ed evitare fraintendimenti, all'inizio della procedura condotta internamente dalla Confederazione può avere luogo un primo scambio tra l'ARE e gli enti responsabili per chiarire le questioni aperte. Questa fase di chiarimento può svolgersi per iscritto o verbalmente (incontro);

- viene poi organizzato un cosiddetto colloquio tecnico per discutere i risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione sulla base di una bozza del rapporto d'esame. Il colloquio serve in particolare a garantire che tutti gli argomenti rilevanti siano presi in considerazione nell'esame e che la coerenza globale del programma d'agglomerato venga rispettata nonostante le eventuali modifiche apportate dalla Confederazione all'ordine di priorità delle misure. I dubbi sollevati dagli enti responsabili vengono esaminati e, in casi motivati, i risultati dell'esame adeguati di conseguenza.

---

### 3.2 ESAME PRELIMINARE

Nella fase dell'esame preliminare, la Confederazione verifica gli aspetti riportati qui di seguito (per informazioni più dettagliate v. all. 6)<sup>73</sup>.

<sup>73</sup> Cfr. anche art. 1, art. 8 e art. 11 OPTA

- Il programma d'agglomerato è costituito almeno dalle parti seguenti: una parte principale, una parte con le misure e, se sono già state concordate misure in una delle generazioni precedenti, le tabelle di attuazione.
- La parte principale include almeno i sei elementi richiesti (v. cap. 2.3), anche se non è necessario rielaborare ogni elemento. La parte con le misure include una scheda per ogni misura o pacchetto di misure A e B nei settori trasporti e insediamenti della rispettiva generazione.
- La parte con le misure contiene una tabella informativa (secondo le specifiche dell'ARE, v. all. 5), che riporta tutte le misure A e B della generazione attuale, nonché le misure delle pianificazioni nazionali, cantonali e delle altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.
- Prima di essere presentato alla Confederazione, il programma d'agglomerato deve essere stato approvato dall'autorità cantonale competente, che corrisponde in genere al Consiglio di Stato.

Agli enti responsabili viene concesso un termine improrogabile di 21 giorni per rispondere alle domande e, se necessario, per presentare ulteriori documenti e informazioni.

---

### 3.3 REQUISITI DI BASE

Un programma d'agglomerato deve soddisfare determinati requisiti di base, i quali contribuiscono a far sì che:

- la Confederazione abbia a disposizione delle basi comparabili su cui fondare il proprio esame, nell'ottica di garantire a tutti i programmi d'agglomerato inoltrati un trattamento per quanto possibile equivalente;
- le misure vengano attuate nei tempi previsti, in quanto i programmi d'agglomerato sono stati sviluppati con il coinvolgimento di tutte le parti interessate e godono di un ampio sostegno politico.

Esistono pertanto **quattro requisiti di base (RB)**, come specificato nell'allegato 7:

- RB 1: ente responsabile e partecipazione;
- RB 2: completezza e «filo conduttore»;
- RB 3: definizione di misure classificate a seconda della priorità;
- RB 4: attuazione e controlling.

La Confederazione procede con l'esame di un programma d'agglomerato presentato solo se tutti e quattro i requisiti di base sono soddisfatti<sup>74</sup>. Tuttavia, tali requisiti possono essere adeguati nelle modalità di adempimento come pure nel grado di dettaglio in base alle problematiche specifiche e alle dimensioni dell'agglomerato.

<sup>74</sup> Art. 7 OPTA

### 3.4 CRITERI D'EFFICACIA (CE)

Se un programma d'agglomerato soddisfa sia i requisiti formali dell'esame preliminare che i requisiti di base, si procede alla valutazione della sua efficacia. L'efficacia complessiva di un PA è valutata sulla base degli obiettivi di cui all'articolo 17d capoverso 2 LUMin come segue:

- migliore qualità del sistema dei trasporti;
- maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
- maggiore sicurezza del traffico;
- minore carico ambientale e minore impiego delle risorse.

Dagli obiettivi di efficacia derivano i quattro criteri da essi desunti. La valutazione basata sui criteri d'efficacia è di tipo qualitativo (v. all. 8). Per una valutazione plausibile, ciascun criterio è suddiviso in sottocriteri in base all'ambito tematico. La valutazione viene effettuata sulla base di questi sottocriteri per ciascun criterio d'efficacia nel suo complesso. In altre parole, i sottocriteri non sono valutati separatamente. Per ogni criterio viene attribuito un punteggio compreso tra 0 e 3, giustificato di volta in volta (in merito all'attribuzione dei punti v. cap. 3.6).

0 punti:	nessuna efficacia
1 punto:	efficacia limitata
2 punti:	efficacia media
3 punti:	efficacia elevata

Le domande di fondo sui criteri, e relative precisazioni, sono riportate nell'allegato 8.

Tabella 1: panoramica dei criteri d'efficacia, inclusi sottocriteri

<b>CE 1 Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto</b>	
1.1	Miglioramento del sistema globale dei trasporti
1.2	Miglioramento dell'intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità
1.3	Miglioramento del sistema di trasporto pubblico
1.4	Miglioramento della rete stradale e gestione del traffico
1.5	Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico
<b>CE 2 Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti</b>	
2.1	Concentrazione degli insediamenti e densificazione
2.2	Valorizzazione degli spazi stradali e degli spazi liberi nel comprensorio insediativo
<b>CE 3 Aumento della sicurezza del traffico</b>	
3.1	Aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva
<b>CE 4 Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</b>	
4.1	Riduzione delle emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra nonché delle emissioni foniche
4.2	Riduzione al minimo del consumo di risorse e valorizzazione degli spazi naturali e liberi

I quattro criteri d'efficacia sono utilizzati per valutare sia i benefici del programma d'agglomerato nella sua globalità, sia le singole misure infrastrutturali di trasporto. I benefici di un programma d'agglomerato risultano dal confronto di due stati futuri: lo scenario di riferimento (senza il programma d'agglomerato) e la situazione futura con il programma d'agglomerato.

---

### 3.5 VALUTAZIONE DELLE MISURE

Prima di valutare l'efficacia dei programmi d'agglomerato, la Confederazione deve chiarire se le misure proposte sono cofinanziabili e se le priorità fissate dall'ente responsabile sono plausibili<sup>75</sup>. La valutazione delle misure singole nel settore dei trasporti (v. cap. 3.5.1) si contraddistingue dalla valutazione delle misure di modesta entità nel settore dei trasporti (v. cap. 3.5.2), come pure dalle misure insediative (v. cap. 3.5.3).

<sup>75</sup> Art. 13 OPTA

#### 3.5.1 Misure infrastrutturali di trasporto – misure singole

Lo scopo della valutazione delle misure infrastrutturali di trasporto (misure singole) è quello di verificare, e all'occorrenza modificare, l'ordine di priorità proposto dall'ente responsabile (orizzonte temporale A o B). Tale valutazione è basata su cinque criteri<sup>76</sup>:

<sup>76</sup> Art. 4 cpv. 3 e art. 13 cpv. 3 OPTA

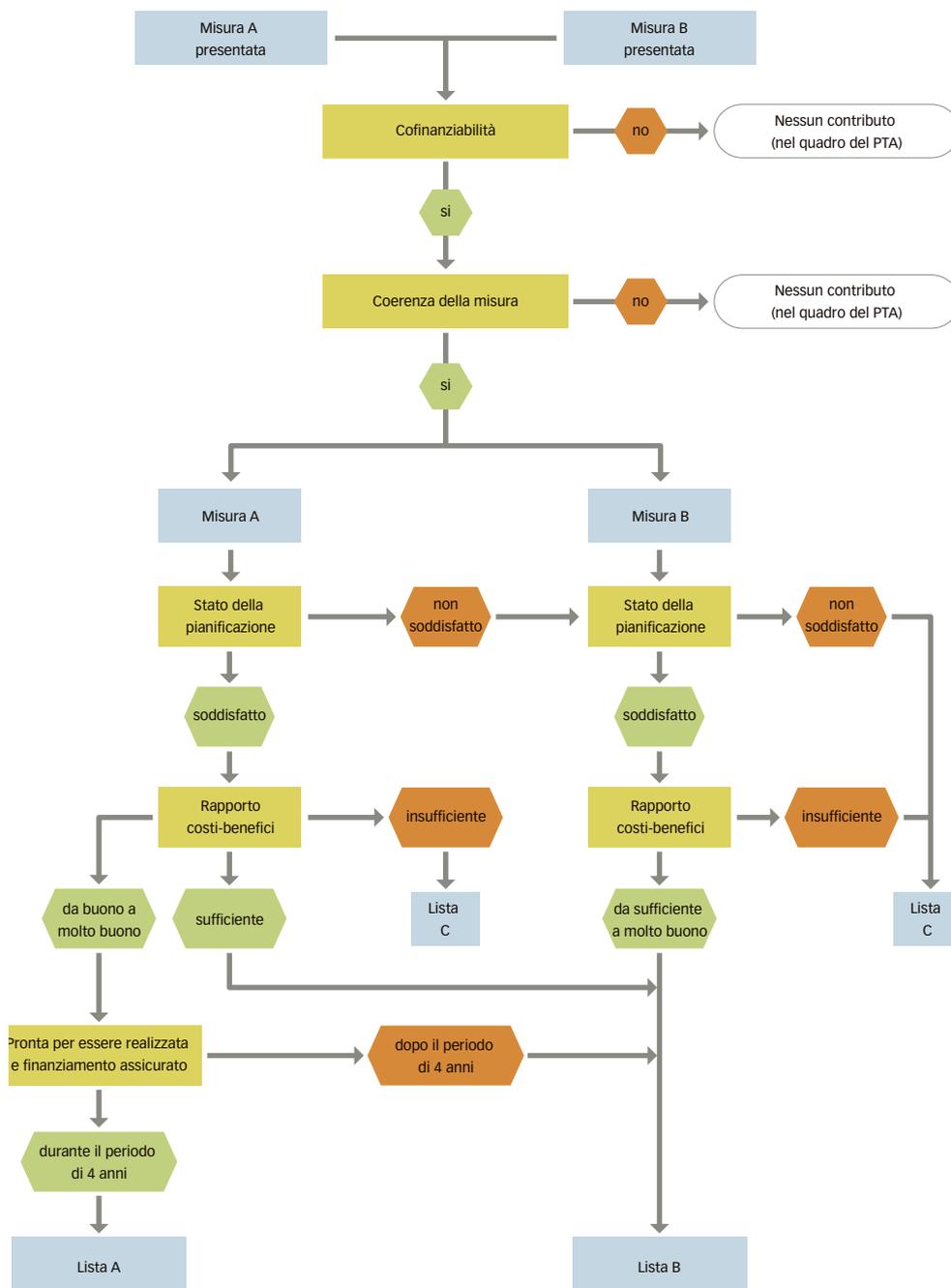
1. cofinanziabilità;
2. coerenza della misura;
3. stato della pianificazione;
4. rapporto costo-benefici;
5. misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato.

A essere valutate, applicando i metodi di seguito illustrati, sono esclusivamente le misure del programma d'agglomerato che risultano cofinanziabili e coerenti. In seguito alla valutazione, a ogni misura viene attribuito il grado di priorità A, B o C.

- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista A devono ricevere una valutazione positiva rispetto a tutti e cinque i criteri (v. fig. 7).
- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista B sono cofinanziabili e coerenti e hanno raggiunto un sufficiente stato di avanzamento della pianificazione, ma presentano un rapporto costi-benefici (solo) sufficiente oppure non hanno ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento.
- Le misure infrastrutturali di trasporto della lista C sono fondamentalmente cofinanziabili e coerenti, ma il loro livello di pianificazione non soddisfa ancora i requisiti previsti per l'inserimento nelle liste A e B oppure è il rapporto costi-benefici a non essere ancora sufficiente<sup>77</sup>.

<sup>77</sup> In virtù di questa logica, le misure C la cui priorità è stata modificata dalla Confederazione sono ampiamente coerenti con il programma d'agglomerato e corrispondono quindi a una determinata necessità d'intervento. La Confederazione non attribuisce alcuna priorità a misure che non sono sufficientemente coerenti con il programma d'agglomerato (p. es. quando non viene riconosciuta la necessità d'intervento).

Figura 6: procedura e criteri della valutazione delle misure di trasporto (misure singole)



### Criterio 1: cofinanziabilità

Questo aspetto viene esaminato sulla base delle condizioni quadro descritte al capitolo 2.4.

### Criterio 2: coerenza della misura

La Confederazione sostiene solo le misure giudicate coerenti sia sul piano dei contenuti che a livello temporale (v. in merito anche i cap. 2.1 e 2.2).

La coerenza di contenuti sussiste se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- la misura corrisponde agli obiettivi generali del PTA: incoraggia il coordinamento tra i trasporti e gli insediamenti (tenendo conto del paesaggio) e consente uno sviluppo efficiente e sostenibile del sistema globale dei trasporti;
- la misura è coerente con lo scenario auspicato, la necessità d'intervento e le strategie settoriali Trasporti e/o Insediamenti.

La coerenza temporale sussiste se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- la misura si integra con coerenza nei programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti e tiene conto anche delle eventuali osservazioni fatte dalla Confederazione nei precedenti rapporti d'esame;
- il grado di priorità della misura corrisponde allo stato attuale della necessità d'intervento e considera lo stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti;
- il grado di priorità della misura tiene conto dello scadenziario delle misure relative agli insediamenti connesse (p. es. collegamento dei poli di sviluppo tempestivo, ma anche in linea con la dinamica degli investimenti);
- il grado di priorità della misura è coerente con le pianificazioni federali, cantonali e le altre pianificazioni rilevanti nonché con le altre misure del programma d'agglomerato.

### **Criterio 3: stato della pianificazione**

Questo criterio serve a valutare lo stato di avanzamento del processo di pianificazione. Al momento della presentazione del programma d'agglomerato, tutte le misure che si vorrebbe iscrivere nella lista A o B devono aver raggiunto un determinato stato di pianificazione, in funzione dei costi (per maggiori dettagli v. all. 2).

- Le misure singole con costi di investimento inferiori a 10 milioni di franchi (IVA escl.) devono aver raggiunto lo stato di pianificazione 1. Per le misure nell'orizzonte temporale A occorre presentare uno studio preliminare, uno studio di fattibilità e una stima dei costi (+/-50 %). Si raccomanda di elaborare un progetto di massima per garantire una realizzazione entro i termini previsti. Per le misure B, sono necessari in particolare una visione globale del progetto e lo stato attuale della pianificazione.
- Le misure con costi di investimento di importo superiore a 10 milioni di franchi devono soddisfare inoltre i requisiti previsti per lo stato di pianificazione 2 per le misure A o B. Oltre ad analisi tecniche più approfondite, questo richiede una stima dei costi del +/-30 % per l'orizzonte A (+/-50 % per l'orizzonte B). Per le misure nell'orizzonte A si raccomanda di elaborare un progetto di massima.
- Le misure di priorità A di maggiore entità con costi di investimento superiori a 50 milioni di franchi (IVA escl.) devono anche essere provviste di un progetto preliminare conforme alla norma SIA 103 (all'estero, di una base per la pianificazione con un grado di dettaglio comparabile)<sup>78</sup> Per la lista B un programma deve avere uno studio preliminare con una stima dei costi del +/-30 %.
- Per le misure di modesta entità della lista A, devono essere unicamente indicate le misure parziali e gli elementi descrittivi come da allegato 4 (v. anche cap. 3.5.2).

<sup>78</sup> SIA 103 2020, 2a edizione riveduta, Regolamento per le prestazioni e gli onorari nell'ingegneria civile

### **Criterio 4: rapporto costo-benefici**

Il rapporto costi-benefici di una misura è determinato mettendone a confronto i benefici (quantificati in punti d'efficacia) con i costi che essa comporta (quantificati in base a categorie di costi)<sup>79</sup>.

I **benefici** di una misura vengono valutati a livello qualitativo utilizzando i quattro criteri d'efficacia (v. cap. 3.4).

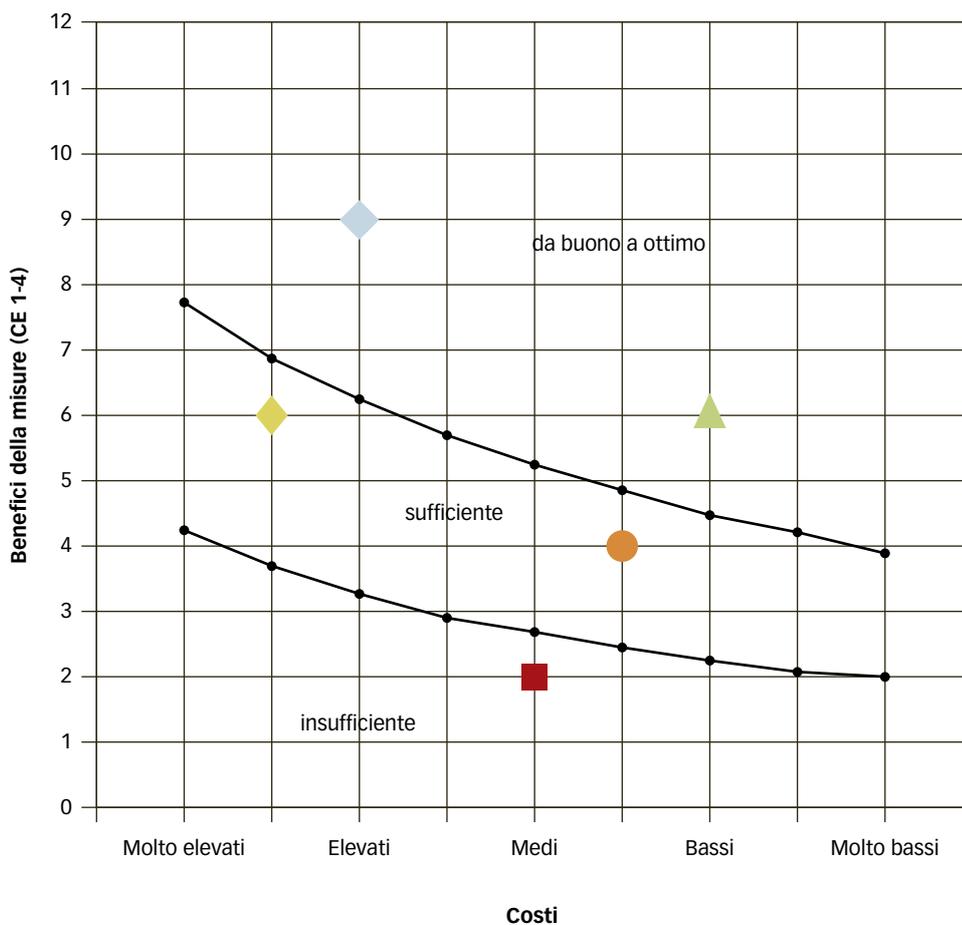
<sup>79</sup> Non si tratta di un'analisi costi-benefici in senso stretto, bensì di un'analisi costi-efficacia focalizzata sul confronto tra benefici / efficacia e costi.

L'attribuzione delle misure alle varie **categorie di costi** dipende in particolare dalla dimensione dell'agglomerato. Queste categorie sono determinate per ogni dimensione sulla base di tutte le misure presentate nella generazione attuale in agglomerati della stessa dimensione (piccoli, medi, grandi). Pertanto, le singole categorie di costi possono essere definite solo nell'ambito della procedura d'esame<sup>80</sup>.

<sup>80</sup> Le categorie di costi secondo la dimensione degli agglomerati utilizzate per i programmi d'agglomerato sono riportate nel rapporto esplicativo della corrispondente generazione.

Il grafico seguente mostra come il rapporto costi-benefici di una misura dipenda dai suoi effetti e dai suoi costi.

Figura 7: valutazione del rapporto costi-benefici (esempio)



### Valutazioni quantitative supplementari

Per alcune categorie di misure, è necessaria una valutazione supplementare con criteri quantitativi per stabilire priorità, tenendo conto che l'elemento principale è costituito dai benefici chiari (v. all. 5). Questo è il caso delle seguenti categorie:

- Tram / ferrovie urbane
- Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni
- riqualifica e sicurezza dello spazio stradale.

I dettagli di queste valutazioni quantitative sono riportati nel rapporto esplicativo di ciascuna generazione.

## Misure chiave

Misure chiave molto costose, fondamentali per l'efficacia del rispettivo programma d'agglomerato o considerate particolarmente efficaci per quanto riguarda il coordinamento degli insediamenti e dei trasporti, possono essere cofinanziate nell'ambito del PTA qualora siano accertati benefici elevati, anche se il rapporto costi-benefici è insufficiente.

### Critério 5: misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato

Oltre che in riferimento allo stato della pianificazione (criterio 3), la misura deve essere valutata anche in termini di realizzazione e garanzia di finanziamento. Si verifica cioè se sarà possibile attuare e finanziare una misura nell'ambito dell'orizzonte temporale A o B (v. anche all. 9). L'attuazione delle misure inserite nella lista A deve avere inizio entro il termine stabilito dall'articolo 18 OPTA, altrimenti l'ente responsabile perde il diritto ai contributi federali.

Un progetto è considerato pronto per essere realizzato se le procedure di pianificazione, di studio del progetto e di autorizzazione sono state o saranno completate nel corso dell'orizzonte temporale A. Il finanziamento, dal canto suo, è garantito se vi è garanzia del finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti, se è presente un piano di finanziamento e se è comprovata la sostenibilità finanziaria nel lungo termine. La Confederazione inserisce nella lista B le misure che, a suo avviso, non hanno ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento.

### 3.5.2 Misure infrastrutturali di trasporto – misure di modesta entità

La valutazione delle misure di modesta entità<sup>81</sup> (v. cap. 2.3) segue una logica diversa da quella delle misure singole. Oltre a valutare l'efficacia del pacchetto di misure sul programma d'agglomerato, queste misure devono essere sistematicamente integrate nella pianificazione globale dei trasporti del PA<sup>82</sup>. Ciò significa che è necessaria una strategia globale<sup>83</sup> coerente sul piano territoriale e dei contenuti, valutata poi in base ai criteri presentati nella tabella seguente.

<sup>81</sup> Art. 21b OUMin

<sup>82</sup> Art. 14 cpv. 4 lett. b OPTA

<sup>83</sup> A livello di un pacchetto, di una strategia settoriale e/o del programma d'agglomerato

Tabella 2: criteri per valutare le misure di modesta entità (v. all. 8)

Categoria di misure di modesta entità	Criteri d'efficacia
Traffico pedonale e ciclistico (traffico lento)	CE 1.5, CE 3.1
Gestione dei trasporti	CE 1.4, CE 3.1
Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale	CE 1.3, CE 1.4, CE 1.5, CE 2.2, CE 3.1
Riqualifica di fermate di tram e autobus	CE 1.3, CE 3.1
Nuova costruzione di fermate di tram e autobus	CE 1.3, CE 2.1, CE 3.1

### 3.5.3. Misure insediative

La Confederazione valuta le misure relative agli insediamenti in modo diverso dalle misure infrastrutturali di trasporto. Tali misure sono oggetto di una valutazione sommaria, che punta a determinare l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato e a verificare il coordinamento fra trasporti e insediamenti (v. cap. 3.6). Pertanto gli enti responsabili sono chiamati a stabilire la priorità delle misure relative agli insediamenti conciliandole con le misure di trasporto, indipendentemente dal fatto che queste ultime possano essere cofinanziate o meno. Generalmente la Confederazione non interviene sull'ordine di priorità proposto, ma può capitare che modifichi la priorità di singole misure

se non soddisfano il requisito del coordinamento, ovvero nel caso in cui delle misure nel settore degli insediamenti non siano in linea con le misure di trasporto oppure non siano assicurate le necessarie capacità di trasporto.

### 3.6 VALUTAZIONE DEL PROGRAMMA

Durante la valutazione del programma d'agglomerato<sup>84</sup> sono messi a confronto i suoi costi (calcolati in relazione alle dimensioni dell'agglomerato) e benefici. Le diverse categorie di costi sono determinate in modo definitivo solo nell'ambito della procedura d'esame, sulla base dei costi generati da tutte le misure e dei mezzi stanziati dalla Confederazione disponibili per ogni generazione<sup>85</sup>.

Il rapporto costi-benefici serve a fissare l'aliquota di contribuzione e, di conseguenza, l'entità dei contributi federali di cui beneficeranno le misure cofinanziate nell'ambito del relativo programma d'agglomerato<sup>86</sup>. L'aliquota di contribuzione della Confederazione è compresa tra il 30 e il 50 per cento.

La valutazione del programma si svolge in tre fasi:

1. valutazione dei benefici e dello stato di attuazione delle misure;
2. valutazione dei costi;
3. valutazione del rapporto costi-benefici e definizione dell'aliquota di contribuzione.

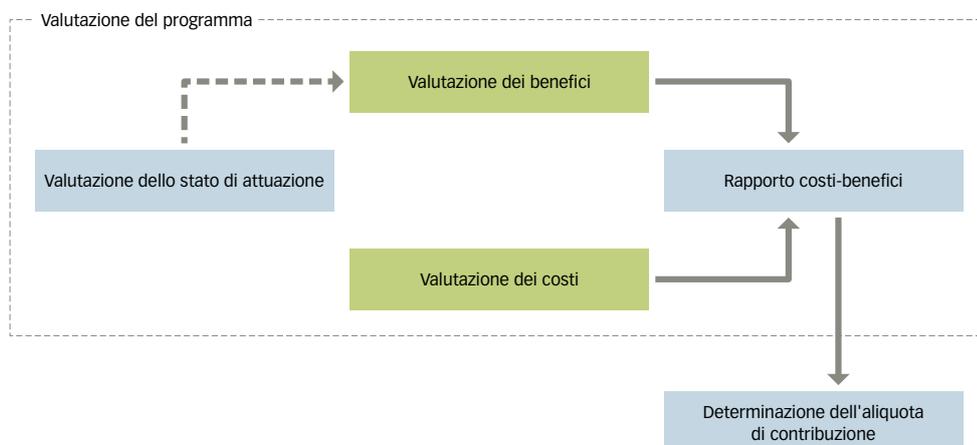
Queste fasi sono spiegate in dettaglio di seguito.

<sup>84</sup> Art. 14 OPTA

<sup>85</sup> Il rapporto esplicativo per ciascuna generazione indica le categorie di costi utilizzate per i progetti in base alle dimensioni dell'agglomerato interessato.

<sup>86</sup> Art. 17d cpv. 1 LUMin

Figura 8: valutazione del programma e definizione dell'aliquota di contribuzione



#### 3.6.1 Valutazione dei benefici

- Nell'ambito della valutazione dei benefici di un programma d'agglomerato vengono prese in considerazione:
- le misure infrastrutturali di trasporto delle liste A e B (secondo l'ordine di priorità della Confederazione) della generazione in corso;
- le misure di trasporto non cofinanziabili dalla Confederazione per l'agglomerato nell'orizzonte temporale A e B<sup>87</sup>
- misure insediative della generazione in corso con priorità A o B o misure permanenti identificate per gli orizzonti corrispondenti.

I benefici di un programma d'agglomerato vengono determinati in base ai CE definiti nel capitolo 3.4. Nella valutazione dei benefici si tiene conto delle dimensioni del rispettivo agglomerato.

<sup>87</sup> Da un lato, si tratta di misure presentate dall'agglomerato come misure non cofinanziabili e per le quali non viene quindi richiesto alcun cofinanziamento. Dall'altro, il termine può anche includere misure per le quali l'agglomerato richiede il cofinanziamento, ma che la Confederazione classifica come «non cofinanziabili».

### 3.6.2 Valutazione dello stato di attuazione delle misure

Per valutare lo stato di attuazione delle misure sulla base del rapporto e delle tabelle di attuazione sono determinanti gli orizzonti temporali secondo il ritmo quadriennale del corrispondente orizzonte A del PA e non le scadenze di cui all'articolo 18 OPTA. Le misure che risalgono a più di due generazioni nel passato dovrebbero essere già state attuate oppure dovrebbero almeno essere stati avviati i lavori per la loro esecuzione. Ai fini della valutazione si tiene pertanto conto di tutte le misure concordate nell'ambito di una convenzione sulle prestazioni<sup>88</sup> della penultima generazione<sup>89</sup> presa in considerazione. Una buona attuazione di queste misure ha un effetto positivo sulla valutazione dei benefici e quindi sulla valutazione del programma. Lo stato d'attuazione, tuttavia, non comporta una riduzione dell'aliquota del contributo.

Se si prevede che non sarà più possibile realizzare una misura concordata, si raccomanda all'ente responsabile di richiedere una «rinuncia definitiva» a tale misura (v. cap. 4.1).

Lo stato di attuazione delle misure viene valutato a livello quantitativo e qualitativo nell'ambito della valutazione del programma sulla base di due criteri<sup>90</sup>:

- **RSA 1 Misure infrastrutturali di trasporto (valutazione quantitativa):** la valutazione quantitativa di queste misure si fonda sulle tabelle di attuazione inoltrate dagli enti responsabili e sui fondi effettivamente utilizzati nella penultima generazione.
- **RSA 2 Misure relative ai trasporti e agli insediamenti<sup>91</sup> (valutazione qualitativa):** la Confederazione esamina inoltre lo stato di attuazione delle misure della penultima generazione che sono state concordate, ma non cofinanziate, sulla base del rapporto di attuazione presentato dagli enti responsabili e delle tabelle di attuazione.

### 3.6.3 Valutazione dei costi

I costi sono calcolati in base alla somma dei costi di investimento di tutte le misure del programma d'agglomerato della generazione in corso che dopo esame la Confederazione ha inserito nelle liste A e B. Questi costi vengono attribuiti a una determinata categoria (costi bassi, medi, elevati) tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato.

Se i costi di un programma d'agglomerato si situano al di sopra della categoria di costi «elevati», il programma è classificato come «sovradimensionato» e non è cofinanziato. Nel caso di superamenti ben giustificati della categoria di costi «elevati» e nel caso di agglomerati transfrontalieri, la Confederazione può annullare questa prassi.

Per garantire l'attuazione, anche nel caso di costi molto elevati occorre presentare per il cofinanziamento solo le misure pronte per essere realizzate. Gli enti responsabili che temono di superare i limiti di costo possono chiedere colloqui preventivi con la Confederazione prima di presentare il PA. Le categorie di costi concrete di una generazione del PTA sono riportate di volta in volta nel rapporto esplicativo concernente la procedura d'esame.

<sup>88</sup> Ad eccezione delle prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato in conformità con il cap. 3.2 delle convenzioni sulle prestazioni del PTA di 2a generazione.

<sup>89</sup> Art. 14 cpv 3 OPTA

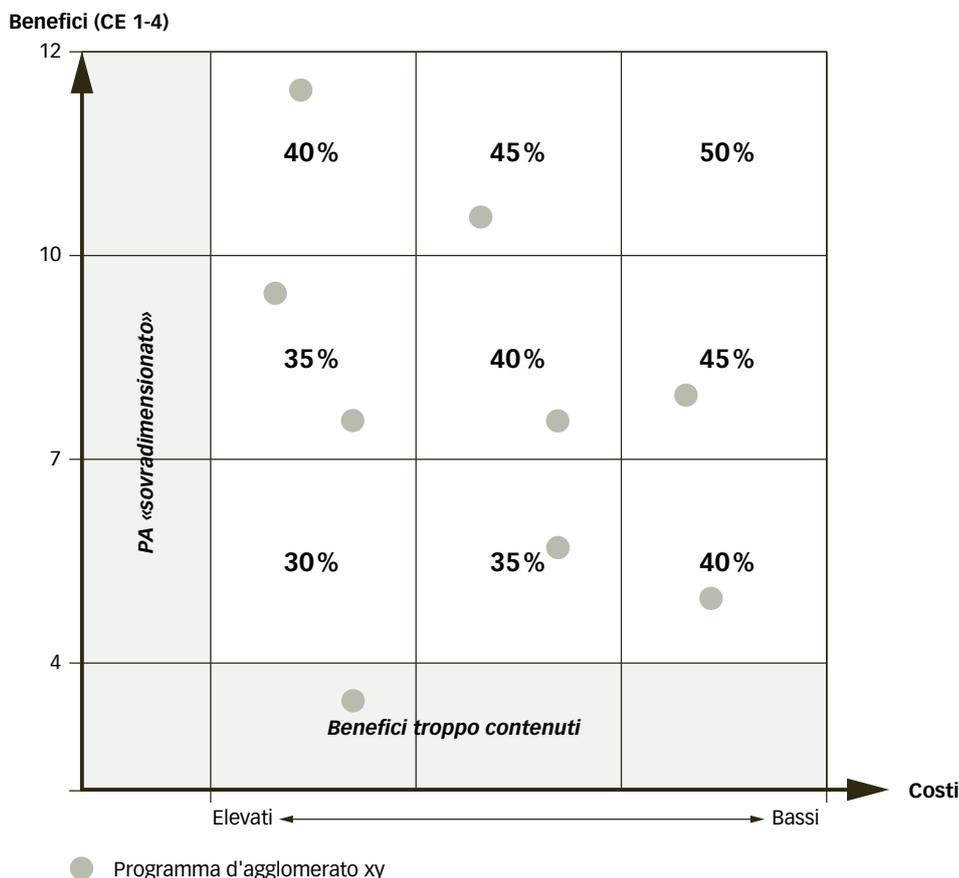
<sup>90</sup> Per una descrizione dettagliata della procedura si rimanda al rapporto esplicativo concernente la procedura d'esame della generazione in questione. A partire dalla 5a generazione, è stata abolita la deduzione dovuta all'attuazione sull'aliquota di contribuzione (-5 % per attuazione insufficiente).

<sup>91</sup> Include le misure in ambito paesaggistico, a condizione che queste siano riportate nella convenzione sulle prestazioni della penultima generazione.

### 3.6.4 Definizione dell'aliquota di contribuzione

L'aliquota di contribuzione della Confederazione è calcolata in base al rapporto costi-benefici del programma d'agglomerato.

Figura 9: determinazione dell'aliquota di contribuzione



L'aliquota di contribuzione viene determinata sulla base delle seguenti categorie:

- 0-3 punti: benefici insufficienti. A prescindere dai costi, la Confederazione non sostiene finanziariamente l'attuazione delle misure del programma d'agglomerato;
- 4-6 punti: aliquota del 30, 35 o 40 per cento a seconda dei costi;
- 7-9 punti: aliquota del 35, 40 o 45 per cento a seconda dei costi;
- 10-12 punti: aliquota del 40, 45 o 50 per cento a seconda dei costi.

Va inoltre ricordato che, durante la sua valutazione, la Confederazione discute con gli enti responsabili e, successivamente, può mettere in atto le seguenti opzioni per ottimizzare i costi o i benefici delle misure:

- scaglionamento delle misure infrastrutturali molto costose in modo che i costi possano essere ripartiti tra più generazioni di programmi, rendendo più fattibile il cofinanziamento nell'ambito del PTA;
- modifica dell'ordine di priorità delle misure allo scopo di ridurre i costi di un PA;
- esame delle opzioni disponibili per abbassare i costi.

---

## 4 Attuazione dei programmi d'agglomerato

---

### 4.1 CONVENZIONI SULLE PRESTAZIONI

Con ogni Cantone che partecipa a un programma d'agglomerato il DATEC stipula una convenzione sulle prestazioni che si basa sul rispettivo programma e sul corrispondente decreto federale sul PTA<sup>92</sup>. Anche gli enti regionali possono sottoscrivere queste convenzioni.

<sup>92</sup> Art. 17b cpv. 1 1° periodo LUMin; art. 24 cpv. 1 OUMin

Nelle convenzioni figurano i provvedimenti e i pacchetti di provvedimenti da realizzare, lo scadenzario, il contributo federale, le esigenze per l'allestimento dei rapporti, le competenze e le responsabilità, le modalità d'adeguamento, le composizioni in caso di mancato adempimento della convenzione e la durata di validità<sup>93</sup>.

<sup>93</sup> Art. 24 cpv. 2 OUMin

Nella convenzione sulle prestazioni le misure sono riportate come segue.

- Misure infrastrutturali di trasporto incluse nelle liste A e B. La base è costituita dal decreto federale in materia di PTA, facente riferimento all'allegato del messaggio relativo a tale decreto<sup>94</sup>. La convenzione sulle prestazioni può prevedere riserve se per determinate misure sono stati individuati punti deboli<sup>95</sup>. Le liste B servono da base indicativa per gli ulteriori lavori di un PA e la coerenza tra una generazione e l'altra. Le misure interessate non implicano tuttavia alcun obbligo di cofinanziamento da parte della Confederazione nell'ambito del PTA né alcun onere a carico del rispettivo Cantone. Nel caso in cui una misura della lista B viene inserita nella lista A del PA in occasione della generazione successiva, la Confederazione deve rivalutarne il rapporto costi-benefici.
- La convenzione sulle prestazioni contiene liste delle misure insediative non cofinanziabili e delle misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione. Queste liste sono elaborate in base al programma d'agglomerato e al corrispondente rapporto d'esame della Confederazione. Anche se si tratta di misure non sostenute finanziariamente dalla Confederazione, l'ente responsabile è comunque tenuto ad attuarle in quanto sono determinanti per la valutazione dell'efficacia complessiva del programma d'agglomerato.
- Misure infrastrutturali di trasporto delle liste A che, conformemente al rapporto d'esame, sono rilevanti per il piano direttore e misure nel settore degli insediamenti che sono strettamente correlate a tali misure: nella convenzione sulle prestazioni i Cantoni coinvolti ne confermano l'iscrizione come «dato acquisito» nel piano direttore cantonale approvato dal Consiglio federale.
- Le misure della lista C non sono parte integrante della convenzione sulle prestazioni e sono elencate unicamente nei rispettivi rapporti d'esame.

<sup>94</sup> Il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato contiene generalmente due liste A: nella prima sono inseriti i provvedimenti di cui all'art. 21 OUMin, indicati al netto del rincarato e dell'IVA, mentre la seconda è composta dai provvedimenti di cui all'art. 21a OUMin (pacchetti di provvedimenti di modesta entità), già comprensivi di IVA e rincarato.

<sup>95</sup> P. es. un avvio dei lavori dopo il termine di cinque anni e tre mesi dall'approvazione del decreto federale concernente la rispettiva generazione oppure la modifica di una misura con un effetto notevolmente più esiguo rispetto a quello originariamente previsto.

#### Rinuncia definitiva

Se si ha la certezza che una misura concordata<sup>96</sup> non sarà più attuata, i Cantoni che hanno sottoscritto la convenzione sulle prestazioni in cui è inclusa dovrebbero rinunciare in modo definitivo. Questa misura non fa più parte della convenzione sulle prestazioni. La rinuncia definitiva a una misura – debitamente motivata – può essere fatta in sede di presentazione del programma d'agglomerato e/o al momento della firma della convenzione sulle prestazioni, ma non durante la procedura d'esame<sup>97</sup>. Le motivazioni per una rinuncia definitiva devono essere indicate nelle tabelle di attuazione. Nel rapporto di attuazione occorre fornire informazioni aggiuntive relative alle misure di centrale importanza che non sono state realizzate.

<sup>96</sup> In linea di principio, possono essere interessati tutti i tipi di misure concordate (comprese le misure insediative o le misure di trasporto non cofinanziate).

<sup>97</sup> La procedura d'esame dura dalla presentazione del programma d'agglomerato all'approvazione del decreto federale sul PTA nella rispettiva generazione da parte del Parlamento.

Se il DATEC acconsente alla suddetta rinuncia, le misure interessate vengono elencate in un documento separato accluso all'attuale convenzione sulle prestazioni. Così facendo, i mezzi stanziati nell'ambito del PTA per queste misure vengono sbloccati, confluiscono di nuovo nel FOSTRA e possono essere destinati al finanziamento di altre misure.

---

## 4.2 ACCORDI SUL FINANZIAMENTO

Sulla base della convenzione sulle prestazioni, l'USTRA stipula degli accordi sul finanziamento con il Cantone interessato per le misure infrastrutturali di trasporto incluse nella lista A<sup>98</sup>.

<sup>98</sup> Art. 24 cpv. 4 OUMin

L'accordo sul finanziamento deve essere firmato prima dell'avvio del progetto di costruzione di una misura infrastrutturale di trasporto. Questo implica che la misura deve essere pronta per la realizzazione e con il finanziamento assicurato in conformità con il seguente elenco:

- i piani sono stati approvati con decisione passata in giudicato;
- le autorizzazioni cantonali richieste per il progetto di costruzione sono state rilasciate;
- il finanziamento da parte degli enti territoriali coinvolti è garantito perché poggia su decisioni definitive sui crediti<sup>99</sup> adottate a livello cantonale e/o comunale.

<sup>99</sup> Il decreto federale sul PTA viene adottato, e quindi reso noto, al momento della conclusione dell'accordo sul finanziamento. Le decisioni finanziarie possono riferirsi al credito lordo o netto (importo complessivo al netto del contributo federale).

Per quanto concerne le misure di modesta entità (in precedenza «misure che beneficiano di contributi federali forfettari»), l'accordo di finanziamento deve essere stipulato prima che venga effettuato il primo pagamento. Al momento della conclusione dell'accordo sul finanziamento non è necessario che questi provvedimenti siano già pronti per essere realizzati, ma deve esservi una convenzione sulle prestazioni firmata.

L'ente responsabile provvede a evitare sforamenti dei costi e si fa carico degli eventuali costi supplementari. La Confederazione versa il contributo stabilito nella convenzione sulle prestazioni unicamente per le prestazioni effettivamente fornite.

La Confederazione gestisce un sistema di controlling finanziario e dei costi. I contributi versati dalla Confederazione vengono rilevati nell'ambito del controlling finanziario.

---

## 4.3 TERMINI

In virtù dell'articolo 17e capoverso 2 LUMin, il DATEC stabilisce i termini per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione correlati alle singole misure infrastrutturali di trasporto nell'articolo 18 capoverso 1 OPTA.

Per quanto concerne i programmi d'agglomerato a partire dalla 4a generazione si applica un termine di esecuzione di cinque anni. I termini cominciano a decorrere tre mesi dopo l'approvazione del decreto federale relativo al PTA. L'attuazione deve avvenire o l'esecuzione del progetto di costruzione deve essere iniziata prima della scadenza del termine, cosa che dovrà appurare l'ente responsabile. In caso di acquisti notevoli (p. es. di autobus con sistemi di propulsione alternativi [non alimentati con combustibili fossili] secondo l'art. 17a cpv. 2bis LUMin) si considera quale inizio dell'esecuzione il momento della conclusione del contratto di compravendita.

Se l'esecuzione di un progetto di costruzione non ha inizio entro il termine stabilito, il diritto ai contributi federali per la rispettiva misura decade. Per garantire un'applicazione uniforme, i termini di cui all'articolo 18 capoverso 1 lettera b OPTA sono validi per tutte le categorie di misure (ovvero anche per le misure parziali di una misura o di un pacchetto di misure nonché per i provvedimenti di modesta entità ai sensi dell'art. 21a OUMin<sup>100</sup>).

<sup>100</sup> Per quanto concerne i provvedimenti ai sensi dell'art. 21a OUMin, a partire dalla 6a generazione del PTA, il termine ultimo possibile per richiedere il pagamento finale dei contributi federali è il 30 novembre, ovvero otto anni dopo l'approvazione del decreto federale relativo al PTA.

### 4.3.1 Termini supplementari

In casi eccezionali debitamente giustificati, l'ARE può concedere un termine supplementare una tantum di tre anni, per esempio se né l'ente responsabile né l'ente territoriale interessato sono imputabili del ritardo<sup>101</sup>. Tale possibilità è esclusa per le misure di modesta entità.

<sup>101</sup> Ritardi dovuti al coordinamento del progetto di costruzione in questione con le pianificazioni della Confederazione o di Paesi esteri oppure provocati da eventi naturali straordinari.

Si può inoltre concedere una tantum un termine supplementare unico di tre anni per le misure di centrale importanza (ossia con funzione centrale per il sistema dei trasporti dell'agglomerato) di un programma d'agglomerato. Tali misure devono riguardare un progetto di costruzione complesso, la

cui esecuzione non può iniziare per motivi giustificati entro il termine di cui all'articolo 18 capoverso 1 OPTA. Una misura è da ritenersi centrale se assume una funzione strategica ai fini del miglioramento del sistema di trasporti per l'intero agglomerato, o di parti rilevanti dello stesso. Sono considerati complessi, ad esempio, i progetti per i quali si rende obbligatoriamente necessaria una votazione popolare, o che comprendono ingenti progetti che oltrepassano i confini cantonali o nazionali. La modifica o il raggruppamento di misure in linea di principio non giustifica la concessione di un termine supplementare. Se una misura viene modificata o accorpata ad altre misure, può essere inserita nuovamente in un PA di futura generazione a condizione che non sia possibile iniziare l'esecuzione dei progetti di costruzione associati a tale misura entro il termine definito nell'articolo 18 OPTA.

La domanda di concedere un termine supplementare deve essere presentata all'ARE al più tardi sei mesi prima della scadenza del termine di esecuzione. L'ARE comunica per iscritto all'ente responsabile interessato la decisione in merito alla concessione del termine supplementare richiesto.

In casi eccezionali debitamente giustificati il termine supplementare può essere esteso, se il ritardo nell'inizio dell'esecuzione del progetto di costruzione di una misura infrastrutturale di trasporto cofinanziata nell'ambito del PTA e di centrale importanza è dovuto alle pianificazioni della Confederazione<sup>102</sup>.

<sup>102</sup> Art. 18 cpv. 3<sup>bis</sup> OPTA

#### 4.3.2 Sospensione dei termini

La decorrenza dei termini è sospesa durante una procedura di ricorso<sup>103</sup>, per le misure interessate da tale procedura. Lo stesso vale in caso di riuscita formale di un referendum facoltativo contro una misura. Il termine continua a decorrere fino al passaggio in giudicato di una decisione. La sospensione del termine non è applicabile alle misure di modesta entità<sup>104</sup>.

<sup>103</sup> P. es. opposizione con funzione di rimedio giuridico, ricorso ecc.

<sup>104</sup> Art. 18 cpv. 4 lett. c OPTA

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 qualora l'attuazione della misura in questione risponda a una certa logica soltanto se si può attuare anche la misura interessata dalla procedura di ricorso o dal referendum facoltativo. Questa dipendenza deve essere motivata.

---

## 4.4 MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI EFFETTI

In virtù dell'articolo 5 della legge del 5 ottobre 1990<sup>105</sup> sui sussidi (LSu) la Confederazione deve effettuare periodicamente un controllo degli effetti del PTA. Ciò consente al Consiglio federale di verificare se i fondi federali stanziati sono utilizzati in modo economico ed efficace (cfr. art. 1 lett. b LSu) e in conformità con gli obiettivi del PTA (v. cap. 1.1). I risultati del controllo sono recepiti in primis dalle Camere federali, che nell'ambito del messaggio sul PTA relativo a ogni generazione di programmi sono informate in merito al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

<sup>105</sup> RS 616.1

Per il monitoraggio degli sviluppi all'interno del perimetro CDAC sono utilizzati quattro indicatori, i cosiddetti indicatori MOCA<sup>106</sup>. Questi indicatori costituiscono una base per il monitoraggio e il controllo degli effetti del PTA. Per ogni indicatore gli enti responsabili definiscono ogni quattro anni un valore di riferimento in base alle prescrizioni dell'ARE<sup>107</sup>. Per il controllo degli effetti, ogni quattro anni gli agglomerati mettono a disposizione dell'ARE un numero limitato di informazioni in merito a determinate infrastrutture di trasporto<sup>108</sup>. Queste ultime riguardano le circonvallazioni e i progetti di tram cofinanziati e realizzati nel quadro del PTA, come pure le misure chiave definite dagli agglomerati e fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi del PA.

<sup>106</sup> Indicatori secondo il documento «Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» (MOCA), 2023, ARE (disponibile in tedesco e francese)

<sup>107</sup> Art. 20 cpv. 2<sup>bis</sup> OPTA

<sup>108</sup> Presumibilmente l'ARE richiede queste informazioni nell'ambito delle informazioni specifiche un anno prima della presentazione del PA.

- Circonvallazioni: traffico giornaliero medio
- Progetti di tram: volume medio giornaliero di passeggeri
- Misure chiave definite dagli agglomerati: ad esempio migliori frequenze del TP o numero di linee del TP presso una piattaforma dei trasporti

### 4.4.1 Definizione dei valori di riferimento per gli indicatori MOCA

Nella 6a generazione sono definiti dal punto di vista quantitativo i valori di riferimento per l'orizzonte temporale 2050<sup>109</sup>. L'ente responsabile definisce e controlla i valori di riferimento per i quattro indicatori MOCA<sup>110</sup>. Questi valori di riferimento e il contributo concreto all'efficacia del PA della generazione attuale per il raggiungimento di tali valori devono essere presentati e giustificati nel rapporto principale. La definizione dei valori di riferimento non ha alcuna incidenza sulla valutazione delle misure e del programma da parte della Confederazione. All'inizio della fase di elaborazione dei programmi d'agglomerato, l'ARE fornisce agli enti responsabili gli ultimi dati relativi agli indicatori MOCA per il perimetro CDAC corrispondente.

<sup>109</sup> Quale orizzonte temporale è considerato il 2050 per poter garantire un confronto tra i dati.

<sup>110</sup> Art. 20 cpv. 2 e 2<sup>bis</sup> OPTA

Qui di seguito sono riportati i **requisiti quantitativi** da osservare per la definizione dei valori di riferimento.

Indicatore		Requisito
1	Ripartizione modale	Quota di trasporto individuale motorizzato (TIM; in %) misurata in base alla distanza giornaliera (principio del luogo di domicilio) per l'orizzonte temporale dello scenario auspicato
2	Incidenti	Numero di persone coinvolte in incidenti (feriti e morti) nel traffico stradale (al di fuori della rete delle strade nazionali) ogni 1000 abitanti (+0,5 posti di lavoro) nell'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato
3	Popolazione presente per livello di accessibilità del trasporto pubblico (TP)	Numero di abitanti e 50 % di occupati; ripartizione A/B/C/D/nessuno <sup>111</sup>
4	Densità delle zone per l'abitazione, delle zone miste e delle zone centrali edificate	Numero di abitanti e di occupati (equivalenti a tempo pieno) per ettaro di dette superfici per l'orizzonte temporale relativo allo scenario auspicato

<sup>111</sup> I livelli di accessibilità del TP determinati dall'ARE costituiscono attualmente l'unico set di dati sull'urbanizzazione disponibili per tutta la Svizzera. Analogamente a quanto viene fatto in alcuni Cantoni, la popolazione presente viene ora calcolata sulla base di abitanti e occupati.

Per poter essere confrontati, i valori di riferimento dovrebbero di norma riferirsi al perimetro CDAC corrispondente. Gli enti responsabili sono tuttavia liberi di definire tali valori per il perimetro CDAC o per il perimetro di elaborazione. Se si opta per un perimetro diverso da quello CDAC, oltre ai valori di riferimento occorre fornire i dati disponibili sullo stato attuale e su quanto già effettuato in tale perimetro.

Qui di seguito le possibili alternative:

- agglomerato con Comuni esterni al perimetro CDAC: se nel perimetro di elaborazione si trovano Comuni che non appartengono al perimetro CDAC, dai dati da fornire vanno esclusi quelli relativi a questi Comuni;
- agglomerato con più perimetri CDAC: nel caso di agglomerati il cui perimetro di elaborazione include due o più perimetri CDAC viene definito un solo valore di riferimento per ogni indicatore, ossia per l'intero perimetro di elaborazione (se necessario facendo astrazione dai Comuni esterni al perimetro CDAC);
- agglomerato transfrontaliero: i valori di riferimento sono definiti per la parte dell'agglomerato situata in territorio elvetico (Comuni nel perimetro CDAC). Poiché i dati relativi alla parte oltreconfine non sono utilizzabili ai fini di un confronto, la Confederazione richiede solo gli indicatori relativi alla parte svizzera.

Gli indicatori MOCA servono non solo ai fini del controllo degli effetti, ma anche per l'elaborazione o la rielaborazione dei programmi d'agglomerato in relazione all'efficacia auspicata, in quanto integrano lo scenario di riferimento con dati fondati dal punto di vista quantitativo. Inoltre, è possibile dimostrare in che misura le attuali strategie settoriali e misure chiave dei rispettivi PA contribuiscono al raggiungimento dei valori di riferimento per gli indicatori MOCA.

---

## Abbreviazioni

PA	Programma d'agglomerato
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
USTRA	Ufficio federale delle strade
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
CDAC	Città e agglomerati aventi diritto ai contributi
UST	Ufficio federale di statistica
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
TGM	Traffico giornaliero medio
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS <b>742.101</b> )
TPC	Traffico pedonale e ciclistico
RB	Requisiti di base
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (RS <b>725.116.2</b> )
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (RS <b>725.116.21</b> )
TIM	Trasporto individuale motorizzato
MOCA	Monitoraggio e controlling dei programmi d'agglomerato
IVA	Imposta sul valore aggiunto
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS <b>725.13</b> )
TP	Trasporto pubblico
P+R	Park and Ride (impianto)
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
OPTA	Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2019 concernente il programma Traffico d'agglomerato (RS <b>725.116.214</b> ).
DIPTA	Direttive sul programma Traffico d'agglomerato
SIN	Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura stradale
SIS	Piano settoriale trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria

---

DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ETP	Equivalenti a tempo pieno (occupati)
CE	Criterio d'efficacia

---

---

## Allegati

---

### ALLEGATO 1 IL PAESAGGIO NEI PROGRAMMI D'AGGLOMERATO A PARTIRE DALLA 6A GENERAZIONE

Il concetto di paesaggio nel contesto dei programmi d'agglomerato si basa sugli obiettivi e sulla definizione di paesaggio secondo la Concezione «Paesaggio svizzero»<sup>112</sup> (2020) e sugli obiettivi e i principi di pianificazione territoriale del diritto federale, in particolare la legge federale del 22 giugno 1979<sup>113</sup> sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e la legge federale del 1° luglio 1966<sup>114</sup> sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451). Di conseguenza, nella pianificazione del territorio occorre tenere conto del paesaggio e proteggerlo mediante misure appropriate (cfr. art. 1–4 LPT).

Vale il principio di separazione del comprensorio insediativo, dove è consentito costruire, e non insediativo, dove in linea di massima deve essere mantenuto libero da edifici e impianti. Al di fuori dello spazio edificato l'obiettivo principale è la protezione del paesaggio, anche se generalmente si parla semplicemente di «paesaggio». Nell'ambito dei programmi d'agglomerato, al centro dell'attenzione vi è l'inserimento nel paesaggio ad esempio di una misura di trasporto. Nello spazio edificato (nell'ambito delle misure riguardanti il settore degli insediamenti e dei trasporti) devono essere conservati o creati soprattutto spazi verdi e liberi di qualità, collegati tra di loro e con il paesaggio al di fuori del comprensorio insediativo. Un tale contributo alla valorizzazione dello spazio pubblico come spazio di soggiorno e di vita può avvenire sia nell'ambito della pianificazione degli insediamenti che nella pianificazione dei trasporti.

In quanto tema rilevante per il territorio, il paesaggio viene preso in considerazione e trattato nel piano direttore cantonale, ad esempio nei settori dei trasporti e degli insediamenti. I programmi d'agglomerato devono essere coordinati con i piani direttori cantonali. Per questo motivo, a partire dalla 6a generazione il paesaggio e gli spazi liberi devono essere presi maggiormente in considerazione anche nei PA in qualità di temi trasversali nei settori trasporti e insediamenti, conformemente all'articolo 2 capoverso 3 OPTA. Di conseguenza, non è più necessario disporre di una strategia sul paesaggio a sé stante e delle relative misure. È ancora possibile adottare misure paesaggistiche (a titolo volontario), di cui però la Confederazione non tiene esplicitamente conto nella sua valutazione. Il tema del paesaggio deve essere preso in considerazione negli elementi relativi all'analisi della situazione e delle tendenze, allo scenario auspicato, alla necessità d'intervento e alle strategie settoriali Insediamenti e Trasporti. Si raccomanda di tenerne conto anche nell'ambito delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti. I contenuti richiesti sono elencati nel capitolo 2.3.

Per quanto riguarda le misure possono essere cofinanziati elementi verdi e blu di infrastrutture di trasporto, nella misura in cui si tratti di elementi subordinati di una misura infrastrutturale di trasporto e l'efficacia di quest'ultima in termini di trasporti può essere dimostrata.

<sup>112</sup> UFAM (ed.) 2020: Concezione «Paesaggio svizzero» – Il paesaggio e la natura nelle politiche settoriali della Confederazione. Ufficio federale dell'ambiente, Berna, Info Ambiente n. 2011: 52 pagg.

<sup>113</sup> RS 700

<sup>114</sup> RS 451

---

## ALLEGATO 2 REQUISITI PER LO STATO DI PIANIFICAZIONE

Stato della pianificazione – descrizione delle categorie

Al momento della presentazione del programma d'agglomerato, tutte le misure che si vorrebbe iscrivere nella lista A o B devono aver raggiunto un determinato stato di pianificazione, in funzione dei costi e secondo le descrizioni di cui sotto.

Per le misure inferiori ai 50 milioni di franchi (stato di pianificazione 2) e per quelle inferiori ai 10 milioni di franchi (stato di pianificazione 1) si raccomanda anche l'elaborazione di un progetto di massima che funga da base per la domanda di cofinanziamento.

<b>Stato di pianificazione 1 (fino a 10 mio. fr., IVA escl.)</b>	
<b>Requisiti per misure A</b>	<b>Requisiti per misure B</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• La misura è desunta dalla necessità d'intervento identificata.</li><li>• Dalla descrizione della misura si evince qual è il contenuto concreto della misura.</li><li>• Sono state prese le decisioni sulle varianti da realizzare.</li><li>• Sono disponibili studi preliminari / analisi di opportunità e prove sommarie di fattibilità. Gli studi preliminari devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-50 %).</li><li>• La misura è contestualizzata in un estratto cartografico e gli elementi sostanziali della misura (p. es. sezione trasversale, forma a nodi ecc.) sono definiti e presentati.</li><li>• Lo stato attuale della pianificazione e le fasi successive necessarie sono presentati.</li><li>• Gli effetti prodotti sul settore dei trasporti vengono esplicitati.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La misura è desunta dalla necessità d'intervento identificata.</li><li>• Dalla descrizione della misura si evince con chiarezza quali sono l'orientamento e il contenuto già definito del progetto, qual è lo stato attuale della pianificazione e quali fasi successive si rendono necessarie.</li><li>• La misura è contestualizzata in un estratto cartografico.</li><li>• I primi effetti prodotti sul settore dei trasporti vengono esplicitati.</li><li>• Le ripercussioni finanziarie della misura sono state stimate in modo sommario sulla base di valori empirici.</li></ul>

**Stato di pianificazione 2 (> 10 mio. fr., IVA escl.)**

Requisiti per misure A	Requisiti per misure B
<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 1 delle misure A sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le ottimizzazioni di progetto della variante migliore sono state eseguite tenendo conto di diverse varianti (ove opportuno anche intermodali).</li> <li>• Gli studi preliminari devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-30 %) e, se possibile, dei costi di esercizio e di manutenzione, un'analisi dell'efficienza economica e delle ripercussioni sull'ambiente.</li> <li>• Le misure di accompagnamento (in particolare per i potenziamenti di capacità) presentano uno stato della pianificazione simile e sono parte integrante della misura o del pacchetto di misure. Le misure in materia di insediamenti connesse alla misura infrastrutturale di trasporto presentano un grado di concretizzazione sufficiente.</li> </ul>	<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 1 delle misure B sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono disponibili studi preliminari / analisi di opportunità e prove sommarie di fattibilità. Gli studi preliminari devono contemplare una stima dei costi di investimento (+/-50 %) e, se possibile, dei costi di esercizio e di manutenzione, un'analisi dell'efficienza economica e delle ripercussioni sull'ambiente.</li> <li>• Sono stati eseguiti confronti fra varianti tenendo conto di diverse possibilità (ove opportuno anche intermodali). Sono state prese le decisioni sulle varianti da realizzare.</li> <li>• Le misure di accompagnamento (in particolare per i potenziamenti di capacità) presentano uno stato della pianificazione simile e sono parte integrante della misura o del pacchetto di misure. Le misure in materia di insediamenti connesse alla misura infrastrutturale di trasporto presentano un grado di concretizzazione sufficiente.</li> </ul>

**Stato di pianificazione 3 (> 50 mio. fr., IVA escl.)<sup>115</sup>**

Requisiti per misure A	Requisiti per misure B
<p>In aggiunta allo stato di pianificazione 2 delle misure A:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• È disponibile un progetto di massima conforme alla norma SIA 103 per gli ingegneri civili oppure tale progetto potrà essere consegnato alla Confederazione entro e non oltre nove mesi dalla scadenza per la presentazione del programma d'agglomerato.</li> <li>• I costi di investimento, di esercizio e di manutenzione sono stimati al +/-20 %.</li> </ul>	<p>I criteri relativi allo stato di pianificazione 2 delle misure B sono soddisfatti; a ciò si aggiunge quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• È disponibile uno studio preliminare con una stima dei costi (+/-30 %).</li> </ul>

<sup>115</sup> Art. 5 OPTA

## ALLEGATO 3 CATEGORIE DI MISURE NEL SETTORE DEI TRASPORTI – DESCRIZIONE E REQUISITI

Conformemente all'articolo 17a LUMin, le misure del programma d'agglomerato devono contribuire a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati<sup>116</sup>. Per poter beneficiare di contributi, devono inoltre orientarsi al «filo conduttore» del programma d'agglomerato ed essere coerenti sotto il profilo contenutistico. Ai fini della valutazione di questi due principi e per aumentare le probabilità che il cofinanziamento venga concesso nell'orizzonte temporale auspicato, occorre attenersi ai requisiti considerati dalla Confederazione nel suo esame e fondamentali per una pianificazione ottimale dei progetti.

<sup>116</sup> Art. 17a LUMin

Categoria di misure	Requisiti
<b>1. Capacità strada</b>	<p>Le nuove strade o gli ampliamenti di tratti stradali o nodi esistenti devono risultare debitamente giustificati in funzione della visione globale dei trasporti ed essere coordinati con lo sviluppo degli insediamenti. La categoria «Capacità strada» deve essere distinta dalla categoria «Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale».</p> <p>Le misure di questa categoria devono tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• nella parte di analisi devono essere esposte le funzioni della rete stradale (p. es. assicurare lo scorrimento del traffico, collegare, garantire un collegamento capillare, moderare il traffico) e i problemi che si presentano nel settore dei trasporti. La misura deve essere messa in rapporto con l'analisi dei punti critici;</li><li>• laddove saranno attuate misure stradali, la parte di analisi deve indicare anche le tipologie di traffico (traffico di transito, traffico di origine / destinazione e traffico interno);</li><li>• nella strategia settoriale Trasporti occorre specificare il contributo apportato dalla misura stradale in riferimento a tutte le strategie settoriali (Insediamenti e Trasporti, tenendo conto del paesaggio). Vanno inoltre chiariti, tra gli altri, i seguenti aspetti:<ul style="list-style-type: none"><li>• Si tratta di una misura necessaria per rendere accessibili nuovi comprensori o per decongestionare i comprensori esistenti tramite una corrispondente riduzione delle capacità nei tratti decongestionati?</li><li>• Si tratta di una misura integrata nel sistema urbano (contributo allo sviluppo dei quartieri, nuovi collegamenti tra i quartieri, riduzione dell'effetto di separazione, sovrappassaggio pedonale tra una zona pedonale e la facciata di un edificio ecc.)?</li><li>• La misura è coordinata con il TP e il TPC? Ne risultano eventualmente altri interventi in parallelo? L'eventuale focalizzazione su un vettore di trasporto è connessa a specifici vantaggi? La misura contribuisce a decongestionare gli assi del TP esistenti?</li></ul></li><li>• Nella scheda della misura deve essere fornita la prova del fatto che sono state vagliate anche altre soluzioni, in particolare quelle basate sull'offerta. Qualora non siano state valutate soluzioni alternative, si devono indicare i motivi di tale scelta.</li></ul>

Le misure nell'ambito «Capacità strada» vengono assegnate a una delle seguenti sottocategorie in funzione del loro scopo principale.

### **1.1 Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni (strada nuova e tratto decongestionato)**

- La Confederazione si attende che le strade appartenenti a questa categoria abbiano l'effetto di decongestionare in maniera efficace i tratti stradali fortemente trafficati. Ci si attende all'occorrenza anche una serie di misure di accompagnamento con lo stesso grado di maturità (p. es. riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del traffico ecc.). In questi casi è raccomandabile un pacchetto di misure.

### **1.2 Potenzamenti di capacità, tratti stradali e nodi**

- Le misure di potenziamento della capacità servono a eliminare problemi di capacità (tratti stradali e nodi). In questi casi occorre tenere in debita considerazione la gerarchia delle reti. Per i punti di contatto con le strade nazionali (p. es. raccordi autostradali) occorre dimostrare che la misura è stata coordinata con l'USTRA per quanto concerne la delimitazione dei progetti situati all'interno e all'esterno del perimetro di manutenzione della rete USTRA (cfr. art. 8 cpv. 3 LUMin). Bisogna poi mettere in evidenza come la misura non si limiti unicamente a convogliare il traffico sulle strade a grande capacità (SGC), bensì riduca anche la quota di traffico interno. Laddove possibile sono attese misure di accompagnamento con lo stesso grado di maturità per mitigare le eventuali conseguenze negative della misura.

### **1.3 Strade di collegamento**

- Per il cofinanziamento delle strade di collegamento è fondamentale un coordinamento ottimale con lo sviluppo insediativo previsto (potenziali, numero previsto di abitanti e occupati, volume di traffico previsto sulla strada di collegamento).

## 2. Gestione del traffico

Le misure di gestione del traffico devono sostenere e rafforzare i principi delle strategie TIM, TP e TPC (misure atte a favorire il TP, dosare il TIM, incentivare l'uso della bicicletta con l'onda verde, gestione della mobilità e dei parcheggi ecc.). Anche le misure dettate dalla domanda («misure push») devono essere integrate in modo esplicito, così come le soluzioni informatiche infrastrutturali a carattere di investimento.

Queste misure devono tenere conto dei seguenti aspetti:

- partendo dal confronto tra l'analisi della situazione e delle tendenze e lo scenario auspicato, devono essere evidenziati i conflitti tra i vari vettori di trasporto o tra la struttura degli insediamenti e la rete di trasporto derivanti da un carico eccessivo di TIM (p. es. perdita di tempo nel TP, scarsa qualità dello spazio stradale, spazi limitati a causa del sovra-dimensionamento del tratto stradale). Le lacune e i conflitti principali devono essere indicati nella necessità d'intervento;
- nella strategia TIM deve essere presente un piano di gestione del traffico su tutto il territorio che tenga conto della gerarchia delle reti. Vengono indicati i punti della rete stradale più importanti ai fini di una migliore gestione del traffico totale (incrocio con impianto di segnali luminosi, accesso controllato e/o prioritizzazione del TP o TPC, tratto stradale con modifiche alla carreggiata ecc.);
- va messo in evidenza il coordinamento della gestione della rete a livello nazionale, regionale e locale. Nella strategia vanno illustrati il funzionamento e gli obiettivi della gestione del traffico (dosare, rendere più fluido, trasferire il traffico ecc.);
- nella scheda della misura deve essere esplicitato il contributo che essa apporta in termini di miglioramento del sistema globale dei trasporti all'interno dell'agglomerato e gli effetti che comporta sulla ripartizione modale.

Le misure nell'ambito della gestione del traffico vengono assegnate a una delle quattro sottocategorie riportate qui di seguito; in caso di misure combinate, viene scelta come sottocategoria quella che interessa la superficie totale più elevata.

### 2.1 Gestione del traffico – Interventi puntuali

### 2.2 Gestione del traffico – Assi

### 2.3 Gestione del traffico – Superficie

### 2.4 Gestione del traffico – Misure di modesta entità relative alla gestione del traffico: Misure con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA escl.)

<p><b>3. Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale</b></p>	<p>Le misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS) sono elementi fondamentali della strategia settoriale Trasporti. Nella stragrande maggioranza dei casi, si tratta di misure a carattere e utilità multimodale, sia nel settore dei trasporti che in quello degli insediamenti. Valorizzano gli spazi pubblici urbani a beneficio del TPC e contribuiscono a migliorare la qualità di vita nelle aree densamente popolate.</p> <p>Queste misure devono tenere conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'analisi della situazione e delle tendenze e lo scenario auspicato consentono di dedurre quali sono i tratti stradali (in tutti i settori parziali dell'agglomerato) che necessitano di un riassetto;</li> <li>• gli obiettivi perseguiti risultano con chiarezza dalle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti (p. es. creazione di zone a traffico ridotto, miglioramento dell'integrazione urbana e del paesaggio / degli spazi liberi, eliminazione dei punti ad alta incidentalità, adeguamento mirato delle capacità stradali, incremento qualitativo delle reti di percorsi per il TPC ecc.);</li> <li>• nella scheda della misura (per le misure i cui costi superano i 5 mio. fr., IVA escl.) viene descritto il contenuto della misura (progetto, sezione trasversale, suddivisione delle corsie, impianti di segnali luminosi ecc.). Inoltre, viene illustrato il contributo apportato in termini di efficienza complessiva del sistema dei trasporti e/o aumento della sicurezza (p. es. distinzione tra requisiti prettamente legati all'ingegneria del traffico e un miglioramento qualitativo dello spazio pubblico);</li> <li>• per le misure con traffico giornaliero medio (TGM) ridotto (in particolare TGM &lt; 7500) e con pochi abitanti e occupati coinvolti occorre dimostrare il fatto che la misura presenta un'elevata efficacia in termini di trasporti basata su una riqualifica degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La strada o la piazza da riqualificare deve in ogni caso assumere una funzione centrale per l'agglomerato. Esempi di argomenti supplementari possono essere: <ul style="list-style-type: none"> <li>• presenza molto marcata di TPC (prova qualitativa e, possibilmente, anche quantitativa);</li> <li>• utilizzi intensivi nell'ambiente (edifici scolastici, centri commerciali, stabili amministrativi ecc.) con prova qualitativa e, possibilmente, anche quantitativa;</li> <li>• offerta di TP densa (indicazioni quantitative sulle frequenze, affermazioni qualitative sui conflitti con il TPC);</li> <li>• luogo importante per il traffico dovuto ad attività economiche / la logistica urbana / il trasbordo delle merci.</li> </ul> </li> </ul> <p>Le misure della categoria «Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale» vengono attribuite a una delle quattro sottocategorie riportate qui di seguito (in caso di misure combinate, le misure vengono assegnate alla sottocategoria che interessa la superficie totale più elevata).</p> <p><b>3.1 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Incrocio, rotatoria</b></p> <p><b>3.2 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Tratto stradale</b></p> <p><b>3.3 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Riorganizzazione delle piazze</b></p> <p><b>3.4 Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale – Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale come misura di modesta entità; misure con costi fino a 5 mio. fr. (IVA escl.)</b></p>
--	---

#### 4. Piattaforme dei trasporti

Le piattaforme dei trasporti devono essere inserite in un piano territoriale globale, strettamente coordinate con lo sviluppo degli insediamenti e, a seconda della situazione, integrate con misure di accompagnamento. I diversi tipi di piattaforme dei trasporti, e l'interazione tra loro in una rete, nonché le misure di accompagnamento necessarie (p. es. per tipo di piattaforma) vanno presentati in base all'ubicazione e all'offerta in materia di trasporti. Laddove ci sono buoni collegamenti con il TP, le piattaforme dei trasporti si prestano per l'insediamento e la densificazione di luoghi destinati ad abitazioni e al lavoro nonché di strutture per il tempo libero.

Queste misure devono tenere conto dei seguenti aspetti:

- l'analisi della situazione / delle tendenze e lo scenario auspicato possono essere impiegati per determinare dove occorre intervenire in termini di ubicazione e/o progettazione delle piattaforme dei trasporti;
- gli obiettivi perseguiti risultano con chiarezza dalle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti:
  - la strategia «Rete stradale e gestione del traffico» mette in evidenza i nodi / le piattaforme di interscambio che rivestono un'importanza significativa per la gestione del TIM (p. es. le piattaforme si collocano all'intersezione tra la rete delle strade nazionali e quella di importanza locale, assi di accesso alla periferia urbana o presso centri regionali a margine dell'agglomerato) e come questi sono coordinati con le reti di percorsi per il TPC e il TP;
  - la strategia «Intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità» indica i nodi / le piattaforme di interscambio che rivestono un'importanza significativa per lo sviluppo della rete del TP e devono pertanto essere valorizzati (p. es. piattaforme dei trasporti tra la rete regionale e capillare, nodi centrali di interscambio nella rete dei trasporti pubblici urbani) e come questi sono coordinati con le reti di percorsi per il TPC;
  - la strategia «Intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità» mostra l'ubicazione di eventuali impianti P+R o i posti di parcheggio per il carpooling e il loro inserimento nella gerarchia della rete stradale. L'attenzione si focalizza sui luoghi caratterizzati da un'offerta di TP lacunosa (p. es. le regioni rurali) e sulle piattaforme ai margini delle città o degli agglomerati volte a collegare i flussi presso i capolinea di un servizio di trasporto pubblico attrattivo;
  - la strategia settoriale Insediamenti mostra lo sviluppo auspicato (densificazione, sviluppo) sulle piattaforme e il loro collegamento alla rete del TP. Questo sviluppo non promuove la dispersione degli insediamenti;

- la scheda della misura mostra chiaramente che sono soddisfatti i seguenti requisiti per il cofinanziamento:
  - viene fornita la prova della domanda potenziale;
  - la misura non può essere finanziata in Svizzera mediante altri mezzi finanziari della Confederazione come il FIF<sup>117</sup>;
  - le misure di accompagnamento sono chiaramente indicate e hanno lo stesso stato di pianificazione. Oltre alle misure che incoraggiano le persone a passare dal TIM al TP e/o al TPC (offerte di trasferimento nuove o migliorate, valorizzazione della qualità urbana, facilità d'uso ottimizzata), occorre adottare anche misure dettate dalla domanda nell'afflusso e nel percorso finale al fine di accrescere l'attrattiva del TP e/o del TPC verso le piattaforme (p. es. gestione dei parcheggi e del traffico, priorità agli autobus, riduzione della velocità nell'area di destinazione). Occorre sfruttare anche i vantaggi delle nuove tecnologie e dell'interconnessione digitale;
  - nel caso degli impianti P+R, è stato inoltre dimostrato che la misura non sfocia in nuovi problemi di capacità: gli impianti P+R o di carpooling non devono entrare in concorrenza con le offerte nel settore del TP esistenti o previste;
  - aspetti legati al processo: le piattaforme dei trasporti riflettono anche la migliore interconnessione delle parti interessate. Nella descrizione delle misure occorre evidenziare le eventuali procedure di partecipazione (p. es. con le autorità pubbliche, le imprese di trasporto, i privati) nonché la considerazione delle istanze cantonali e comunali durante i processi di pianificazione. Qualora sia presente un accordo ai sensi dell'articolo 35a Lferr (coordinamento delle misure con eventuali progetti di gestori dell'infrastruttura ferroviaria), questo deve essere menzionato nella scheda della misura.

<sup>117</sup> Un doppio finanziamento da parte della Confederazione è escluso (art. 17a cpv. 2 LUMin).

<p><b>5. Traffico pedonale e ciclistico</b></p>	<p>Benché, prese singolarmente, le misure nel settore del TPC tendano a esplicitare i propri effetti solo su aree molto ristrette, esaminate nel loro complesso, singolarmente e/o in combinazione con il TP acquisiscono un'importanza non indifferente per il miglioramento del sistema globale dei trasporti all'interno dell'agglomerato. Per ottenere un effetto tangibile, le misure isolate devono essere inserite in un piano globale.</p> <p>Le misure della categoria «Traffico pedonale e ciclistico» tengono conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nell'analisi della situazione / delle tendenze, tutti gli aspetti del TPC devono essere analizzati in modo capillare, tra cui la densità della rete, la qualità dello spazio pubblico, la considerazione del TPC nella gestione degli impianti di segnali luminosi, il potenziale di conflitto nel caso delle conduzioni miste, l'accesso alle zone ricreative di prossimità, la complementarità con il TP ecc.);</li> <li>• abbinando parti testuali e di rappresentazione cartografica, una strategia per il TPC estesa a tutto il territorio illustra i principali collegamenti dell'agglomerato e definisce gli spazi pubblici con esigenze particolarmente elevate in termini di qualità. Viene fatta una distinzione tra traffico pedonale e ciclistico nonché tra le differenti esigenze degli utenti (collegamenti rapidi e lenti [parola chiave: piste preferenziali per biciclette / ciclopiste], traffico giornaliero e del tempo libero);</li> <li>• le misure contribuiscono a realizzare reti interconnesse, dense, sicure, omogenee e attrattive.</li> </ul> <p>Le misure della categoria «Traffico pedonale e ciclistico» vengono assegnate a due sottocategorie:</p> <p><b>5.1 Traffico pedonale e ciclistico – Misura singola</b></p> <p><b>5.2 Traffico pedonale e ciclistico – Pacchetti di misure di modesta entità;</b> misure con costi fino a 5 mio. fr. (IVA escl.)</p>
---	--

## 6. Tram / ferrovie urbane

Le misure ferroviarie vengono finanziate ricorrendo ad altre fonti (FIF o convenzioni sulle prestazioni con le imprese di trasporto). Le nuove offerte del trasporto ferroviario che migliorano i livelli di raggiungibilità prevalentemente nel sistema di trasporto capillare degli spazi urbani<sup>118</sup> possono invece essere cofinanziate nell'ambito del PTA e sono assegnate alla categoria «Tram» (tram nelle zone nucleo o «ferrovie urbane» nelle zone suburbane).

In genere le nuove linee di tram sono misure onerose e, come tali, devono soddisfare particolari requisiti:

- potenziale e proporzionalità: prima di procedere ad ampliamenti infrastrutturali, bisogna innanzitutto verificare se non sia possibile far fronte alla domanda anche con adeguamenti del materiale rotabile oppure priorizzando gli autobus;
- struttura della rete del TP: devono essere indicate le funzioni radiali e tangenziali della nuova linea di tram nella rete del TP. Questo aspetto favorisce inoltre il miglioramento della struttura della rete e dei nodi tra le offerte del trasporto ferroviario, di tram e di autobus e la decongestione delle stazioni ferroviarie centrali;
- capacità di trasporto: occorre illustrare la potenziale domanda di trasporto e le riserve di capacità nel medio e lungo termine con o senza la realizzazione della nuova linea di tram. Deve anche essere dimostrata l'efficienza economica della misura. Per le nuove linee di tram proposte su tratte con TGM < 10 000 devono essere addotte ulteriori argomentazioni convincenti per dimostrarne i benefici;
- coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti: la necessità della nuova linea di tram deve essere direttamente deducibile dalla strategia settoriale insediamenti. In genere, garantire l'accessibilità di un singolo comprensorio non è di per sé sufficiente a giustificare nuove linee di tram; tali misure devono presentare potenzialità di sviluppo significative anche sulle restanti tratte della linea. Occorre illustrare in modo chiaro come la nuova accessibilità con i mezzi di trasporto viene conciliata nel tempo con lo sviluppo degli insediamenti;
- integrazione urbana: rispetto alle offerte di autobus, le linee di tram si rivelano di norma particolarmente efficaci sul piano urbanistico. Occorre indicare gli ulteriori benefici che comportano per le utilizzazioni attuali e future dell'intera linea, la relativa valorizzazione a livello strutturale e le conseguenze sulla qualità del soggiorno e degli spazi liberi;
- integrazione nel sistema globale dei trasporti: è necessario presentare e spiegare le misure di accompagnamento per rendere il funzionamento più stabile e mitigare eventuali conflitti con altri utenti della strada e vettori (in particolare il traffico ciclistico).

<sup>118</sup> Delimitazione rispetto al FIF secondo l'art. 49 cpv. 3 Lferr

Le misure nell'ambito dei tram / delle ferrovie urbane vengono attribuite a una delle quattro sottocategorie riportate qui di seguito.

**6.1 Nuova linea di tram / ferrovie urbane**

**6.2 Nuova costruzione / Riqualifica di fermate dei tram**

- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione / manutenzione delle fermate dei tram.

**7.5 Pacchetti di misure di modesta entità – Riqualifica di fermate semplici di tram e autobus (v. categoria 7 Infrastrutture per gli autobus e per il TP)**

**7.6 Pacchetti di misure di modesta entità – Nuova costruzione di fermate di tram e autobus (v. categoria 7 Infrastrutture per gli autobus e per il TP)**

**7. Infrastrutture per gli autobus e per il TP**

Le misure infrastrutturali finalizzate a migliorare le reti di autobus contribuiscono a rendere più efficiente e sostenibile il sistema del TP dell'agglomerato. Ogni misura deve tenere conto dei seguenti aspetti:

- la misura deve essere desunta dall'analisi della situazione e delle tendenze (funzionalità della rete di autobus, domanda potenziale) e dalla necessità d'intervento aggiornata (p. es. scarsa stabilità dell'orario, velocità media di crociera troppo bassa, struttura della rete di autobus difficile da consultare ecc.);
- la strategia TP indica dove e come si punta a modificare la rete di autobus (nuova linea, aumento della frequenza di una linea, nuovi collegamenti con la ferrovia/rete celere regionale, nuove fermate) e in quali fasi di attuazione;
- la modifica infrastrutturale deve essere chiaramente indicata nella scheda della misura e occorre esplicitarne in maniera comprensibile il legame con la strategia TP (indicando p. es. per quale modifica dell'offerta è prevista la misura);
- la misura serve esclusivamente per i trasporti locali. Se le nuove infrastrutture o il nuovo materiale rotabile servono sia per trasporti urbani che regionali, i relativi costi vanno indicati in funzione della prestazione in chilometri.

Le misure della categoria principale «Infrastrutture per gli autobus e per il TP» vengono assegnate a una delle cinque sottocategorie riportate qui di seguito.

**7.1 Nuova infrastruttura per gli autobus**

- Riprogettazione o ampliamento delle strade per le corsie riservate agli autobus, adattamento della rete stradale alle linee degli autobus (p. es. allargamento nelle curve ecc.).
- Ampliamento o nuova costruzione di un deposito per gli autobus, purché consenta un netto miglioramento o ampliamento dell'offerta.

**7.2 Elettificazione (filobus)**

- Infrastruttura per i sistemi di filobus

**7.3 Sistemi alimentati in modo alternativo (non alimentati a combustibili fossili; p. es. autobus elettrici senza linee di contatto)**

- I costi di investimento imponibili corrispondono ai costi supplementari del materiale rotabile per la conversione nelle nuove generazioni di autobus rispetto agli autobus a diesel tradizionali, comprese le modifiche necessarie alle fermate (stazioni di ricarica) e altre installazioni necessarie. Per il rinnovamento della flotta rispetto agli autobus a diesel tradizionali occorre presentare i costi supplementari sostanziali, fermo restando che tali costi supplementari devono essere di gran lunga inferiori ai costi di investimento richiesti per la normale elettrificazione (filobus). Vanno presentati i costi di investimento risparmiati a causa della rinuncia o della rinuncia parziale a infrastrutture di filobus tradizionali (linee di contatto). La sostituzione di infrastrutture di filobus esistenti con sistemi di propulsione alternativi (non alimentati a combustibili fossili) non è cofinanziabile.
- Occorre dimostrare sinergie di rete con sistemi di filobus già esistenti (p. es. prolungamento di linee).

**7.4 Nuova costruzione / Riqualfica fermate degli autobus**

- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione/manutenzione delle fermate degli autobus.

**7.5 Pacchetti di misure di modesta entità – Riqualfica di fermate semplici di tram e autobus**

- Riqualfica di fermate di tram e autobus con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa).
- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione / manutenzione delle fermate dei tram e degli autobus.

**7.6 Pacchetti di misure di modesta entità – Nuova costruzione di fermate semplici di tram e autobus**

- Nuova costruzione di fermate di tram e autobus con costi fino a 5 milioni di franchi (IVA esclusa).
- Deve essere fornita la prova del fatto che non si tratta dell'applicazione della LDis o di prestazioni ordinarie di sostituzione / manutenzione delle fermate dei tram e degli autobus.

**8. Sistemi di propulsione alternativi nel trasporto individuale**

Questa categoria comprende le seguenti misure:

- misure infrastrutturali necessarie per la conversione a veicoli alimentati in modo alternativo (non alimentati a combustibili fossili);
- eventuali integrazioni della rete di distribuzione dell'energia che possono rendersi necessarie;
- provvedimenti edilizi per la realizzazione di:
  - stazioni di ricarica o di rifornimento,
  - aree di parcheggio conformi ai requisiti specifici della mobilità elettrica (cosiddette «zone verdi»),
  - infrastrutture destinate ai servizi di sharing/pooling della mobilità elettrica.

Le misure derivano da un piano globale sviluppato per l'intero agglomerato, che indica la rete di mobilità elettrica accessibile al pubblico e le fasi di attuazione (a breve, medio e lungo termine).

<p><b>9. Traffico dovuto ad attività economiche e logistica</b></p>	<p>Le misure infrastrutturali nell'ambito del traffico dovuto ad attività economiche e della logistica contribuiscono a rafforzare l'efficienza del sistema globale dei trasporti all'interno dell'agglomerato, consentendo di gestire il traffico dovuto ad attività economiche e la logistica dell'intero agglomerato in modo ottimizzato e compatibile con gli insediamenti (riduzione o maggiore tollerabilità degli effetti negativi provocati dal traffico di autocarri e di veicoli aziendali, commerciali, per il traffico merci e di servizi).</p> <p>Le misure della categoria «Traffico dovuto ad attività economiche e logistica» tengono conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'analisi della situazione e delle tendenze consente di identificare i flussi del traffico dovuto ad attività economiche che devono essere ottimizzati. La base è costituita in particolare da una panoramica degli attori coinvolti e della domanda relativa al traffico dovuto ad attività economiche nell'agglomerato;</li> <li>• le misure sono derivate da un piano globale per raggruppare la distribuzione al dettaglio, che definisce l'ubicazione delle stazioni di trasbordo e delle infrastrutture necessarie e mostra le fasi di attuazione. Nell'ottica dei trasporti, le stazioni di trasbordo dovrebbero essere situate in luoghi ben accessibili e compatibili con gli insediamenti (buoni collegamenti, comprensori con una bassa soglia di sensibilità al rumore ecc.);</li> <li>• la strategia settoriale Trasporti, o una strategia specifica per i trasporti, illustra come la nuova infrastruttura si inserisce nel sistema globale dei trasporti dell'agglomerato (collegamenti stradali che non attraversano i quartieri residenziali, ubicazione preferibilmente in prossimità dei clienti finali, comprensori che beneficiano di effetti di decongestionamento ecc.).</li> </ul>
---	---

Per determinate categorie e sottocategorie devono essere forniti anche geodati e altre informazioni specifiche, precisati nell'allegato 5.

#### ALLEGATO 4 STRUTTURA DELLE SCHEDE DELLE MISURE E DELLE SCHEDE DI DOCUMENTAZIONE

Per i seguenti tipi di misure della generazione attuale deve essere elaborata una scheda per ogni misura:

- misure A e B e pacchetti di misure di modesta entità nel settore dei trasporti;
- misure A e B nel settore degli insediamenti.

Si raccomanda di elaborare una scheda di documentazione con informazioni meno dettagliate per i seguenti tipi di misure:

- pacchetti di misure senza misure di modesta entità
- misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti;
- misure di trasporto non cofinanziabili dalla Confederazione;
- misure C nel settore dei trasporti.

Non è richiesta una scheda completa per:

- misure concordate nelle generazioni precedenti di PA;
- pianificazioni cantonali (p. es. piani direttori, piani contro l'inquinamento atmosferico, programmi di miglioramento della sicurezza stradale).

### Schede delle misure nel settore dei trasporti

Deve essere redatta una scheda completa per ogni misura A e B del PA nel settore dei trasporti. In linea di massima la struttura e il layout possono essere personalizzati liberamente, ma le schede devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero della misura	Numerazione di ciascuna misura. Indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per le misure già incluse in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente.
Denominazione	Scelta di una denominazione significativa per la misura con la localizzazione e una breve descrizione della misura (p. es. «Località: Sottopassaggio pedonale tra x e y»).
Categoria	Ogni misura deve essere attribuita a una categoria (e, se del caso, a una sottocategoria, v. cap. 2.4.2).
Priorizzazione secondo l'ente responsabile	Orizzonte A, B o C (della generazione in corso) e indicazione del grado di priorità attribuito nelle eventuali generazioni precedenti del PA.
Rappresentazione cartografica	Rappresentazione della misura su una carta in scala appropriata per mostrare con chiarezza la sua ubicazione e, se del caso, in che modo si inserisce nella strategia settoriale.
Descrizione e fattibilità	Descrizione precisa del contenuto della misura a partire dalla definizione di obiettivi.  Per tutte le misure A e B con costi > 10 mio. fr. (IVA escl.) deve essere fornita la prova della loro fattibilità (v. anche all. 2).  Selezione di informazioni descrittive tratte dai documenti di pianificazione (p. es. dal progetto preliminare, dallo studio di fattibilità, dal tracciato concreto, dai disegni in sezione o simili).
Utilità e benefici	Motivazione di tipo qualitativo dell'utilità della misura, in particolare presentazione del nesso con la necessità d'intervento e inserimento nella strategia settoriale Trasporti.  Descrizione di tipo qualitativo dei benefici principali della misura in relazione ai quattro settori relativi agli obiettivi di efficacia (trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente); spiegare brevemente in quali luoghi e con quali modalità si esplicano principalmente gli effetti della misura. Non è auspicato fare un elenco sistematico dei benefici tenendo conto dei CE 1-4 e del relativo punteggio.

Costi	<p>Indicazione dei costi computabili (costi di investimento e di pianificazione) al netto dell'IVA.</p> <p>Se pertinente: ripartizione delle quote dei costi all'interno e all'esterno del perimetro CDAC nonché quote dei costi per eventuali elementi di infrastruttura verdi e blu (basta una stima approssimativa).</p> <p>Se pertinente: indicazione dei contributi di costi (non computabili) di terzi (altri contributi federali, privati, aziende, imprese ferroviarie ecc.).</p>
Stato della pianificazione	Indicazione dello stato di pianificazione 1, 2 o 3 (v. cap. 3.5 e all. 2 Stato di pianificazione) con motivazione, elenco delle fasi di pianificazione concluse e riferimenti ai documenti centrali.
Realizzazione e garanzia del finanziamento	<p>Descrizione e indicazione degli orizzonti temporali delle successive fasi di pianificazione e attuazione, suddivise per (v. cap. 3.5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• progettazione;</li> <li>• approvazione dei piani / autorizzazione edilizia;</li> <li>• inizio previsto dei lavori di costruzione;</li> <li>• data prevista dell'entrata in servizio.</li> </ul> <p>Descrizione della chiave di finanziamento della quota di agglomerato tra gli enti territoriali coinvolti (indipendentemente dal grado di cofinanziamento da parte della Confederazione); eventualmente indicazione di quote fisse; riconoscimento dei contributi di terzi.</p> <p>Descrizione del meccanismo di finanziamento; se pertinente, presentazione dell'impegno scritto del Comune o dei Comuni interessati.</p>
Relazione con / delimitazione rispetto ad altre misure	<p>Descrizione delle principali interdipendenze (a livello contenutistico e temporale) con altre misure del programma d'agglomerato, indicando il numero e la denominazione della misura in questione, come pure con le misure delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti.</p> <p>Nel caso di interdipendenze tra le misure di PA di generazioni diverse, occorre indicare i codici ARE delle misure interessate.</p>
Responsabilità e soggetti coinvolti	Definizione chiara dell'organo responsabile e degli altri servizi interessati.
Rilevanza per il piano direttore	<p>Valutazione dell'ente responsabile.</p> <p>Qualora una misura sia rilevante per il piano direttore: indicarne lo stato di coordinamento nel piano direttore cantonale approvato (stato al 1.1.2029): «Nessuna informazione», «Informazione preliminare», «Risultato intermedio» o «Dato acquisito».</p>
Impatto ambientale	<p>Indicazione e rappresentazione, se possibile cartografica, dei possibili conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente (federale o cantonale) o le zone protette o importanti per la protezione della natura / del paesaggio (inventari federali o cantonali, zone di un agglomerato identificate come importanti per la protezione della natura ecc.).</p> <p>Per misure previste a meno di 50 metri da una zona protetta vanno date indicazioni in merito.</p>

<p>Utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture (da 5000 m<sup>2</sup>)</p>	<p>Stima / indicazione quantitativa delle superfici nel caso in cui per mettere in atto la misura siano utilizzate superfici per l'avvicendamento delle colture (da 5000 m<sup>2</sup>).</p> <p>Documentazione della fondatezza delle misure che prevedono l'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture, affrontando in particolare i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• motivazione del carattere ottimale della misura (alternative analizzate e scartate, ponderazione degli interessi);</li> <li>• obiettivo e necessità della misura in rapporto all'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture in relazione a un obiettivo che il Cantone ritiene importante;</li> <li>• garanzia che le superfici per l'avvicendamento delle colture sollecitate saranno utilizzate in modo ottimale;</li> </ul> <p>in caso di consumo di superfici per l'avvicendamento delle colture nel corso di progetti federali, tutte le superfici consumate registrate in un inventario cantonale saranno, in linea di principio, compensate da superfici di dimensioni equivalenti, tenendo conto della qualità, con il sostegno dei Cantoni interessati.</p>
<p>Informazioni aggiuntive per la categoria «Tram / ferrovie urbane»</p>	<p>Breve descrizione del futuro collegamento in rete della misura prevista con la ferrovia e la rete capillare e indicazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• numero delle fermate del TP esistenti, incluse le fermate ferroviarie entro un raggio di 500 metri;</li> <li>• numero di linee del TP esistenti, incluse le linee ferroviarie entro un raggio di 500 metri (con identificazione delle linee principali);</li> <li>• frequenza del TP nel corso dell'intera giornata, incluse le linee ferroviarie entro un raggio di 500 metri.</li> </ul>
<p>Dati quantitativi (documenti separati)</p>	<p>Elenco dei geodati presentati e delle informazioni specifiche sulle misure come indicato nell'allegato 5.</p>
<p>Documentazione messa a disposizione</p>	<p>Elenco dei documenti forniti in formato elettronico particolarmente rilevanti dal punto di vista della comprensione (progetto preliminare, studio preliminare, studio di fattibilità, rapporto concernente l'impatto sull'ambiente ecc.).</p>

### Schede per i pacchetti di misure di modesta entità nel settore dei trasporti

Per ogni pacchetto di misure di modesta entità con una richiesta di cofinanziamento nell'ambito del PTA, deve essere presentata una scheda per categoria e orizzonte (ossia un massimo di otto schede). Le schede devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero del pacchetto di misure	Numerazione del pacchetto di misure secondo la stessa logica delle singole misure. Indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per i pacchetti di misure già inclusi in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono un pacchetto di misure di una generazione precedente.
Denominazione e prioritizzazione del pacchetto di misure	Scelta di una denominazione significativa per il «Pacchetto di misure di modesta entità, categoria XY secondo il capitolo 2.4.2, orizzonte A/B/C».
Costi	Indicazione dei costi computabili del pacchetto di misure come somma delle misure di modesta entità inserite nel perimetro CDAC al netto dell'IVA. Se pertinente: ripartizione delle quote dei costi all'interno e all'esterno del perimetro CDAC nonché quote dei costi per eventuali elementi di infrastruttura verdi e blu (basta una stima approssimativa). Se pertinente: indicazione dei contributi di costi (non computabili) di terzi (altri contributi federali, privati, aziende, imprese ferroviarie ecc.).
Descrizione	Dimostrazione della coerenza del contenuto delle misure di modesta entità (con riferimenti ai pertinenti elementi del programma d'agglomerato).
Rappresentazione cartografica delle misure di modesta entità	Rappresentazione delle misure di modesta entità su una carta in scala appropriata e indicazione del numero della misura; per gli agglomerati di dimensioni maggiori si consiglia di suddividere la rappresentazione delle misure su più carte (v. anche all. 6).
Misure di modesta entità e relativi costi	Elenco delle misure di modesta entità contenute nel pacchetto con le seguenti informazioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• denominazione chiara della misura di modesta entità con ubicazione e breve descrizione (p. es. «Nome Comune: Collegamento ciclabile tra x e y»);</li> <li>• numero della misura di modesta entità, come integrazione al numero del pacchetto di misure; indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per le misure già incluse in un programma d'agglomerato di una generazione precedente (p. es. come misura nell'orizzonte B) o che sostituiscono una misura di una generazione precedente;</li> <li>• costi della misura di modesta entità;</li> <li>• breve descrizione precisa del contenuto della misura di modesta entità (max. 5 righe), che vada oltre i semplici obiettivi perseguiti;</li> <li>• indicazioni relative a possibili conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente (federale e/o cantonale).</li> </ul>
Dati quantitativi (documenti separati)	Elenco delle informazioni specifiche secondo l'allegato 5.

### Schede per le misure nel settore degli insediamenti

Deve essere redatta una scheda completa per ogni misura A e B nel settore degli insediamenti di un PA. Spetta all'agglomerato selezionare le informazioni rilevanti per assicurare una buona comprensione di queste misure. In linea di massima la struttura e il layout possono essere scelti liberamente, ma non tutti i seguenti elementi sono rilevanti per ciascuna misura.

Numero della misura	Numerazione di ciascuna misura. Indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per le misure già incluse in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente.
Priorizzazione secondo l'ente responsabile (QUANDO)	Orizzonte A o B del PA della generazione in corso e indicazione del grado di priorità attribuito negli eventuali PA delle generazioni precedenti.  Per i compiti permanenti, occorre specificare quali fasi di pianificazione sono previste e in quale orizzonte <sup>119</sup> (inclusa indicazione delle competenze e delle scadenze e con definizione chiara dei compiti).
Rappresentazione cartografica (DOVE)	Rappresentazione della misura su una carta in scala appropriata per mostrare con chiarezza la sua ubicazione e il suo coordinamento con le reti di trasporto.
Descrizione della misura e attori coinvolti (COSA e CHI)	Descrizione specifica della misura ed elenco degli attori coinvolti.
Sviluppo dopo il programma d'agglomerato delle generazioni precedenti (COSA)	Se la misura era già inclusa nel PA delle generazioni precedenti: fornire una breve spiegazione dello sviluppo raggiunto dalla fase iniziale o del motivo per cui non è stato possibile raggiungere alcun sviluppo (o solo scarsamente) dal PA della generazione precedente.
Livello di accessibilità del TP	Livello di accessibilità del TP attuale e futuro (2050) secondo il metodo ARE.
Utilizzi previsti (COSA)	Indicazione degli utilizzi pianificati (artigianato, ufficio, abitazione, utilizzo pubblico, tempo libero o utilizzo misto).
Numero di abitanti e occupati (COSA)	Numero degli abitanti e degli occupati attuali e futuri: potenziale almeno per l'orizzonte A e B e a lungo termine (2050).  In base allo stato di pianificazione è sufficiente una stima.
Coordinamento tra trasporti e insediamenti (COSA)	Se pertinente (provvedimenti edilizi): prova delle capacità di trasporto, in particolare: stima del volume di traffico generato dagli sviluppi insediativi prioritari;  <ul style="list-style-type: none"> <li>• prova qualitativa delle capacità di trasporto (TIM e TP) per gli sviluppi insediativi più piccoli;</li> <li>• prova quantitativa a partire da 500 abitanti e occupati supplementari o se la misura relativa agli insediamenti presuppone nuove infrastrutture di trasporto o ampliamenti.</li> </ul> Riferimento al possibile utilizzo dei piani per la mobilità nelle misure relative agli insediamenti.

<sup>119</sup> Per facilitare l'esame da parte della Confederazione, si raccomanda che ogni fase di pianificazione rappresenti una misura relativa agli insediamenti con una propria scheda. Possono essere utilizzate informazioni di portata generale per i diversi orizzonti. Inoltre, la scheda dovrebbe contenere informazioni specifiche sul rispettivo orizzonte.

<p>Utilità e benefici</p>	<p>Motivazione di tipo qualitativo dell'utilità della misura, in particolare presentazione del nesso con la necessità d'intervento e inserimento nella strategia settoriale Insedimenti.</p> <p>Se pertinente: spiegazione dei benefici in termini di miglioramento delle qualità del paesaggio e/o degli spazi liberi (in particolare elementi di spazio libero o elementi di infrastruttura verdi e blu).</p>
<p>Fasi di attuazione (QUANDO e COME)</p>	<p>Descrizione e indicazione degli orizzonti temporali delle ulteriori fasi concrete di pianificazione e attuazione (p. es. inizio della preparazione / inizio dell'attuazione / inizio dell'entrata in servizio /inaugurazione).</p> <p>Distinzione tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fasi di attuazione che rientrano nella competenza del settore pubblico &gt; in questo caso, devono essere definiti gli orizzonti specifici;</li> <li>• fasi di attuazione che sono di responsabilità di terzi &gt; in questo caso, occorre descrivere il modo in cui il settore pubblico esercita la sua influenza, compreso il rispettivo orizzonte.</li> </ul>
<p>Relazione con / delimitazione rispetto ad altre misure relative ai trasporti e agli insediamenti</p>	<p>Descrizione delle principali interdipendenze (a livello contenutistico e temporale) con altre misure del programma d'agglomerato, indicando il numero e la denominazione della misura in questione, come pure con le misure delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti.</p> <p>Nel caso di interdipendenze tra le misure di PA di generazioni diverse, occorre indicare i codici ARE delle misure interessate.</p>
<p>Rilevanza per il piano direttore e legislazione sulla protezione dell'ambiente</p>	<p>Valutazione dell'ente responsabile.</p> <p>Qualora una misura sia rilevante per il piano direttore, occorre indicarne come segue lo stato di coordinamento nel piano direttore cantonale approvato: «Nessuna informazione», «Informazione preliminare», «Risultato intermedio», «Dato acquisito».</p> <p>Indicazioni relative a possibili conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente (federale e/o cantonale) e su come affrontarli.</p> <p>Stima / indicazione quantitativa della superficie delle zone protette di importanza nazionale interessate dalla misura.</p>
<p>Estensione delle zone edificabili alle zone agricole e alle superfici per l'avvicendamento delle colture</p>	<p>Se più di un ettaro di zona agricola e/o di superfici per l'avvicendamento delle colture è interessato da un'estensione della zona edificabile o dalla misura: stima / indicazione quantitativa della superficie utilizzata.</p> <p>La fondatezza di misure che prevedono l'estensione della zona agricola (apparentemente in contraddizione con gli obiettivi di sviluppo centripeto degli insediamenti) e/o delle superfici per l'avvicendamento delle colture (in contraddizione con l'uso ottimale del terreno) deve essere motivata affrontando in particolare i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obiettivo e necessità della misura di ampliamento della zona agricola / delle superfici per l'avvicendamento delle colture in relazione alla strategia settoriale Insedimenti del programma d'agglomerato;</li> <li>• motivazione della densità stimata in termini di abitanti e occupati e del suo carattere ottimale (alternative analizzate e scartate, ponderazione degli interessi).</li> </ul>

**Schede di documentazione per misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti**

Le misure delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe nel settore dei trasporti non sono oggetto di valutazione nell'ambito dell'esame dei programmi d'agglomerato. Nella scheda basta quindi fornire una breve descrizione della misura interessata per spiegare le dipendenze territoriali e temporali.

Le schede di documentazione devono essere fornite, in particolare, per le infrastrutture di trasporto importanti, decise e rilevanti per il PA nelle regioni estere limitrofe.

Le schede di documentazione devono contenere gli elementi riportati nella tabella sottostante.

Numero della misura	Si raccomanda di assegnare a ogni misura delle pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti un numero che si iscriva nella logica di numerazione adottata per le misure del programma d'agglomerato. Occorre menzionare anche gli altri numeri di riferimento eventualmente presenti (SIN, SIS, pianificazioni infrastrutturali della Confederazione).
Denominazione	Se possibile, la denominazione ufficiale della misura da parte della Confederazione / delle regioni estere.
Descrizione e rappresentazione cartografica	<p>Descrizione breve e precisa della misura, con illustrazione su una carta e spiegazione degli effetti esercitati sui trasporti e sugli insediamenti all'interno dell'agglomerato interessato.</p> <p>La descrizione e la localizzazione sono di estrema importanza nel caso delle misure realizzate nelle regioni estere limitrofe.</p>
Interfaccia con le reti di trasporto dell'agglomerato	<p>Presentazione della posizione e della predisposizione delle interfacce tra i vari vettori di trasporto e le gerarchie di rete (locale-regionale-nazionale-transfrontaliero) e spiegazione di come assicurare un esercizio (più) efficiente delle reti di trasporto e un'integrazione coerente di tali reti con le strutture territoriali.</p> <p>In particolare, occorre affrontare le seguenti questioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'infrastruttura stradale nazionale della Confederazione che deve essere realizzata o modificata (nuova strada nazionale, nuovo raccordo alla strada nazionale) genererà più traffico sulla rete locale e, se sì, fino a che punto?</li> <li>• Quali misure di accompagnamento sono previste per evitare un'intensificazione del traffico sulla rete d'importanza locale (misure del programma d'agglomerato o altre)?</li> <li>• L'infrastruttura ferroviaria della Confederazione che deve essere realizzata o modificata presuppone un adeguamento della rete di TP dell'agglomerato (adattamento delle linee, modifica della disposizione delle fermate ecc.)?</li> <li>• L'adeguamento dell'infrastruttura del TP nazionale implica la necessità di migliorare l'accesso alla ferrovia (infrastruttura per il TPC, possibilità di parcheggio per biciclette / TIM / offerte di sharing ecc.)?</li> </ul>

### Schede di documentazione per i pacchetti senza misure di modesta entità

Laddove possibile e opportuno, le misure di trasporto possono essere riunite all'interno di appositi pacchetti (v. cap. 2.4.4). Nella scheda di documentazione si illustra il nesso funzionale esistente tra le singole misure di un pacchetto. Tuttavia, ogni misura del pacchetto richiede una propria scheda. In questo senso, la scheda di documentazione può anche essere interpretata come il frontespizio delle singole misure di un pacchetto.

Numero del pacchetto di misure	Numerazione del pacchetto di misure secondo la stessa logica delle singole misure. Indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per i pacchetti di misure già inclusi in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono un pacchetto di misure di una generazione precedente.
Denominazione	Scelta di una denominazione significativa per la misura con la localizzazione e una breve descrizione della misura (p. es. «Località: Collegamento multimodale del polo di sviluppo xy»).
Singole misure e relativi costi	Elenco delle singole misure contenute nel pacchetto con le seguenti informazioni: <ul style="list-style-type: none"><li>• denominazione della singola misura con ubicazione e breve descrizione (p. es. «Località: Collegamento ciclabile tra x e y»);</li><li>• numero della singola misura: definito preferibilmente in integrazione al numero assegnato al pacchetto di misure. Nel caso di singole misure già incluse nel PA di una generazione precedente (p. es. nell'orizzonte B) o che sostituiscono una misura del PA di una generazione precedente: indicare il codice ARE attuale;</li><li>• costi della singola misura e somma dei costi di tutte le misure del pacchetto.</li></ul>
Descrizione	Descrizione del progetto su cui si basano le singole misure del relativo pacchetto (con riferimenti ai pertinenti elementi del programma d'agglomerato).  Identificazione delle relazioni funzionali tra le singole misure.
Rappresentazione cartografica delle misure	Rappresentazione delle singole misure in scala appropriata, con indicazione del numero corrispondente; per gli agglomerati più grandi si raccomanda di distribuire la rappresentazione cartografica su più carte.

### Schede di documentazione per le misure di trasporto non cofinanziabili dalla Confederazione

Vengono create schede di documentazione per ogni misura relativa ai trasporti nell'orizzonte A e B che non può essere cofinanziata dalla Confederazione (v. definizione al cap. 2.4.3). Spetta all'agglomerato selezionare le informazioni rilevanti (in particolare la descrizione della misura e la sua integrazione nel piano globale). In ogni caso, sono necessari i seguenti elementi:

Numero della misura	Numerazione di ciascuna misura. Indicazione del codice ARE precedentemente utilizzato per le misure già incluse in un programma d'agglomerato di una generazione precedente o che sostituiscono una misura di una generazione precedente.
Denominazione	Scelta di una denominazione significativa per la misura con la localizzazione e una breve descrizione della misura (p. es. «Località: Gestione della mobilità»).
Priorizzazione secondo l'ente responsabile	Priorità «AvE» (misura di priorità A non cofinanziabile dalla Confederazione) o «BvE» (misura di priorità B non cofinanziabile dalla Confederazione) in base al PA della generazione in corso e al riferimento alla priorità assegnata nelle eventuali generazioni precedenti.
Descrizione e localizzazione	Descrizione precisa del contenuto della misura a partire dalla definizione di obiettivi.  Dove opportuno, localizzazione su una carta e visualizzazione / illustrazione / piano / schema / ecc.  La descrizione e la localizzazione sono importanti in particolare per le misure realizzate all'estero.
Utilità e benefici	Motivazione di tipo qualitativo dell'utilità della misura, in particolare presentazione del nesso con la necessità d'intervento aggiornata e inserimento nelle strategie settoriali corrispondenti.  Descrizione qualitativa dei benefici principali della misura rispetto ai quattro settori relativi agli obiettivi di efficacia: trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente.
Stato della pianificazione e attuazione	Attuale stato della pianificazione;  successive fasi di pianificazione e attuazione, inclusi gli orizzonti temporali.
Relazione con / delimitazione rispetto ad altre misure	Descrizione delle principali interdipendenze (a livello tecnico e temporale) con altre misure del programma d'agglomerato, indicando il numero e la denominazione della misura in questione, come pure (se pertinente) con le misure delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti.

---

## ALLEGATO 5 REQUISITI PER I GEODATI E LE INFORMAZIONI SPECIFICHE

Per determinate misure A e B nel settore dei trasporti della generazione in corso devono essere forniti geodati. Le misure devono essere localizzate con un punto, una linea o una superficie. Non sono richiesti geodati per i pacchetti di misure di modesta entità.

Le informazioni specifiche delle misure devono essere inserite in una tabella Excel preformattata dall'ARE. Il riferimento alla geoinformazione è garantito dall'indicatore della misura. Queste informazioni sono utili in diversi modi durante la procedura d'esame (confronti incrociati, benchmark, valutazione delle misure, nuovi azzonamenti, utilizzo delle superfici per l'avvicendamento delle colture ecc.) e devono essere fornite obbligatoriamente nel formato richiesto.

Per quanto riguarda i geodati, devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:

- deve essere chiaramente indicato il sistema di coordinate utilizzato;
- nella scala 1:5000, la rappresentazione cartografica consente di avere un grado di accuratezza non inferiore a 5 metri;
- i geodati devono essere forniti in un formato di facile uso (Shapefile o Geopackage, se possibile anche KML);
- devono essere forniti i tre livelli seguenti:
  - un livello con punti (denominazione: Agglo\_Point) per tutte le misure con tipo di livello «Punto» conformemente alla tabella sottostante;
  - un livello con linee (denominazione: Agglo\_Line) per tutte le misure con tipo di livello «Linea» conformemente alla tabella sottostante;
  - un livello con superfici (denominazione: Agglo\_Surface) per tutte le misure con tipo di livello «Superficie» conformemente alla tabella sottostante;
- nei geodati devono essere indicati solamente tre attributi:
  - denominazione del programma d'agglomerato in base al codice di «Espace à caractère urbain 2020»<sup>120</sup> (p. es.: per l'agglomerato di Winterthur
  - il codice 230) (denominazione: Agglo\_Nu);
  - numero assegnato alla misura dall'ente responsabile (denominazione: Measure\_Nu);
  - spiegazione obbligatoria per la sottocategoria «Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni» (denominazione: Comment)<sup>121</sup>;
- gli agglomerati devono anche fornire indicazioni su quanto segue:
  - i perimetri scelti, qualora non corrispondano al perimetro CDAC (geodati di tipo linea);
  - informazioni sui Comuni che rientrano nel perimetro scelto (geodati di tipo di livello «superficie» con le aree dei Comuni, il codice UST del Comune e il nome del Comune).

<sup>120</sup> Ufficio federale di statistica (UST), 21 marzo 2024 (disponibile in tedesco e francese).

<sup>121</sup> Questo attributo è necessario solo per la categoria «Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni». Per questa categoria l'ente responsabile deve completare il campo di testo con «nuova strada» o con «tratto decongestionato».

Categoria di misure	Sottocategoria		Geodati		Informazioni specifiche
	1.1	1.2	Tipo di livello	Elemento da rappresentare	
1	Capacità strada	Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	Linea	Tracciato della nuova strada	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sul nuovo asse, con la realizzazione della misura</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)<sup>122</sup></li> </ul>
		Tratto decongestionato	Linea	Tratto decongestionato	<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse che si intende decongestionare in via primaria, senza la realizzazione della misura</li> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse che si intende decongestionare in via primaria, con la realizzazione della misura</li> </ul>
	1.2	Misure di potenziamento delle capacità, tratto stradale e nodi	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse / sui nodi, con e senza la realizzazione della misura</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
2		Strade di collegamento	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>TGM previsto nell'arco di 15 anni sull'asse</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> <li>Nessun dato richiesto</li> </ul>
	2.1	Interventi puntuali (p. es. impianti di segnali luminosi)	Nessun dato richiesto		
	2.2	Asse (p. es. nuovo piano di gestione del traffico lungo gli assi urbani)	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
	2.3	Superficie (p. es. piano di gestione del traffico su tutto il territorio di un quartiere)	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
	2.4	GT: misure di modesta entità	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nessun dato richiesto</li> </ul>

<sup>122</sup> Secondo il principio 14 del piano settoriale delle SAC dell'8 maggio 2020, in caso di consumo di SAC nel quadro della realizzazione di progetti della Confederazione tutte le SAC consumate iscritte nell'inventario cantonale sono in linea di principio da compensare con superfici di uguale estensione e qualità con il sostegno dei Cantoni interessati. Per quanto riguarda le misure relative alle infrastrutture di trasporto nell'ambito del PTA, le linee di tram e ferrovie urbane e gli impianti a fune autorizzati dalla Confederazione rientrano nella definizione di «progetti della Confederazione», motivo per cui deve essere rispettato il principio 14 del piano settoriale delle SAC. Tuttavia, nell'ambito dell'esame dei programmi d'aggiornamento, la Confederazione non valuta se questo principio è stato o meno rispettato.

<b>3</b>	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	3.1	Incrocio, rotonda	Punto	Punto centrale dell'incrocio oggetto della riqualifica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
		3.2	Tratto stradale	Linea	Tratto oggetto della riqualifica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metri quadrati del settore di attuazione (se il dato non è disponibile, moltiplicare la lunghezza del tratto per 10 m di larghezza della strada)</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
		3.3	Riqualifica di una piazza	Superficie	Superficie interessata dalla misura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metri quadrati del settore di attuazione (se il dato non è disponibile, moltiplicare la lunghezza del tratto per 10 m di larghezza della strada)</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
		3.4	Valorizzazione delle misure di modesta entità	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nessun dato richiesto</li> </ul>
<b>4</b>	Piattaforme dei trasporti		Nessun dato richiesto			<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
<b>5</b>	Traffico pedonale e ciclistico (TPC)	5.1	Singole misure TPC	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>In base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> <li>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> </ul>
		5.2	Misure di modesta entità del TPC	Nessun dato richiesto		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nessun dato richiesto</li> </ul>

6	Tram / ferrovie urbane	6.1	Nuova linea di tram / ferrovia urbana	Linea	Tracciato della nuova tratta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attuale frequenza del TP (se disponibile) nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; senza la realizzazione della misura)</li> <li>• Attuale frequenza del TP (se disponibile) nel corso dell'intera giornata (senza la realizzazione della misura)</li> <li>• Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</li> <li>• In base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> </ul>
				Punto	Fermate della nuova linea	
7	Infrastrutture per gli autobus / il TP	6.2	Nuova fermata di tram / riqualifica di una fermata	Punto	Un punto per ogni fermata	<p>Per la linea interessata della rete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attuale frequenza del TP nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; senza la realizzazione della misura) per ogni linea</li> <li>• Attuale frequenza del TP nel corso dell'intera giornata (senza la realizzazione della misura) per ogni linea</li> <li>• frequenza del TP nelle ore di punta del mattino (07.00–08.00; con la realizzazione della misura) per ogni linea</li> <li>• frequenza del TP nel corso dell'intera giornata (con la realizzazione della misura) per ogni linea</li> </ul> <p>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</p>
				Linea	Tratta con la nuova infrastruttura (non l'intera linea)	
		7.2	Elettrificazione (filobus)	Linea	Tratta con la nuova infrastruttura (non l'intera linea filoviaria)	<p>Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m<sup>2</sup>)</p>
				Linea	Tratta in corrispondenza della quale è possibile rinunciare all'elettrificazione	
7.4	Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata	7.4	Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata	Punto	Un punto per ogni fermata	<p>Per una misura singola:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in base alla misura, se necessario per la relativa comprensione</li> </ul>
				Linea		

	7.5	Riqualifica di una fermata semplice di autobus / tram (misura di modesta entità)	Nessun dato richiesto	• Nessun dato richiesto
	7.6	Nuova costruzione di fermate di autobus / tram (misura di modesta entità)	Nessun dato richiesto	• Nessun dato richiesto
<b>8</b>	Mobilità elettrica nel trasporto individuale	Nessun dato richiesto		• Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m <sup>2</sup> )
<b>9</b>	Traffico dovuto ad attività economiche e logistica	Nessun dato richiesto		• Utilizzo previsto delle superfici per l'avvicendamento delle colture in ha (a partire da 5000 m <sup>2</sup> )

#### Indicazioni per la presentazione delle informazioni specifiche per ogni misura relativa agli insegnamenti

Misure insediative	Informazioni specifiche
<b>Se pertinente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superficie in ha</li> <li>• Numero previsto di abitanti e occupati</li> <li>• Breve motivazione (v. schede delle misure, riportate sopra)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superficie in ha</li> <li>• Numero previsto di abitanti e occupati</li> <li>• Breve motivazione (v. schede delle misure, riportate sopra)</li> </ul>

---

## ALLEGATO 6 ESAME PRELIMINARE

Affinché la Confederazione trovi facilmente gli elementi nell'ambito dell'esame preliminare, si raccomanda di fornire una tabella sintetica in cui sia sempre indicato il relativo capitolo e numero di pagina (v. es. sottostante).

<b>Contenuto</b>	<b>Capitolo</b>	<b>Da pagina</b>
<b>Parte 1 – Rapporto principale</b>		
Rapporto di attuazione	Cap. X / All. Y	Pag. xy / Pag. xyz
Analisi della situazione e delle tendenze	Cap. X	Pag. xy
...	...	...
<b>Parte 2 – Parte con le misure</b>		
Cartina con misure del PA della generazione in corso	Cap. X	Pag. xy
Schede delle misure	Cap. X	Pag. xy
...	...	...

Le tabelle seguenti elencano gli elementi essenziali di un programma d'agglomerato. Le indicazioni in grigio riguardano i contenuti o i formati consigliati.

**Parte 1 – Parte principale**

6 elementi	Rapporto di attuazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sintesi sotto forma di testo e/o tabella dello stato di attuazione delle misure concordate (preferibilmente suddivise per ambiti tematici e con l'indicazione dei motivi all'origine dei principali ritardi; focus sulle misure del PA della penultima generazione)</li> <li>• Rappresentazione cartografica delle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni e relativo stato di attuazione</li> </ul>
	Analisi della situazione e delle tendenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Testo, cartine, grafici e scadenziario</li> <li>• Sviluppo degli indicatori MOCA fino ad oggi con breve descrizione testuale e spiegazione dello stato attuale</li> </ul>
	Scenario auspicato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rappresentazione cartografica delle tematiche inerenti al sistema globale dei trasporti (TIM / TP / TPC) e agli insediamenti (sviluppi degli insediamenti importanti), tenendo conto del paesaggio</li> <li>• Testo con la descrizione degli elementi cartografici</li> <li>• Valori di riferimento per il 2050 degli indicatori MOCA con descrizione testuale e spiegazione dello sviluppo desiderato</li> </ul>
	Necessità d'intervento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Confronto tra l'analisi della situazione / delle tendenze (situazione effettiva) e lo scenario auspicato (situazione prevista) in forma sinottica</li> <li>• Necessità d'intervento in base allo stato di attuazione delle misure concordate</li> </ul>
	Strategie settoriali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Testo e rappresentazione cartografica per ambiti tematici</li> </ul>
	Misure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V. Parte 2 – Parte con le misure (pag. successiva)</li> </ul>

Si **raccomanda** la presentazione degli elementi seguenti:

- cartine sulla necessità d'intervento nei settori trasporti e insediamenti che mostrino preferibilmente i cambiamenti principali rispetto alle generazioni precedenti (cartine che mettono in evidenza i punti critici).

## Parte 2 – Parte con le misure

- Tabella informativa debitamente compilata in base al modello dell'ARE, messa a disposizione prima della presentazione dei PA
- Localizzazione cartografica delle misure concordate e di quelle appena proposte, come pure delle misure stabilite nell'ambito delle pianificazioni nazionali e di altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe. Nel caso di misure di modesta entità occorre utilizzare una rappresentazione appropriata (p. es. rappresentazione cartografica separata).
- Schede delle misure<sup>123</sup> del PA della generazione in corso (Ax e Bx) nei settori dei trasporti (inclusi i pacchetti di misure) e degli insediamenti che, se del caso, contengono indicazioni di eventuali interdipendenze con misure nell'ambito delle pianificazioni nazionali e cantonali nonché di altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

Si raccomanda la presentazione degli elementi seguenti:

- schede di documentazione per le pianificazioni nazionali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe;
- schede di documentazione per le misure di trasporto non cofinanziabili dalla Confederazione.

## Parte 3 – Tabelle di attuazione

- Tabelle di attuazione compilate per ogni misura concordata nell'ambito della generazione o delle generazioni precedenti<sup>124</sup>

## Approvazione delle autorità competenti

- Approvazione datata e firmata delle autorità competenti (di solito cantonali) per la presentazione del programma d'agglomerato alla Confederazione

<sup>123</sup> La struttura e i contenuti delle schede delle misure e dei geodati al livello delle misure sono spiegati nell'allegato 4.

<sup>124</sup> Fintanto che i termini previsti per le misure infrastrutturali di trasporto della 1a e 2a generazione non saranno scaduti (probabilmente entro il 2027), sarà necessario illustrare lo stato di attuazione raggiunto da tali misure.

---

## ALLEGATO 7 REQUISITI DI BASE

### **Requisito di base 1 (RB 1): ente responsabile e partecipazione**

Tutti gli attori coinvolti nel programma d'agglomerato (Cantoni, Comuni ed ev. enti regionali o autorità estere) designano un interlocutore unico che li rappresenta nei confronti della Confederazione (ente responsabile).

L'ente responsabile assicura l'elaborazione coordinata del programma d'agglomerato e fornisce alla Confederazione la prova che gli organi competenti lo hanno approvato e si sono impegnati ad attuarlo nell'ambito delle proprie competenze. Nel caso dei programmi d'agglomerato transfrontalieri, anche gli enti territoriali delle regioni estere limitrofe interessate sono coinvolti nell'elaborazione del programma e lo approvano.

Gli enti territoriali interessati devono essere adeguatamente coinvolti nell'elaborazione e attuazione del programma d'agglomerato e delle conseguenti pianificazioni per il tramite delle rispettive autorità politiche e dei servizi specializzati competenti (in particolare gli uffici dei trasporti e della pianificazione del territorio e i servizi ambientali specializzati). La popolazione interessata deve essere informata adeguatamente in merito al programma d'agglomerato e deve avere la possibilità di esprimersi sullo stesso. 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.

### **Precisazioni**

- Conformemente all'articolo 23 OUMin, l'elaborazione e la realizzazione dei programmi d'agglomerato competono agli enti responsabili, che dispongono delle opportune autorizzazioni.
- L'ente responsabile non deve necessariamente essere dotato di personalità giuridica propria. L'obiettivo resta tuttavia quello di creare un ente responsabile istituzionalizzato, con un assetto organizzativo e competenze tali da garantire una gestione per quanto possibile efficiente e condiziona del programma d'agglomerato.
- Le misure che rientrano nella sfera di competenza del Comune devono essere adottate / approvate dagli organi comunali competenti.
- Oltre a ricevere un'adeguata informazione sui contenuti del programma d'agglomerato, la popolazione interessata deve avere avuto formalmente l'opportunità di esprimere il proprio parere sull'integralità del documento nella forma stabilita a sua discrezione dall'ente responsabile (p. es. piattaforma online interattiva, evento informativo, workshop, procedura di partecipazione scritta). A tal fine, deve essere concesso sufficiente tempo e la documentazione deve essere resa accessibile a tutti gli interessati. È auspicabile comunicare in modo attivo e trasparente con la popolazione.
- Se il programma d'agglomerato viene ripreso nel piano direttore cantonale o regionale, la partecipazione della popolazione interessata può svolgersi nell'ambito della procedura relativa al piano direttore.

### **Requisito di base 2 (RB 2): completezza e «filo conduttore»**

Il programma d'agglomerato soddisfa il requisito di una pianificazione globale coerente nei settori trasporti e insediamenti, tenendo conto del paesaggio e traccia un nesso logico e comprensibile tra i sei elementi (v. cap. 2.2) e la coerenza tra una generazione e l'altra (v. cap. 2.1), tenendo conto dello stato di attuazione (v. cap. 2.2) delle misure concordate delle generazioni precedenti. Il programma d'agglomerato viene coordinato anche con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

## **Precisazioni**

- Stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti: presentazione esaustiva di tutti gli elementi fondamentali richiesti dalla Confederazione per la valutazione, ossia il rapporto di attuazione nella parte principale e le tabelle di attuazione.
- Analisi della situazione e delle tendenze: analisi di tutte le basi necessarie per ricavare le misure prioritarie nei settori trasporti e insediamenti. Oltre alla descrizione dello stato attuale, devono essere illustrati anche i principali sviluppi in atto (scadenario).
- Scenario auspicato: definizione degli obiettivi di sviluppo con i principali elementi del sistema di trasporto e il relativo coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti (tenendo conto del paesaggio). Dimostrare di tenere in considerazione gli obiettivi e le strategie dei concetti di sviluppo territoriale nazionali e cantonali pertinenti.
- Necessità d'intervento: confronto aggiornato tra l'analisi della situazione / delle tendenze e lo scenario auspicato per la generazione in corso; cambiamenti intervenuti rispetto alle generazioni precedenti. La presentazione deve includere i settori trasporti e insediamenti (tenendo conto del paesaggio).
- Strategie settoriali Trasporti e Insediamenti: presentazione delle strategie settoriali desunte dallo scenario auspicato e delineate in relazione alla necessità d'intervento (tenendo conto del paesaggio).
- Misure: misure relative ai trasporti e agli insediamenti e il loro ordine di priorità (almeno negli orizzonti A e B).

### **Requisito di base 3 (RB 3): definizione di misure classificate a seconda della priorità**

Il programma d'agglomerato contempla misure, classificate per ordine di priorità temporale, che vengono desunte in maniera coerente e facilmente comprensibile dallo scenario auspicato, dalla necessità d'intervento aggiornata e dalle strategie settoriali. Le misure sono documentate e l'ordine di priorità come pure eventuali priorità tematiche o geografiche sono giustificati, in particolare stabilendo il riferimento alla necessità d'intervento aggiornata.

L'ordine di priorità definito nella generazione in corso tiene conto anche dello stato di attuazione raggiunto dalle misure concordate nell'ambito delle precedenti generazioni.

Vengono presentate le interdipendenze tra le misure di un PA e gli obiettivi e le misure di sviluppo delle pianificazioni nazionali, cantonali e di altre pianificazioni rilevanti (anche nelle regioni estere limitrofe) nei settori trasporti (in particolare gli ampliamenti delle strade nazionali e delle ferrovie) e insediamenti.

Il PA presentato dimostra gli effetti delle misure rispetto allo scenario auspicato e alle strategie settoriali del programma d'agglomerato nonché il livello di pianificazione, il grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento e la sostenibilità finanziaria delle misure. Nel caso delle misure minori basta ricavare informazioni qualitative (v. anche all. 3).

## **Precisazioni**

- Ogni misura degli orizzonti A e B del PA dell'attuale generazione è descritta in un'apposita scheda (v. all. 4), che include una descrizione dei processi di pianificazione e attuazione, e illustrata su una cartina.
- Viene esposta l'importanza assunta dalle singole misure per le strategie settoriali. Per le misure infrastrutturali di trasporto di maggiore entità, ciò include anche un confronto con soluzioni alternative (in primis misure volte a migliorare l'efficienza nel tessuto urbano esistente).

- Viene presentata la coerenza temporale tra le misure infrastrutturali di trasporto / le misure di trasporto e lo sviluppo degli insediamenti (priorità, fasi).
- I settori parziali dell'agglomerato con diverse misure coordinate in termini di spazio, tempo e contenuto sono presentati e documentati come comprensori centrali<sup>125</sup>.

<sup>125</sup> Sono possibili altri termini, tra cui aree di interesse e poli di sviluppo.

#### **Requisito di base 4 (RB 4): attuazione e controllo**

L'ente responsabile indica in che modo provvederà a dare esecuzione e attuazione alle misure nel rispetto dei termini stabiliti in collaborazione con le autorità competenti (organizzazione, processi). Assicura l'allestimento di rapporti sull'attuazione delle misure, mettendo a disposizione i dati necessari richiesti dalla Confederazione. Descrive la metodologia adottata per il controllo dell'attuazione (frequenza, metodo, procedura).

---

## ALLEGATO 8 CRITERI D'EFFICACIA

Le domande di fondo e le precisazioni elencate di seguito possono essere prese in considerazione per la valutazione del programma (v. cap. 3.6). Per la valutazione delle misure (v. cap. 3.5) le domande vengono utilizzate per analogia e adeguate in base alla situazione.

Nell'ambito della valutazione dei criteri d'efficacia, vengono esaminati la coerenza di contenuti tra gli elementi (in particolare una necessità d'intervento comprensibile), la coerenza tra una generazione e l'altra e il coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e altre pianificazioni rilevanti in Svizzera e nelle regioni estere limitrofe.

### CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

#### **CE 1.1 Miglioramento del sistema globale dei trasporti**

##### **Domande di fondo**

- Esiste una strategia che coinvolge i vari mezzi di trasporto (comprensiva di analisi e obiettivi)?
- La necessità d'intervento sul traffico globale è stata dedotta e spiegata in modo plausibile?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, tenendo conto del paesaggio, e le relative misure contribuiscono a ottimizzare il sistema globale dei trasporti, a garantirne la piena efficienza e a ridurre gli impatti negativi («non rafforzare sempre e comunque ogni singolo vettore di trasporto»)?
- Le reti di trasporto sono coordinate e i vettori di trasporto sono interconnessi in modo opportuno?
- È garantito il coordinamento tra i sistemi di trasporto e lo sviluppo degli insediamenti? È possibile migliorare l'accessibilità multimodale laddove opportuno?
- Vengono promosse anche offerte di mobilità innovative?

##### **Precisazioni**

- Miglioramento della qualità dei collegamenti a tutti i sistemi di trasporto e della raggiungibilità dove si presentano le maggiori necessità d'intervento (p. es. importanti sviluppi insediativi)
- Creazione di gerarchie utili tra le reti di tutti i vettori di trasporto e definizione di misure relative al funzionamento delle interfacce tra le reti e le varie gerarchie
- Migliore gestione del traffico su larga scala, oltre i confini dell'agglomerato, con contemporaneo decongestionamento delle zone nucleo e di altri spazi sensibili, sia insediativi che ricreativi

- Sistemi di incentivazione e progetti pilota per nuove soluzioni più sostenibili e più efficienti nel settore trasporti (soluzioni tecnologiche)
- Integrazione con elementi di infrastruttura verdi e blu per infrastrutture di trasporto resilienti e adattate ai cambiamenti climatici
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico dovuto ad attività economiche: presenza di una strategia settoriale in questo ambito o almeno integrazione della stessa in modo idoneo nella strategia globale dei trasporti, migliore accessibilità nell'ambito del traffico dovuto ad attività economiche (p. es. coordinando le opere di urbanizzazione con gli impianti di trasbordo o le stazioni merci esistenti) e riduzione degli effetti negativi provocati dal traffico dovuto ad attività economiche
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico turistico (p. es. per la presenza di importanti località sciistiche; oppure Comuni turistici): analisi degli effetti del traffico turistico nonché strategie e misure per dirottare in maniera più sostenibile il TIM al TP o al TPC e riduzione degli effetti negativi provocati dal traffico turistico
- Presentazione di informazioni chiare e comprensibili sullo stato di attuazione delle misure di trasporto

## **CE 1.2 Miglioramento dell'intermodalità e gestione attiva della domanda di mobilità**

### **Domande di fondo**

- Esistono delle strategie complete (comprehensive di analisi e obiettivi) per la mobilità combinata e per la gestione della domanda di mobilità per l'intero agglomerato?
- In che misura le strategie e le relative misure contribuiscono a migliorare l'intermodalità (mobilità combinata TIM / TP / TPC / offerte di sharing)? Sono previste misure finalizzate specificatamente a migliorare il collegamento funzionale tra i mezzi di trasporto in ubicazioni adatte?
- In che misura le strategie e le relative misure concorrono a ridurre il traffico totale e a trasferirlo su mezzi di trasporto a minore impatto ambientale ed efficienti in rapporto alla superficie servita (in particolare TP e TPC)?
- Oltre ai miglioramenti dell'offerta, sono previste misure di mobilità efficaci basate sulla domanda, in particolare la gestione dei parcheggi?

### **Precisazioni**

- Misure relative alla mobilità combinata: p. es. riqualifica o creazione di piattaforme dei trasporti dotate di una certa attrattiva; incoraggiamento di un rapido passaggio al TP / TPC mediante impianti P+R, miglioramento dell'accesso al TPC
- Misure push e pull: p. es. piani per la mobilità nei progetti che hanno ripercussioni di vasta portata sul settore dei trasporti, grandi sviluppi insediativi e uso intensivo dei trasporti, gestione dei parcheggi e ottimizzazione dell'offerta di parcheggi (semi)pubblici e, se del caso, privati, gestione della mobilità, misure di informazione e di sensibilizzazione

## **CE 1.3 Miglioramento del sistema di trasporto pubblico**

### **Domande di fondo**

- Esiste una strategia completa per il TP (comprensiva di analisi e obiettivi), che include obiettivi d'offerta e coordinamento tra le offerte di ferrovia, tram e autobus?
- La strategia per il TP è coordinata con le strategie TIM e TPC?

- In che misura la strategia e le relative misure di trasporto concorrono a indirizzare in maniera ottimale lo sviluppo insediativo nelle zone ben servite dai TP?
- I sistemi di TP vengono migliorati in termini di offerta e comfort?
- I pacchetti di misure di modesta entità nelle categorie «Riqualifica di fermate di tram e autobus» e «Nuova costruzione di fermate di tram e autobus» derivano in modo coerente dalla strategia per il trasporto pubblico? La concezione su cui si basano queste misure è elevata in termini di qualità (comprensibile e completa)?

#### **Precisazioni**

- Coordinamento dell'offerta di capacità del traffico locale (struttura della rete, nodo di interscambio / piattaforma, capacità) con i programmi d'offerta del traffico regionale e a lunga percorrenza definiti da Confederazione e Cantoni
- Miglioramento e ampliamento dell'infrastruttura di TP: miglioramento della stabilità dell'orario; riduzione dei tempi di viaggio medi nel TP (p. es. corridoi preferenziali, priorità), riduzione dei tempi d'attesa / di coincidenza; miglioramento dell'accesso e della facilità d'uso delle fermate
- Miglioramento della facilità d'uso e dell'immagine del sistema del TP (informazioni all'utenza, estensione dei sistemi di comunità tariffale, in particolare negli agglomerati transfrontalieri)
- Miglior collegamento al TP per le infrastrutture che sono grandi generatrici di traffico e le importanti località turistiche

#### **CE 1.4 Miglioramento della rete stradale e gestione del traffico**

##### **Domande di fondo**

- Esiste una strategia completa (comprensiva di analisi e obiettivi) per la rete stradale e il traffico motorizzato?
- In che misura la strategia e le misure relative ai trasporti e agli insediamenti contribuiscono a uno sfruttamento ottimale delle capacità stradali, al miglioramento della fluidità del traffico, all'aumento della compatibilità nel comprensorio insediativo e alla predisposizione delle capacità eventualmente necessarie?
- Esiste un piano sovraordinato di gestione del traffico su cui si basano i progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale e che indica in quali aree si intende calibrare l'impatto negativo del TIM, in quali nodi devono essere indirizzati oppure devono essere adottate altre misure per l'orientamento come l'integrazione delle priorità fissate per il TP?
- Le misure concernenti la circolazione stradale nei tratti della rete a vocazione residenziale sono coordinate con le esigenze del TP / TPC?
- I pacchetti di misure di modesta entità nelle categorie «Gestione del traffico» e «Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale» derivano in modo coerente dalle considerazioni strategiche sul TIM (e/o da altre considerazioni nel settore dei trasporti)? La concezione su cui si basano queste misure è elevata in termini di qualità (analisi capillare dei punti critici)?

##### **Precisazioni**

- Aspetti da considerare nel coordinamento con le pianificazioni nazionali: identificazione degli effetti causati dagli interventi di sistemazione della rete delle strade nazionali (eliminazione dei problemi di capacità) e dei raccordi autostradali sulla rete stradale; interazione tra la rete delle strade nazionali (raccordi compresi) e la rete stradale regionale/comunale

- Completezza della strategia per la rete stradale e il trasporto motorizzato: funzioni e gerarchia delle reti, piano sovraordinato di gestione del traffico, strategie per ridurre il volume di traffico, per trasferirlo in termini di tempo e spazio oppure verso il TP / TPC, di volta in volta coordinati con le misure delle pianificazioni nazionali (raccordi ecc.)
- Misure di gestione del traffico (misure di gestione e per l'orientamento) a livello regionale e locale
- Costruzione di tratti complementari o estensione della rete stradale con misure di accompagnamento coordinate sul piano contenutistico e temporale (visione globale dei trasporti)
- Miglioramento del traffico dovuto ad attività economiche e riduzione degli effetti negativi che questo provoca, in particolare negli spazi a carattere residenziale
- Negli agglomerati con un volume elevato di traffico turistico: riduzione degli effetti negativi provocati dal traffico turistico; strategie e misure di moderazione e riduzione del traffico nei comprensori sensibili (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, progetti di parcheggio o altre misure in zone nucleo turistiche e fortemente frequentate e/o in spazi ricreativi verdi e naturali)

### **CE 1.5 Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico**

#### **Domande di fondo**

- Esiste una strategia completa (comprensiva di analisi e obiettivi) nell'ambito del TPC che sia allineata ai principi della legge federale del 18 marzo 2022<sup>126</sup> sulle vie ciclabili? La strategia tratta il traffico pedonale e ciclistico separatamente?
- In che misura la strategia e le misure di trasporto contribuiscono ad accrescere l'attrattiva e la sicurezza delle reti di percorsi per il TPC e quindi al trasferimento dal TIM o al decongestionamento del TP?
- In che misura la strategia e le relative misure concorrono a indirizzare in maniera ottimale lo sviluppo insediativo nelle zone ben servite dal TPC?
- I pacchetti di misure di modesta entità nelle categorie «Traffico pedonale e ciclistico» derivano in modo coerente dalle considerazioni strategiche sul TPC? La concezione su cui si basano queste misure è elevata in termini di qualità (completa)?

<sup>126</sup> RS 705

#### **Precisazioni**

- Rete di percorsi connessa, continua e densa, con collegamenti diretti, sicuri e attrattivi, nell'ottica di un buon collegamento con il TPC per l'uso in attività quotidiane nel tempo libero (p. es. piste ciclabili veloci, riduzione dei tempi d'attesa ai semafori, tracciati e segnaletica dei percorsi comprensibili)
- Creazione di strutture insediative che incentivano il TPC (p. es. insediamenti senza auto, gestione degli spazi liberi a misura di pedoni, parcheggi per biciclette)
- Inclusione delle esigenze specifiche del TPC nei progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale nonché negli impianti di gestione del traffico (punti di misurazione, impianto di segnaletica luminosa [ISL])

## CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

### CE 2.1 Concentrazione degli insediamenti e densificazione

#### Domande di fondo

- In che modo il programma d'agglomerato nell'ambito degli insediamenti insieme ad altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio (p. es. piani direttori cantonali o regionali) contribuiscono a promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti?
- Esiste una strategia settoriale Insedimenti che promuova lo sviluppo centripeto degli insediamenti, che ponga dei limiti alla dispersione degli insediamenti e che preveda lo sviluppo insediativo in luoghi ben serviti dal TP e dal TPC, concretizzando e integrando così il piano direttore cantonale e gli altri strumenti rilevanti di pianificazione del territorio?
- Il paesaggio è stato preso in considerazione nella strategia settoriale Insedimenti?
- Il programma d'agglomerato presenta come, dove e quando rilevare il potenziale di sviluppo per ulteriori abitanti e occupati? I principali sviluppi insediativi pianificati nell'agglomerato consentono di sfruttare una parte fondamentale del potenziale di sviluppo complessivo dell'agglomerato?
- Esistono misure insediative che concretizzano il potenziale di sviluppo dell'agglomerato in termini di spazio e tempo e che perseguono gli obiettivi strategici di sviluppo centripeto degli insediamenti?
- Le quattro domande «dove, cosa, quando, come» trovano risposta nella strategia settoriale Insedimenti e nelle misure insediative del programma d'agglomerato? Le misure insediative sono categorizzate nei vari orizzonti in modo plausibile?
- In che modo il Cantone, l'agglomerato e/o i Comuni del perimetro di elaborazione dell'agglomerato promuovono lo sviluppo centripeto degli insediamenti, anche per progetti in mano a privati?
- Il programma d'agglomerato mostra quali effetti avrà lo sviluppo insediativo sul sistema di trasporto e sulla capacità delle reti di trasporto e quali misure possono essere adottate per garantire la qualità dei collegamenti (livelli di accessibilità del TP) e l'accessibilità (TP, TPC, TIM)?

#### Precisazioni

- Il programma d'agglomerato presenta come i diversi strumenti di pianificazione del territorio contribuiscono alla promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, in che modo il PA concretizza le disposizioni sovraordinate e quale può essere l'efficacia del programma d'agglomerato
- Considerazione dello sviluppo nel tessuto urbano già costruito e nei comprensori densificati (aumenti della densità edificatoria, comprensori con potenziale di densificazione) nella strategia settoriale Insedimenti e nelle misure insediative
- Localizzazione dei più importanti sviluppi insediativi esistenti Identificazione delle misure di trasporto necessarie per migliorare l'accessibilità al comprensorio insediativo esistente, con riferimento ai livelli di accessibilità del TP attuali e futuri
- Localizzazione dei grandi generatori di traffico esistenti e pianificati (centri commerciali, strutture per il tempo libero); identificazione della necessità d'intervento per quanto concerne l'accessibilità multimodale (compreso lo sviluppo dei livelli di accessibilità del TP) e derivazione delle misure corrispondenti e delle relative fasi di sviluppo
- Identificazione delle fasi di attuazione di tutte le misure insediative del programma d'agglomerato (compresi i compiti permanenti) con dettagli su competenze, procedure, scadenze, sviluppo, priorizzazione temporale negli orizzonti A, B e, se necessario, C) Distinzione tra le fasi di attuazione di competenza del settore pubblico e quelle di competenza del settore privato

- Derivazione e integrazione di eventuali priorità geografiche (poli di sviluppo, aree di interesse) con concentrazione di misure coordinate in termini di tempo e spazio
- Impiego di sistemi d'incentivazione o progetti pilota volti a favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti (scambio di esperienze, offerte di consulenza, progetti pilota per le pianificazioni di superfici ecc.)
- Presentazione di informazioni chiare e comprensibili sullo stato di attuazione delle misure insediative

## **CE 2.2 Valorizzazione degli spazi stradali e degli spazi liberi pubblici nel comprensorio insediativo**

### **Domande di fondo**

- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono alla creazione e/o valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo e ai suoi margini?
- Dove si schiudono nuove possibilità per la realizzazione di spazi liberi all'interno del comprensorio insediativo e come questi vengono interconnessi?
- Dove l'aggiunta di elementi di infrastruttura verdi e blu contribuisce a uno sviluppo insediativo resiliente e adattato ai cambiamenti climatici? Sono previste misure relative ai trasporti e agli insediamenti per ridurre l'effetto di separazione delle strade trafficate?

### **Precisazioni**

- Creazione, riqualificazione e collegamento degli spazi liberi; pianificazione di spazi liberi di alta qualità nel quadro dello sviluppo centripeto (p. es. parchi, spazi pubblici) o di progetti di trasporto
- Pianificazione di infrastrutture di trasporto nuove o qualitativamente migliorate con un approccio integrato dello spazio stradale, possibilmente tenendo conto delle esigenze di tutti gli utenti e del collegamento ecologico<sup>127</sup> (p. es. percorsi pedonali e ciclabili o progetti di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, ampliamento, creazione e valorizzazione delle zone a traffico ridotto o delle zone d'incontro)
- Integrazione di elementi di infrastruttura verdi e blu nello sviluppo di comparti urbani (p. es. concetti di città spugna), pianificazione di sviluppi di comparti urbani di alta qualità (p. es. redazione di requisiti urbanistici o ecologici) in regolamenti sui piani di utilizzazione speciali
- Localizzazione degli spazi liberi nuovi ed esistenti; garanzia di una buona accessibilità (del TPC); collegamento reciproco degli spazi liberi e con il paesaggio esterno al comprensorio insediativo; misure efficaci per ridurre l'effetto di separazione nel comprensorio insediativo (p. es. vie di passaggio per il traffico pedonale e ciclistico)

<sup>127</sup> Utilizzo di elementi di collegamento ecologici come lastre pedonabili, assi con viali alberati, verde stradale, rinverdimento dei percorsi tranviari ecc.

## **CE 3: aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva**

### **Domande di fondo**

- Come viene trattata concretamente la sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico nella strategia globale dei trasporti? È presente una strategia (comprensiva di analisi e obiettivi) per la sicurezza del traffico che non si limiti all'eliminazione dei punti ad alta incidentalità?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono ad aumentare il livello di sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico? Oltre ai punti ad alta incidentalità sono eliminati anche punti di accumulo di incidentalità?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono alla considerazione delle esigenze specifiche delle fasce più vulnerabili della popolazione e alla riduzione dei conflitti tra il traffico pedonale e quello ciclistico?

## **Precisazioni**

- Descrizione dei programmi di risanamento già in corso nei Cantoni, nelle Città e nei Comuni e modalità di coordinamento con le misure del PA in materia di sicurezza del traffico
- TPC: presenza di standard di riferimento per le forme di conduzione e il dimensionamento delle infrastrutture di trasporto, derivazione delle misure corrispondenti
- Presenza di analisi dei punti critici su tutte le categorie di reti, in particolare per il TPC (punti ad alta incidentalità e punti di accumulo di incidentalità; per il TPC anche punti critici qualitativi misurati rispetto agli standard di riferimento)
- Prova della pianificazione di infrastrutture di trasporto orientata alla sicurezza, p. es. utilizzando gli strumenti per la sicurezza dell'infrastruttura (ISSI), in particolare negli studi di varianti (Road Safety Impact Assessment – RIA) e nella progettazione (Road Safety Audit – RSA)
- Definizione di strategie e misure tese al risanamento sistematico dei punti ad alta incidentalità e degli altri tratti pericolosi, coordinate con i programmi di risanamento delle strade
- Considerazione concreta e ben presentata della sicurezza oggettiva e soggettiva del traffico nell'ambito delle strategie di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale
- Particolare attenzione riservata ai gruppi sensibili (p. es. scolari) negli spazi pubblici, in particolare nel settore TPC
- Creazione di zone a traffico ridotto o moderato

## **CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse**

### **CE 4.1 Riduzione delle emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra nonché delle immissioni foniche**

#### **Domande di fondo**

- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure concorrono a ridurre l'inquinamento causato dagli inquinanti atmosferici e dalle emissioni di gas a effetto serra, come pure le immissioni foniche?
- Sono previste misure complementari rispetto a quelle delle pianificazioni nazionali e cantonali in materia di protezione dell'aria e di protezione fonica?
- In che misura sono promosse forme di mobilità, e relativi comportamenti, che contribuiscono a ridurre le emissioni atmosferiche e di gas a effetto serra?

#### **Precisazioni**

- Trasferimento del traffico a favore del TP e del TPC
- Misure orientate alla domanda per ridurre il traffico negli insediamenti e/o della velocità nonché migliore fluidità del TIM (p. es. riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del traffico)
- Aumento della quota di TP e TIM non alimentati a combustibili fossili grazie a sistemi di incentivazione o a progetti pilota per forme di mobilità rispettose dell'ambiente (specialmente a trazione elettrica)
- Misure per aumentare il grado di occupazione e di utilizzazione dei veicoli (p. es. offerte di sharing)

## **CE 4.2 Riduzione al minimo del consumo di risorse e valorizzazione degli spazi naturali e delle zone verdi**

### **Domande di fondo**

- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure insediative concorrono a ridurre il consumo di risorse (superfici ed energia) per nuovi sviluppi insediativi e infrastrutture (p. es. attraverso l'impiego di soluzioni tecnologiche)?
- In che misura le strategie settoriali Trasporti e Insediamenti e le relative misure insediative concorrono a preservare o a sviluppare gli spazi naturali e paesaggistici importanti (p. es. corridoi ecologici, zone ricreative di prossimità)?
- Sono previste misure efficaci per ridurre al minimo gli interventi negli habitat naturali o seminaturali esistenti e per integrare l'infrastruttura di trasporto nel paesaggio, tenendo conto di quest'ultimo e dell'effetto di separazione (p. es. ripristino ecologico, collegamento ecologico)?
- Sono previste strategie e misure efficaci per realizzare collegamenti di trasporto tra l'insediamento e le zone ricreative di prossimità?

### **Precisazioni**

- Nel caso di sviluppi insediativi e nuove infrastrutture: riduzione al minimo della quota di superficie impermeabilizzata e del consumo energetico, p. es. concetto di economia circolare
- Strategie e misure volte a tutelare gli spazi naturali intensamente sfruttati (aspetti rilevanti in particolare negli agglomerati a carattere turistico)
- Risoluzione di conflitti tra le infrastrutture di trasporto e i corridoi ecologici
- Misure di potenziamento per l'accesso agli impianti che generano traffico al di fuori del comprensorio insediativo

## ALLEGATO 9 MISURA PRONTA PER ESSERE REALIZZATA E FINANZIAMENTO ASSICURATO

Misura realizzabile e con finanziamento assicurato<sup>128</sup> – Descrizione dei requisiti per le categorie 1 e 2

<sup>128</sup> V. definizioni di «misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato» al cap. 3.5.1

Misura pronta per essere realizzata e finanziamento assicurato	Requisiti
<p><b>1</b> (&lt; 10 mio. fr., IVA escl., senza misure di modesta entità)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vengono descritte le successive tappe di realizzazione (progettazione, autorizzazione edilizia, finanziamento).</li> <li>• Per le misure che competono a un Comune, è presente una dichiarazione con la quale tale Comune accetta il programma d'agglomerato in questione e si impegna a dare attuazione alle misure che ricadono nella sua sfera di competenza.</li> <li>• Viene indicata la chiave di finanziamento stimata tra gli enti territoriali coinvolti ed eventuali terzi.</li> </ul>
<p><b>2</b> (&gt; 10 mio. fr., IVA escl.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La misura soddisfa i requisiti del livello di realizzazione e garanzia del finanziamento 1; a ciò si aggiunge quanto segue:</li> <li>• Viene fornita una prova soddisfacente che sarà possibile portare a termine la procedura di progettazione e autorizzazione edilizia entro la fine dell'orizzonte temporale A.</li> <li>• È sostanzialmente garantito il finanziamento residuo degli investimenti e, nella misura del possibile, è comprovata la sostenibilità degli oneri risultanti dall'esercizio e dalla manutenzione. Le misure devono essere approvate di volta in volta dagli organi competenti (p. es. esecutivo comunale). Non è ancora richiesta, tuttavia, l'autorizzazione dell'organo cui compete il credito di costruzione (p. es. assemblea comunale).</li> </ul>