



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

14.09.2018

Esame dei programmi d'agglomerato di 3a generazione

Rapporto esplicativo

Indice

1	Introduzione	1
1.1	Principi	1
1.2	Programmi d'agglomerato di 3a generazione depositati	2
1.3	Scopo del presente rapporto esplicativo	2
2	Struttura della procedura d'esame	3
3	Esame e valutazione delle singole misure	5
3.1	Principi	5
3.2	Categorie di misure	5
3.3	Pacchetti di misure	6
3.4	Indicizzazione dei prezzi e costi computabili	6
3.4.1	Indicizzazione dei prezzi	6
3.4.2	Costi computabili	6
3.5	Cofinanziabilità (diritto ai contributi)	6
3.5.1	Requisiti del diritto al contributo	7
3.5.2	Altre fonti di finanziamento della Confederazione / infrastruttura nazionale	7
3.5.3	Misure annunciate non cofinanziabili	8
3.6	Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato	8
3.7	Grado di avanzamento	8
3.8	Valutazione dei costi e dei benefici	8
3.8.1	Valutazione dei benefici delle misure	8
3.8.2	Valutazione dei costi	9
3.8.3	Determinazione del rapporto costi/benefici	12
3.9	Definizione dell'ordine di priorità secondo le liste A, B e C tenendo conto dei fattori «misure pronte per la realizzazione» e «finanziamento garantito»	13
3.10	Confronti incrociati	13
3.10.1	Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	13
3.10.2	Confronti incrociati per la categoria tram/strada	15
3.10.3	Rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato	18
3.10.4	Verifica dell'ordine di priorità delle misure in base ai confronti incrociati	19
3.11	Misure con contributi federali forfetari	20
3.12	Benchmarking	22
3.12.1	Gestione del traffico	23
3.12.2	Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza dei trasporti	24
3.13	Spiegazioni relative a P+R, P+Rail e ad altre installazioni di parcheggio	27
4	Valutazione dei programmi nel loro insieme	28
4.1	Valutazione dell'efficacia dei programmi	28
4.2	Valutazione dello stato di attuazione e della sua coerenza	31
4.2.1	Basi	31
4.2.2	Metodi di valutazione	32
4.3	Valutazione dei costi complessivi	35
4.4	Derivazione dell'aliquota contributiva	36
5	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione	38
Allegato 1:	Elenco delle abbreviazioni	
Allegato 2:	Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	
Allegato 3:	Confronti incrociati per la categoria tram	
Allegato 4:	Misure con contributi federali forfetari	
Allegato 5:	Benchmark Gestione del traffico	
Allegato 6:	Benchmark Misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale	
Allegato 7:	Dati di base per la determinazione dei costi complessivi	
Allegato 8:	Valori limite per i costi complessivi	
Allegato 9:	Osservazioni critiche presentate dal gruppo di esperti esterni	

1 Introduzione

1.1 Principi

Il 12 febbraio 2017 il Popolo e i Cantoni hanno accettato, con circa il 62 per cento di voti favorevoli, il Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (di seguito «FOSTRA»), che garantisce il finanziamento a lungo termine del fondo infrastrutturale, finora limitato nel tempo. Il 9-12 per cento dei mezzi nel FOSTRA sono disponibili ogni anno per finanziare il traffico d'agglomerato e quindi per attuare le misure.

Anche con la legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA), i mezzi finanziari delle infrastrutture di trasporto previste sono assegnati in base all'efficacia. Questa ripartizione presuppone l'elaborazione di un programma d'agglomerato nel settore insediamento e trasporti finalizzato a ottimizzare l'impiego dei mezzi di trasporto e ad assicurare il coordinamento con gli obiettivi e le misure di sviluppo centripeto degli insediamenti. L'aliquota di contribuzione della Confederazione è determinata in base all'efficacia globale del programma d'agglomerato, comprese le misure non infrastrutturali nei settori interessati (insediamenti, paesaggio e trasporti). Si tiene inoltre conto degli effetti delle misure previste nel programma d'agglomerato sulla sicurezza dei trasporti, sull'ambiente e sul paesaggio.

Il traffico d'agglomerato e l'elaborazione dei programmi d'agglomerato sono di competenza dei Cantoni, dei Comuni e degli eventuali enti responsabili cui spetta la responsabilità di elaborare i programmi d'agglomerato, definire l'ordine di priorità delle misure e della loro attuazione. La Confederazione esamina e valuta i programmi d'agglomerato elaborati dai Cantoni, dai Comuni e/o dagli enti responsabili e sostiene in via sussidiaria la realizzazione delle relative misure infrastrutturali accordando mezzi prelevati dal FOSTRA.

Nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione» del 16 febbraio 2015 (di seguito designate «Istruzioni del DATEC»), la Confederazione ha definito requisiti di base riguardanti il contenuto minimo e gli enti responsabili dei programmi d'agglomerato. I contributi federali sono concessi esclusivamente ai programmi d'agglomerato che adempiono i **requisiti di base** (cfr. cap. 2).

Posto che i mezzi finanziari sono limitati e volendo garantire la massima efficacia, gli enti responsabili sono chiamati a definire un ordine di priorità per le misure infrastrutturali previste nel programma d'agglomerato. La Confederazione esamina l'**ordine di priorità** e propone a sua volta una prioritizzazione delle misure¹ considerando l'insieme dei programmi d'agglomerato. La gerarchia delle priorità è stabilita in base a un'analisi del rapporto costi/benefici, a un esame della rilevanza e dell'avanzamento nonché ai **criteri di efficacia** definiti nella LUMin² (cfr. cap. 4.1).

Per determinare l'aliquota di contribuzione delle misure prioritarie, la Confederazione valuta l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato in base agli stessi criteri di efficacia e, come per le misure, procede a un'analisi del rapporto costi/benefici. Inoltre, nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato si considera anche lo stato di attuazione e la reazione a esso nella 3a generazione. Questi elementi sono pertanto rilevanti per determinare l'aliquota di contribuzione.

I risultati dell'esame tecnico federale forniscono alla Confederazione le basi per allestire i documenti per la consultazione e il progetto di messaggio sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del **programma Traffico d'agglomerato**. Lo sblocco dei crediti avviene con l'approvazione del presente progetto da parte del Parlamento.

¹ Nel caso di misure beneficiarie di contributi federali forfetari, vengono verificati in genere solo l'assegnazione alla categoria e il diritto ai contributi.

² Legge federale 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 725.116.2)

1.2 Programmi d'agglomerato di 3a generazione depositati

Alla fine del 2016 sono stati inoltrati all'ARE 37 programmi d'agglomerato di 3a generazione da esaminare. Di questi, tre sono nuovi mentre 34 sono stati rielaborati sulla base delle generazioni precedenti. Prendendo in esame le generazioni precedenti, sette enti responsabili non hanno presentato programmi, mentre partecipa nuovamente al programma Traffico d'agglomerato l'agglomerato di Bulle, dopo una pausa nella 2a generazione.

Il volume d'investimento delle misure richieste di prima e seconda priorità (orizzonte temporale A/B) ammontava a circa 10 miliardi di franchi. I contributi federali necessari per i programmi presentati superavano di circa il doppio i mezzi disponibili. I mezzi federali devono essere pertanto impiegati in maniera molto mirata ed è indispensabile stabilire un rigoroso ordine di priorità.

1.3 Scopo del presente rapporto esplicativo

L'ARE e gli altri uffici federali interessati sono chiamati a esaminare i programmi d'agglomerato nella maniera più trasparente e coerente possibile. La Confederazione ha emanato a questo scopo le «Istruzioni del DATEC» che, rielaborando e approfondendo quelle di 1a generazione e di 2a generazione, definiscono i principi per l'esame dei programmi d'agglomerato. Il presente rapporto illustra la procedura d'esame.

A complemento dei singoli rapporti di esame e del messaggio relativo al «Programma Traffico d'agglomerato» all'attenzione del Parlamento, il presente rapporto esplicativo intende illustrare la tracciabilità dei risultati dell'esame, tenendo conto dei programmi d'agglomerato nel loro insieme.

2 Struttura della procedura d'esame

Gruppo d'esame

La responsabilità dell'esame dei programmi d'agglomerato spetta all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale delle strade (USTRA) hanno collaborato sul piano tecnico. Il gruppo di esperti esterni SecOp Tre (INFRAS AG, Berna; Metron AG, Brugg; mrs partner AG, Zurigo) è stato incaricato di seguire il processo in modo critico ed elaborare un secondo parere indipendente. Il gruppo di esperti è stato selezionato con una procedura di messa a concorso pubblica secondo la normativa dell'OMC. Il giudizio critico sulla procedura d'esame e le spiegazioni formulate dal gruppo di esperti saranno aggiunti alla versione finale del rapporto esplicativo sulla procedura d'esame della 3a generazione nel settembre del 2018.

Adempimento dei requisiti di base

In una prima fase, in termini di incidenza, si è esaminato se i programmi d'agglomerato soddisfacevano i requisiti di base. Nella 3a generazione, la Confederazione ha preparato un rapporto preliminare per verificare il rispetto dei sei requisiti di base per tutti i programmi d'agglomerato presentati. Quelli che non soddisfacevano tutti i requisiti di base sono stati esclusi da un'ulteriore procedura d'esame, dato che era impossibile valutarne l'efficacia. In questo caso, si è preparato e inviato all'agglomerato interessato un rapporto preliminare separato, dopo la verifica di tutti i programmi d'agglomerato. Per i programmi d'agglomerato che hanno soddisfatto tutti i requisiti di base, il rapporto preliminare è stato integrato nel capitolo 3 del rapporto d'esame della Confederazione, in vista di una revisione mirata per la generazione successiva. In tale documento si illustrano dettagliatamente i punti di forza e di debolezza della revisione per quanto concerne il rispetto dei requisiti di base.

La qualità della collaborazione (competenze, legittimazione democratica, ecc.) e la partecipazione diventano essenziali per il successo di un programma d'agglomerato, dall'elaborazione fino all'attuazione, oltre ad avere un forte impatto sul futuro di un agglomerato. La Confederazione accoglie con favore il fatto che quasi tutti gli agglomerati si siano impegnati a ottimizzare le loro strutture e i loro processi e a coinvolgere tutti i livelli statali. Tuttavia, alcuni processi possono essere ulteriormente migliorati. La Confederazione si aspetta che gli agglomerati si impegnino adeguatamente.

Domande della Confederazione agli agglomerati e presentazione

Sulla base di un esame preliminare dei programmi d'agglomerato, la Confederazione ha redatto un questionario e lo ha inviato agli enti responsabili dei singoli programmi, con la richiesta di compilarlo. Una settimana prima del termine per l'inoltro delle risposte, tutti gli agglomerati hanno avuto la possibilità di fare una breve presentazione, di chiedere chiarimenti e precisazioni in merito al programma d'agglomerato.

Questa procedura è servita a entrambe le parti (Confederazione e agglomerati) per approfondire alcuni punti e chiarire quelli in sospeso nonché a capire a fondo e reciprocamente l'agglomerato, il programma o le misure specifiche, riducendo in questo modo il rischio di equivoci.

Con l'occasione, agli enti responsabili è stato chiesto all'occorrenza di fornire documenti supplementari (p. es. piani e dati più circostanziati). Un secondo giro di domande intermedio nel corso del primo esame di tutti i programmi d'agglomerato ha riguardato il rilevamento di vari dati supplementari per eseguire il benchmarking, i confronti incrociati e i calcoli relativi ai contributi federali forfetari.

Valutazione delle misure e dei programmi

Una volta chiarite le domande in sospeso, gli uffici federali interessati e il gruppo di esperti esterni incaricato dalla Confederazione (SecOp tre) hanno effettuato ciascuno una valutazione indipendente dei programmi d'agglomerato e verificato l'ordine di priorità delle misure. In un secondo momento, le parti interessate si sono incontrate per discutere le valutazioni sul piano tecnico ed eliminare le eventuali divergenze, in modo da raggiungere una posizione comune. In questi incontri si è adottato uno schema uguale per tutti i programmi d'agglomerato:

1. discussione sulla verifica dell'ordine di priorità delle misure;
2. discussione sull'efficacia e sull'assegnazione dei punti di efficacia;
3. discussione sull'efficacia globale e su eventuali ripercussioni della nuova prioritizzazione delle misure;
4. valutazione dei costi.

Atelier di bilancio

Il gruppo di esame ha organizzato tre atelier di bilancio per affinare la procedura di esame e garantire una valutazione coerente di tutti i programmi d'agglomerato, prevedendo confronti incrociati. La procedura di esame si è conclusa provvisoriamente con un atelier bilancio di due giorni durante i quali sono state trattate le questioni di fondo seguenti:

- ripartizione dei costi del programma e delle misure;
- confronti incrociati e benchmarking a seconda del tipo di misure; come anche categorie di misure forfetarie;
- visione d'insieme per la ridefinizione dell'ordine di priorità delle misure;
- visione d'insieme per il reporting sull'attuazione;
- visione d'insieme per l'efficacia del programma (criteri di efficacia e reporting sull'attuazione).

In questo modo si è garantito che tutte le misure e i programmi d'agglomerato fossero valutati secondo un criterio unitario adeguato in funzione delle dimensioni degli agglomerati.

Discussione fra agglomerati e Confederazione dei risultati provvisori dell'esame

I risultati provvisori dell'esame condotto dalla Confederazione (rapporto d'esame provvisorio) sono sottoposti a tutti gli enti responsabili nel corso del primo trimestre 2018 e discussi con gli stessi sul piano tecnico. Si tratta principalmente di verificare che tutti gli argomenti rilevanti siano stati considerati nel rapporto e che la coerenza globale del programma d'agglomerato non sia stata messa in discussione dalla ridefinizione delle priorità da parte della Confederazione.

Procedura di consultazione

Tra gennaio e aprile 2018, le persone interessate hanno potuto prendere posizione nel quadro della procedura di consultazione concernente il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (3a generazione).

Messaggio

Sulla base dei pareri e delle richieste pervenuti e in considerazione delle richieste discusse tra gli agglomerati sono stati riconsiderati alcuni aspetti, adattati in un ultimo atelier di bilancio interno alla Confederazione nel giugno 2018 (conferenza di approvazione) e poi integrati nel messaggio del Consiglio federale.

3 Esame e valutazione delle singole misure

3.1 Principi

Tutte le misure contenute nei programmi d'agglomerato sono esaminate e valutate secondo una medesima procedura che prevede i seguenti passaggi (cfr. «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione» del 16 febbraio 2015, di seguito in forma abbreviata «Istruzioni del DATEC»).

- 1) Categorie di misure (cap. 3.2)
- 2) Verifica dei pacchetti di misure (cap. 3.3)
- 3) Indicizzazione dei prezzi e costi computabili (cap. 3.4)
- 4) Cofinanziabilità (diritto ai contributi, cap. 3.5)
- 5) Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato (cap. 3.6)
- 6) Grado di avanzamento (cap. 3.7)
- 7) Valutazione dei costi e dei benefici (cap. 3.8)
- 8) Priorizzazione delle misure nelle liste A, B e C considerando la realizzabilità e la certezza del finanziamento nonché il rapporto costi/benefici (cap. 3.9)
 - a. All'occorrenza, valutazione basata su criteri aggiuntivi (confronti trasversali, cap. 3.10)
- 9) Misure beneficiarie di contributi federali forfetari (cap. 0)
- 10) All'occorrenza, definizione di un tetto massimo per i costi (benchmarking, cap. 3.12)

Le diverse tappe sono descritte in dettaglio nei capitoli seguenti.

3.2 Categorie di misure

Ai fini della valutazione, le misure nel settore dei trasporti sono suddivise in categorie. Sono state definite analogamente alla 2a generazione, nove categorie.

- A. Capacità strada
- B. Gestione del traffico
- C. Riqualifica urbanistica/sicurezza stradale
- D. Nodi di interscambio multimodali
- E. Traffico lento
- F. Rotaia-trasporti locali
- G. Tram/strada
- H. Bus/strada
- I. Altro

Le misure nei settori insediamenti e paesaggio sono raggruppate in un'altra categoria. Queste misure sono di centrale importanza per i programmi d'agglomerato, ma non potendo essere cofinanziate, qualsiasi ulteriore classificazione si rivela superflua in sede d'esame. Inoltre, tutte le misure nei settori insediamenti e paesaggio sono state valuate in termini di conformità alla LPT.

Per il messaggio concernente il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (3a generazione), ai fini di una comunicazione più comprensibile e di una migliore leggibilità, le categorie summenzionate sono state raggruppate come segue:

- Trasporto individuale motorizzato (TIM): categorie A, B, C
- Traffico pedonale e ciclistico (TL): categoria E
- Trasporti pubblici (TP): categorie F, G, H
- Nodi di interscambio multimodali: categoria D

3.3 Pacchetti di misure

In una fase successiva occorre verificare se raggruppare le misure in pacchetti è in linea con le «Istruzioni». Se ritenuto opportuno, un pacchetto di misure è trattato in seguito come una misura singola. Al contrario, se le misure parziali raggruppate in un pacchetto non soddisfano i requisiti per la costituzione di un pacchetto, vengono scorporate in diverse misure (o pacchetti di misure). Se fra le singole misure esistono forti correlazioni, queste vengono menzionate esplicitamente nei rapporti di esame.

In questa fase sono raggruppate in pacchetti anche le misure che a partire dalla 3a generazione sono beneficiarie di contributi federali forfetari. Il metodo corrispondente per determinare i contributi federali forfetari è illustrato nel capitolo 3.11.

3.4 Indicizzazione dei prezzi e costi computabili

3.4.1 Indicizzazione dei prezzi

Per poter comparare i costi delle misure presentate, i prezzi utilizzati per l'esame sono indicizzati allo stato attuale (allo stato dei prezzi di aprile 2016³ nel caso di programmi d'agglomerato di 3a generazione). Per le misure non cofinanziate in maniera forfetaria, nel conteggio finale si sommano all'importo il rincaro comprovato e l'IVA. Nel caso delle misure cofinanziate in maniera forfetaria, il rincaro e l'IVA sono già inclusi nei contributi federali previsti.

3.4.2 Costi computabili

I costi computabili indicati nei rapporti d'esame corrispondono di regola alle stime dei costi contenute nei programmi d'agglomerato. Nei casi elencati di seguito, i costi computabili possono divergere dalle stime dei costi.

- Costi di manutenzione e risanamento: non possono essere finanziati attingendo al fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato.
- Benchmarking: per le due tipologie di misure elencate di seguito, i costi computabili sono determinati con un benchmarking. Ciò consente di scartare le misure più onerose, perché all'occorrenza viene fissato un tetto massimo per i costi computabili:
 - misure di gestione del traffico con costi superiori a 5 milioni di franchi (cfr. cap. 3.12.1);
 - misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza stradale, tese a migliorare la circolazione del traffico sulle strade di scorrimento, sugli assi cittadini, nei quartieri e nelle piazze con costi superiori a 5 milioni di franchi (cfr. cap. 3.12.2);
- Per le misure nelle categorie Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, Traffico lento e Gestione del traffico, con costi inferiori o uguali a 5 milioni di franchi i contributi federali verranno versati in maniera forfetaria sulla base di aliquote di costo standardizzate (cfr. cap. 0).

3.5 Cofinanziabilità (diritto ai contributi)

Sulla base delle categorie e delle tipologie di misure si esamina in via di principio il diritto al contributo di una misura.

³ Indice svizzero dei prezzi delle costruzioni per Grande Regione

(<https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/prezzi/prezzi-costruzioni/indice-prezzi-costruzioni.assetdetail.5486562.html>)

Indice di rincaro della costruzione ferroviaria

(<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/baupreise/baupreisindex.assetdetail.1667165.html>)

3.5.1 Requisiti del diritto al contributo

I contributi dal fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono destinati unicamente alle misure infrastrutturali. Secondo le «Istruzioni del DATEC», sono cofinanziabili con i mezzi del FOSTRA gli investimenti in infrastrutture stradali e ferroviarie ubicate all'interno di città o agglomerati, finalizzate a migliorare i sistemi di trasporto in queste aree. Si tratta in particolare delle seguenti infrastrutture:

- strade di decongestionamento dei nuclei circoscrizioni se si tratta di strade cantonali e comunali;
- misure di riqualifica e miglioramento della sicurezza dello spazio stradale, come pure misure tese a migliorare la circolazione sulle strade di scorrimento, sugli assi cittadini, nei quartieri e nelle piazze;
- misure a favore dei trasporti pubblici locali, fra cui impianti per tram/metro, installazioni per bus, corsie per bus e taxi;
- misure per il traffico lento che consentono di migliorare l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti, fra cui segnatamente reti di percorsi pedonali collegati e sicuri, attraversamenti di infrastrutture di separazione (ferrovie, strade) o di ostacoli topografici (eliminazione di problemi alla rete), posteggi pubblici per biciclette e segnaletiche facilmente comprensibili;
- misure nell'ambito della mobilità combinata o finalizzate a migliorare l'intermodalità fra i vettori di trasporto (Park & Rail, Park & Ride, Bike & Ride, stazionamento biciclette alle stazioni, telematica dei trasporti);
- provvedimenti per la separazione dei modi di trasporto nelle città e negli agglomerati (separazione rotaia/strada, soppressione di passaggi a livello);
- sistemi di gestione del traffico e sistemi di informazione.

Le singole misure aventi come oggetto non tanto la costruzione di infrastrutture, bensì l'esercizio di reti di trasporto, non hanno invece diritto a un cofinanziamento. Queste misure rientrano perlopiù nella categoria «altro» o misure che influenzano la domanda. Esempi:

- introduzione di diverse forme di gestione della mobilità;
- elaborazione di progetti di parcheggio, compresa l'attuazione dei rispettivi regolamenti;
- realizzazione di campagne o piattaforme informative;
- proposte di car sharing;
- miglioramenti operativi nell'offerta di TP (p. es. armonizzazione delle frequenze o adeguamento dei piani delle linee di bus).

Oltre al contenuto si esamina anche la portata geografica: in genere sono giudicate cofinanziabili solo le misure che esplicano il loro effetto principale in un perimetro d'agglomerato in Svizzera stabilito secondo la definizione di agglomerato (base di dati 2000) dell'Ufficio federale di statistica (UST). Siccome la definizione di agglomerato dell'UST è stata modificata, i nuovi agglomerati definiti secondo la nuova definizione (base dei dati 2014) vengono considerati come aventi diritto ai contributi già a partire dalla 3a generazione gli agglomerati.

A livello di programmi si tiene a ogni modo conto dell'effetto delle misure non cofinanziabili.

3.5.2 Altre fonti di finanziamento della Confederazione / infrastruttura nazionale

In linea di principio, dall'entrata in vigore avvenuta il 1° gennaio 2016, le infrastrutture ferroviarie sono finanziate attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer). Sono tuttavia possibili eccezioni, ad esempio per gli impianti ferroviari che servono ai collegamenti capillari (art. 49 LFerr), tra cui tram, metropolitane, ferrovie urbane, ecc. Altre eccezioni sono ammesse, per esempio per gli impianti alle stazioni che servono al collegamento di quartieri o all'intermodalità (P+R, B+R, ecc.) o per gli impianti ferroviari che si trovano sul territorio oltre confine di un agglomerato transfrontaliero e i cui benefici principali sono tuttavia nella parte svizzera dell'agglomerato.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, si tratta di progetti di strade nazionali che sono elementi altrettanto importanti dei programmi d'agglomerato. Queste infrastrutture stradali nazionali sono finanziate con altri strumenti di finanziamento della Confederazione.

3.5.3 Misure annunciate non cofinanziabili

Le misure finanziate integralmente dall'agglomerato non hanno diritto ai contributi. Nel determinare l'efficacia del programma si tiene a ogni modo conto anche dell'effetto di queste misure, se sono considerate rilevanti e se la loro realizzazione rientra nell'orizzonte temporale A o B.

3.6 Rilevanza per l'agglomerato e il programma d'agglomerato

Le misure che hanno un effetto solo locale sono classificate dalla Confederazione come non rilevanti per l'effetto del programma. Esempi:

- sistemi di informazione sui parcheggi e misure infrastrutturali nel settore Parcheggi/P+R (fermate senza importanza regionale);
- adeguamenti di nodi e tratti stradali con interventi richiesti relativamente esigui;
- infrastrutture stradali realizzate principalmente nell'interesse di collegamenti locali, sostanzialmente irrilevanti per la rete globale;
- miglioramenti a livello locale dell'infrastruttura riservata ai trasporti pubblici su strada (p. es. delimitazione delle corsie dei bus, miglioramento della segnaletica dei mezzi di trasporto pubblici);
- rinnovamento (ad es. a livello di tracciato, fermate) delle attuali reti dei bus nei grandi agglomerati;
- misure locali di riqualifica urbanistica e di incremento della sicurezza (categorie TGM e portata, cfr. anche cap. 3.12.2), zone 20/30 su strade di quartiere);
- bike sharing;
- adeguamento della segnaletica stradale.

Sono ammesse deroghe se le misure proposte s'inseriscono in un pacchetto di misure congruente che nel suo insieme esplica un effetto rilevante.

3.7 Grado di avanzamento

Al momento dell'inoltro del programma d'agglomerato le misure devono aver raggiunto un determinato grado di avanzamento per poter essere sottoposte a un'analisi del rapporto costi/benefici ed essere iscritte nelle liste di priorità A o B. Per le misure con priorità A che superano i 100 milioni di franchi è necessario presentare un progetto preliminare. La Confederazione, sulla scorta dei documenti trasmessi, ha verificato i dati sullo stato di avanzamento delle misure forniti dagli agglomerati e all'occorrenza ha modificato il grado di priorità. Nel quadro degli accordi sul finanziamento gli agglomerati devono fornire la prova definitiva che le misure sono pronte per la realizzazione e che il loro finanziamento è assicurato.

3.8 Valutazione dei costi e dei benefici

3.8.1 Valutazione dei benefici delle misure

In una fase successiva, le rimanenti misure potenzialmente cofinanziabili sono state valutate secondo la procedura descritta nelle «Istruzioni del DATEC». Gli effetti, ovvero i benefici delle misure sono stati valutati in base ai quattro criteri di efficacia (CE; max. 3 punti per CE), specificati nelle «Istruzioni del DATEC»:

- CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto
- CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti
- CE 3: aumento della sicurezza del traffico
- CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Nella valutazione si considerano i punti di forza e i punti deboli delle misure rispetto ai sotto-criteri specificati nelle «Istruzioni del DATEC» per ciascuno dei CE indicati sopra, e si assegna un punteggio a livello dei CE (da -1 punto «effetto negativo» a 3 punti «effetto significativo»).

Per due tipologie di misure si effettua anche un confronto trasversale. Si tratta nello specifico delle seguenti misure:

- misure della categoria tram/strada;
- strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni.

Per queste tipologie di misure, oltre alla valutazione fondata sui quattro CE si effettuano confronti incrociati fra tutti i programmi d'agglomerato portanti su criteri quantificabili aggiuntivi, analogamente a quanto avviene nell'esame dei programmi d'agglomerato, in particolare di 2a generazione (cfr. cap. 3.10).

Alle misure delle categorie Riqualfica e sicurezza dello spazio stradale e Gestione del sistema dei trasporti con costi superiori ai 5 milioni di franchi è riconosciuto un effetto in linea di massima positivo. Analogamente ai programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione, per garantire un rapporto costi/benefici buono o ottimo si effettua un benchmarking in modo da fissare un tetto massimo di costi (cfr. cap. 3.11).

3.8.2 Valutazione dei costi

Ai fini della valutazione, i costi - come nell'esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione - vengono suddivisi in cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, e classificati in base a quattro categorie di grandezza degli agglomerati. La procedura è descritta di seguito.

1a fase: definizione delle categorie di grandezza degli agglomerati

Gli agglomerati sono suddivisi nelle quattro seguenti categorie di grandezza.

	Numero degli abitanti	
Agglomerati grandi	>	250 000
Agglomerati medio-grandi	da 100 000	a 250 000
Agglomerati medio-piccoli	da 50 000	a 100 000
Agglomerati piccoli	<	50 000

Figura 1: Categorie di grandezza degli agglomerati

Per valutare le categorie di costo delle misure ci si è basati sul perimetro dell'UST, comprendente anche i settori degli agglomerati al di fuori dei confini nazionali⁴.

2a fase: classificazione dei costi secondo le diverse categorie di grandezza degli agglomerati

Per ciascuna categoria di grandezza degli agglomerati sono fissate nove categorie di costo, da molto bassi a molto elevati. Il limite è fissato in modo empirico sulla base delle misure previste nei programmi d'agglomerato di 3a generazione, adottando la procedura descritta di seguito.

Per ciascuna categoria di grandezza, il valore soglia per i costi molto elevati è stato determinato sulla base delle dieci misure più dispendiose e mantenendo uno scaglionamento analogo a quello adottato per i programmi di 2a generazione. Sulla base delle indicazioni, i valori soglia per gli agglomerati medio-grandi sono stati ridotti del 5 per cento circa, per gli agglomerati medio-piccoli di poco meno del 20 per cento.

⁴ Ad eccezione dell'agglomerato di Chiasso-Mendrisio. Poiché la parte in territorio estero è molto più estesa di quella in territorio nazionale, il perimetro UST estero è stato considerato senza il Comune di Como in modo da non distorcere eccessivamente i dati.



Figura 2: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati grandi



Figura 3: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati medio-grandi

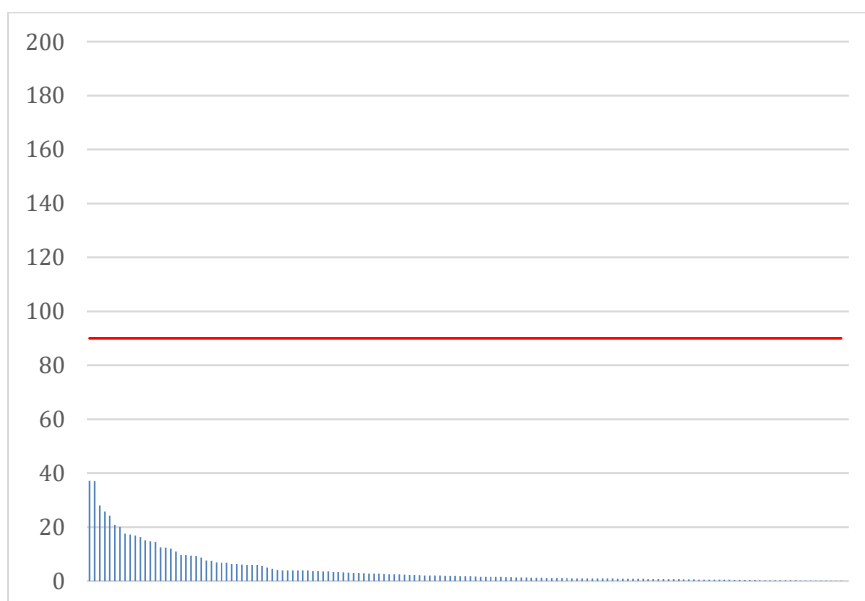


Figura 4: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati medio-piccoli

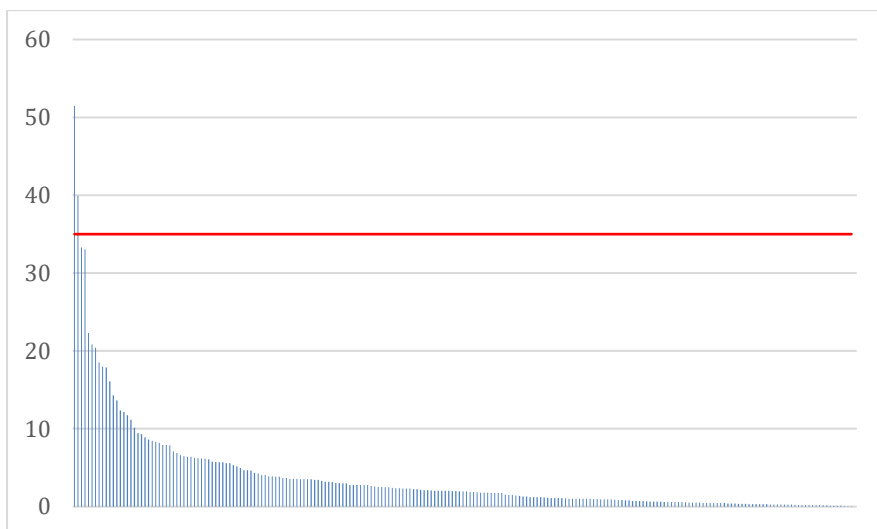


Figura 5: Valore soglia «costi molto elevati» per agglomerati piccoli e città isolate

Gli altri valori soglia delle categorie principali sono determinati in funzione del valore «costi molto elevati». Di volta in volta, il valore soglia seguente più basso corrisponde a circa un terzo del valore più elevato.

Valore soglia in mio. CHF	Molto elevati	Elevati	Medi	Bassi	Molto bassi
Agglomerati grandi	>300	300-100	100-35	35-10	<10
Agglomerati medio-grandi	>170	170-55	55-20	20-7	<7
Agglomerati medio-piccoli	>90	90-30	30-10	10-3	<3
Piccoli agglomerati	>35	35-12	12-4	4-1	<1

Figura 6: Valori soglia riferiti alle categorie di costo secondo la grandezza degli agglomerati (in mio. CHF)

Per ciascuna categoria di costo indicata sopra viene operata un'ulteriore differenziazione in quattro categorie intermedie (applicando un margine di +/- 15 % sul valore soglia superiore e inferiore), per un totale di nove categorie di costo (cfr. fig. 7).

Categoria di costi in mio. CHF	Molto elevati	Da molto elevati a elevati	Elevati	Da medi a elevati	Medi	Da bassi a medi	Bassi	Da molto bassi a bassi	Molto bassi
Agglomerati grandi	> 345,0	345,0 – 255,0	255,0 – 115,0	115,0 – 85,0	85,0 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 11,5	11,5 – 8,5	< 8,50
Agglomerati medio- grandi	> 195,5	195,5 – 144,5	144,5 – 63,25	63,25 – 46,75	46,75 – 23,0	23,0 – 17,0	17,0 – 8,05	8,05 – 5,95	< 5,95
Agglomerati medio- piccoli	> 103,5	103,5 – 76,5	76,5 – 34,5	34,5 – 25,5	25,5 – 11,5	11,5 – 8,5	8,5 – 3,45	3,45 – 2,55	< 2,55
Piccoli agglomerati	> 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	3,4 – 1,15	1,15 – 0,85	< 0,85

Figura 7: Nove categorie di costi secondo la grandezza degli agglomerati nella 3a generazione (in mio. CHF)

3.8.3 Determinazione del rapporto costi/benefici

Alle misure in esame è attribuito uno dei seguenti rapporti costi/benefici:

- da buono a ottimo
- sufficiente
- insufficiente

Il rapporto costi/benefici è determinato in base ai punti-benefici assegnati e alla categoria di costi delle misure. Una misura comportante costi molto elevati deve totalizzare almeno otto punti-benefici per ottenere un rapporto costi/benefici «da buono a ottimo», mentre per una misura con costi bassi sono sufficienti cinque punti e per una misura con costi molto bassi bastano quattro punti per ottenere la stessa valutazione (rapporto costi/benefici «da buono a ottimo»). La figura 8 esemplifica la determinazione del rapporto costi/benefici sulla base dei punti-benefici ottenuti e della categoria di costi.

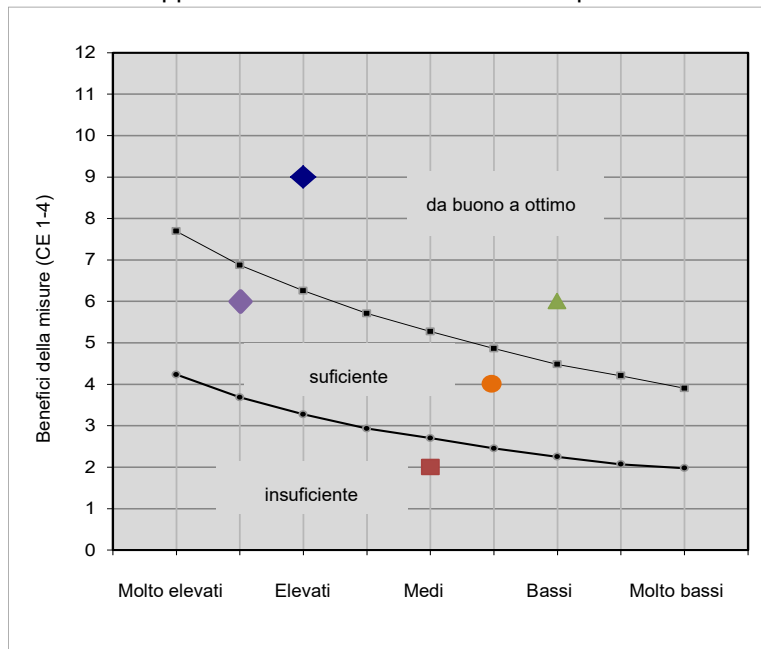


Figura 8: Determinazione del rapporto costi/benefici di singole misure in funzione della loro efficacia e della categoria di costo

3.9 Definizione dell'ordine di priorità secondo le liste A, B e C tenendo conto dei fattori «misure pronte per la realizzazione» e «finanziamento garantito»

In base al rapporto costi/benefici ottenuto, si definisce l'ordine di priorità delle misure da cofinanziare stabilendo se le misure sono pronte per essere realizzate e se il finanziamento è assicurato. Le misure classificate di priorità A devono soddisfare questi due requisiti (pronte per la realizzazione e finanziamento garantito) entro i successivi quattro anni, in modo che i lavori possano iniziare in questo orizzonte temporale.

In base all'inizio della fase di realizzazione, le misure sono assegnate a uno dei tre periodi predefiniti.

- Nella lista A rientrano le misure che presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo e per le quali l'inizio dei lavori è previsto nel quadriennio 2019-2022.
- Nella lista B rientrano le misure che:
 - presentano un rapporto costi/benefici da buono a ottimo, ma è probabile che siano pronte per la realizzazione e abbiano un finanziamento garantito solo nel quadriennio successivo (2023-2026);
 - presentano un rapporto costi/benefici appena sufficiente, ma grazie al loro potenziale di ottimizzazione possono raggiungere un rapporto costi/benefici da buono a ottimo nella successiva valutazione.
- Tutte le altre misure sono classificate di priorità C. Si tratta di misure che presentano un rapporto costi/benefici o un grado di avanzamento insufficiente e che per questo motivo non consentono un esame approfondito degli effetti. Queste misure richiedono chiarimenti supplementari e/o una migliore concretizzazione e sono pertanto accantonate.
Rientrano in una categoria speciale le misure che la Confederazione giudica in linea di massima necessarie e per le quali riconosce l'esistenza di possibili soluzioni, ma che – nella forma proposta nel programma d'agglomerato – presentano un pessimo rapporto costi/benefici, o il cui grado di avanzamento non consente di inserirle nelle liste A o B, per esempio perché devono essere coordinate con altre misure. Queste misure, che richiedono un notevole intervento di ottimizzazione, sono menzionate nel rapporto d'esame della Confederazione come misure di priorità C*

3.10 Confronti incrociati

Per alcune tipologie di misure la valutazione del rapporto costi/benefici in base ai quattro criteri di efficacia non fornisce risultati sufficientemente differenziati. Come nell'esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione vengono dunque utilizzati criteri complementari che consentono una valutazione più ampia e approfondita attraverso un confronto incrociato fra tutte le misure. Come consolidamento, ci si è attenuti per quanto possibile alla procedura adottata nell'esame dei programmi di 2a generazione.

I confronti incrociati consentono una valutazione globale più coerente dei programmi d'agglomerato; i risultati che forniscono servono a verificare l'ordine di priorità delle misure, che, nonostante i costi molto elevati, sono considerate efficaci e dunque atte ad ottenere un cofinanziamento (cfr. cap. 3.9). Si effettuano confronti incrociati per le misure seguenti:

- strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni (cfr. cap. 3.10.1)
- tram/strada (cfr. cap. 3.10.2).

3.10.1 Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni

Per una valutazione più differenziata dei progetti riguardanti nuove strade, di regola strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni, si valuta in primo luogo l'effetto di decongestionamento del nuovo progetto. A questo scopo ci si avvale di tre criteri complementari. Per ogni criterio si assegnano da zero a tre punti.

Criterio complementare Motivazione/spiegazione

1. Traffico giornaliero medio (TGM)
2030/35

La densità di traffico attesa in futuro sulle strade che si desidera decongestionare (stato di riferimento senza l'attuazione della misura) è un primo fattore utile per determinare l'effetto di decongestionamento conseguibile con una misura. I dati sulla densità del traffico sono forniti dagli agglomerati. Se non disponibili, si riprendono singolarmente i dati del modello di traffico del DATEC.

Scala di punteggio	TGM
0 punti	< 10 000 veicoli al giorno
1 punto	da 10 000 a 18 000 veicoli al giorno
2 punti	da 18 000 a 22 000 veicoli al giorno
3 punti	> 22 000 veicoli al giorno

Figura 9: Scala del TGM (sulla strada da decongestionare)

2. Portata

Per capire la portata si determinano gli abitanti (STATPOP 2016) e i posti di lavoro (STATENT 2015 prov., con ponderazione di 0,5 dei posti di lavoro) in un corridoio di 100 m su entrambi i lati della strada da decongestionare⁵. Non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari.

Scala di punteggio	Portata
0 punti	< 500 persone interessate
1 punto	da 500 a 1 500 persone interessate
2 punti	da 1 500 a 2 500 persone interessate
3 punti	> 2 500 persone interessate

Figura 10: Scala della portata

Le valutazioni quantitative SIG sono sottoposte a verifica qualitativa con l'ausilio di apposite carte.

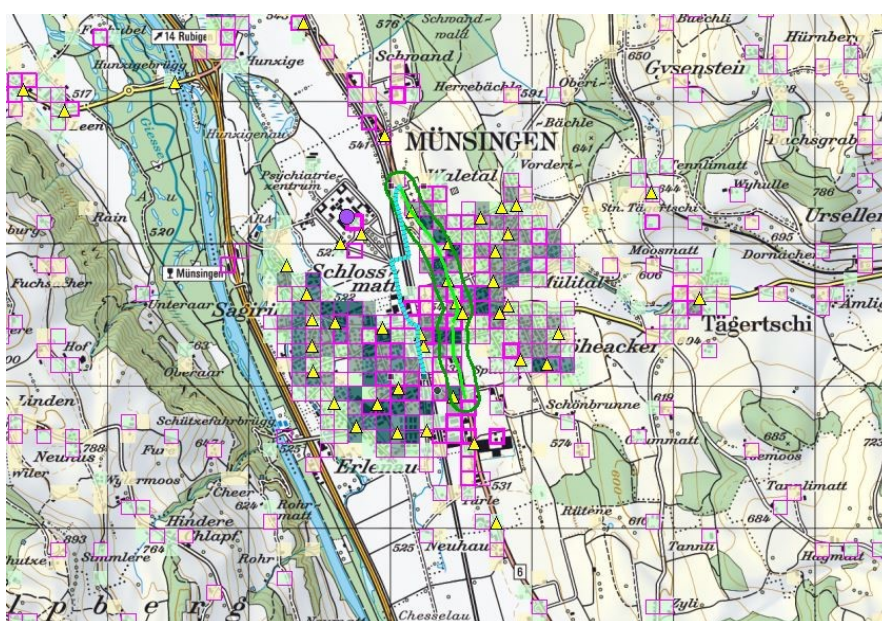


Figura 11: Carta dei confronti incrociati per la categoria Nuove strade

3. Riduzione del TGM Il decongestionamento della strada considerata nel primo criterio complementare è determinato in base al fattore del carico veicolare con e senza circonvallazione. I dati sul carico veicolare sono forniti dagli agglomerati. Se non disponibili, si riprendono singolarmente i dati del modello di traffico del DATEC. Si prende in considerazione il tratto più decongestionato.

Scala di punteggio	Riduzione del TGM
0 punti	< 20%
1 punto	20 – 30%
2 punti	30 – 50%
3 punti	> 50%

Figura 12: Scala della riduzione del TGM

I tre criteri supplementari carico del TGM 2030/35, portata e riduzione del TGM forniscono nel loro insieme l'effetto di alleggerimento della nuova strada di decongestionamento/circonvallazione.

Per completare la valutazione si considerano altri quattro aspetti aggiuntivi, cui è assegnato al massimo un punto ciascuno, per un totale di al massimo tre punti:

- asse importante per i TP: decongestionamento di una strada sulla quale circolano una o più linee di TP con una frequenza che cade almeno ogni quarto d'ora;
- insediamento da proteggere: decongestionamento di una strada che attraversa o costeggia un insediamento da proteggere iscritto nell'inventario ISOS;
- provvedimenti per la separazione dei modi di trasporto strada/ferrovia: decongestionamento di una strada che sul tratto interessato presenta uno o più passaggi a livello ferroviari;
- collegamenti con un polo di sviluppo strategico di cui è fatta menzione almeno nel programma d'agglomerato e che è stato valutato positivamente in sede d'esame.

Sommando i quattro criteri complementari si ottiene un punteggio (da 0 a 12) che indica i benefici di una misura. I costi sono suddivisi in nove categorie, da 1 (molto elevati) a 9 (molto bassi), secondo la grandezza degli agglomerati (cfr. cap. 3.8.2).

Il rapporto costi/benefici delle misure oggetto di un confronto trasversale si ricava moltiplicando i rispettivi benefici (punteggio da 0 a 12) per la corrispondente categoria di costi (1-9); esso si situa dunque tra 0 e 108 punti.

3.10.2 Confronti incrociati per la categoria tram/strada

Per una valutazione più differenziata dei progetti riguardanti tram e strade si utilizzano i quattro criteri complementari elencati di seguito. Per ogni criterio si assegnano da zero a tre punti.

⁵ Per l'estero i dati erano disponibili solo con una griglia degli ettari di 300x300 m. Questi dati sono stati disaggregati per ettaro. Per il Liechtenstein e l'Austria si sono impiegati i dati delle statistiche ufficiali nazionali, per gli altri Paesi esteri i dati dell'Agenzia europea dell'ambiente (MICROGIS (2013): *Etude de la faisabilité de l'extension de la définition des agglomérations 2010 à l'espace transfrontalier* – rapporto finale dell'11.06.2013. Rapporto commissionato dall'UST, disponibile su richiesta).

Criterio complementare

Motivazione/spiegazione

- **Densità di abitanti e posti di lavoro (potenziale esistente)** Consente di stabilire il potenziale d'utenza, fattore decisivo per l'efficienza economica del progetto. In un bacino di 500 m su entrambi i lati dell'asse si determina il numero degli abitanti (STATPOP 2016) e dei posti di lavoro (STATENT 2015 prov., con ponderazione di 0,5 dei posti di lavoro) ⁶.

Scala di punteggio	Potenziale d'utenza
0 punti	< 5 000 persone all'interno del perimetro
1 punto	da 5 000 a 10 000 persone all'interno del perimetro
2 punti	da 10 000 a 20 000 persone all'interno del perimetro
3 punti	> 20 000 persone all'interno del perimetro

Figura 13: Scala di densità

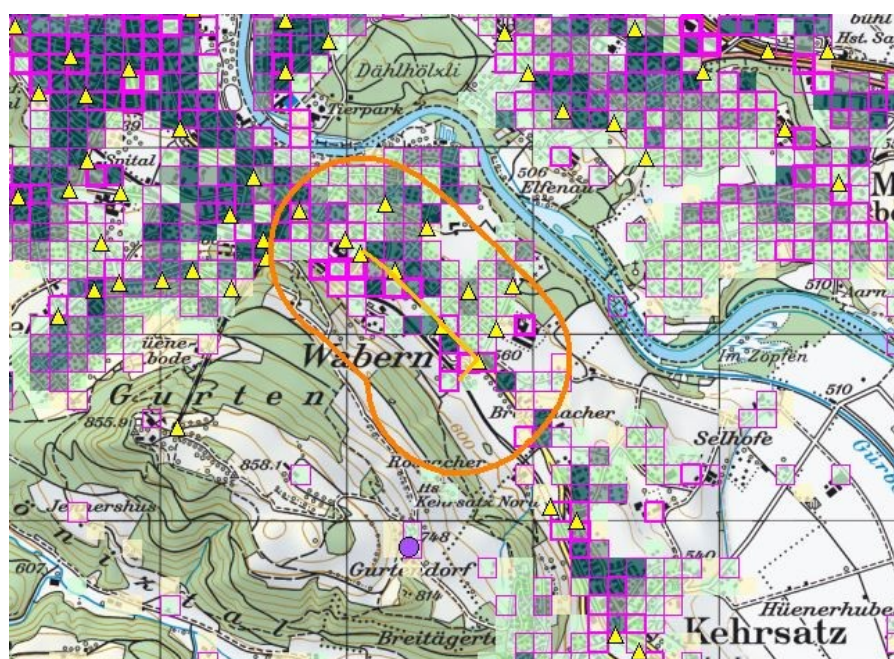


Figura 14: Carta dei confronti incrociati per la categoria Tram

Le valutazioni quantitative SIG sono sottoposte a verifica qualitativa con l'ausilio di apposite carte. Nella valutazione si considerano anche i grandi generatori di traffico esistenti nel perimetro esaminato.

⁶ Per l'estero i dati erano disponibili solo con una griglia degli ettari di 300x300 m. Questi dati sono stati disaggregati per ettaro. Per il Liechtenstein e l'Austria si sono impiegati i dati delle statistiche ufficiali nazionali, per gli altri Paesi esteri i dati dell'Agenzia europea dell'ambiente (MICROGIS (2013): *Etude de la faisabilité de l'extension de la définition des agglomérations 2010 à l'espace transfrontalier* – rapporto finale dell'11.06.2013. Rapporto commissionato dall'UST, disponibile su richiesta

- Utilizzazione delle linee di TP esistenti 2030/35 (attuale frequenza delle corse)

I fattori decisivi per l'efficienza economica di un tram sono il potenziale di utenza (densità del contesto urbano esistente) e l'effettiva utilizzazione dei TP sui rispettivi assi. In mancanza di dati sistematici e attendibili relativi alla domanda su singole tratte di bus, si estrapola il grado di utilizzo sulla base della frequenza delle corse sulle linee attualmente⁷ operative sui corrispondenti collegamenti di trasporto. Per questo ci si basa sul numero di coppie di corse durante l'ora di punta del mattino. Nei casi in cui una tratta è servita da più linee, esse sono state sommate. In mancanza di informazioni pertinenti, la grandezza dei veicoli costituisce un dato trascurabile.

Scala di punteggio	Frequenza attuale
0 punti	Frequenza > a 10 minuti
1 punto	Frequenza ogni 10-5 minuti
2 punti	Frequenza ogni 5-3,5 minuti
3 punti	Frequenza ogni 3,5 minuti

Figura 15: Scala di utilizzazione delle linee di TP esistenti

- Ruolo del progetto come motore di sviluppo nelle aree centrali (aree di sviluppo lavorative e abitative)

Una linea di tram può dare un impulso decisivo allo sviluppo di un insediamento. Questo criterio aggiuntivo consente di determinarne il potenziale effetto. Nella valutazione si considera dunque a grandi linee il potenziale di utenza futuro (efficienza economica).

Attualmente non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari. I poli di sviluppo nella zona della linea tranviaria sono invece valutati in parti uguali in base alla loro grandezza, alla centralità della loro ubicazione e alle modalità di utilizzo.

I vincoli (p. es. inserimento nel piano direttore) e l'apprezzamento dell'ubicazione dei poli di sviluppo in sede di esame del programma d'agglomerato costituiscono un fattore di ponderazione del risultato della valutazione di cui sopra. Il punteggio ottenuto è normalizzato e arrotondato in funzione di una scala da 0 a 3.
- Effetti di rete nel sistema TP (collegamento con la ferrovia e la rete capillare)

Un beneficio considerevole di una linea di tram nuova o più lunga può derivare da collegamenti ottimizzati dei vettori di trasporto pubblici e in particolare dal collegamento con la ferrovia regionale celere, ma anche dal collegamento con la rete capillare (tram e bus). La valutazione poggia sulle previsioni riguardanti la futura rete delle linee di TP contenute nei programmi d'agglomerato.

⁷ L'idea del criterio complementare è determinare la frequenza futura, sulla quale non sono di regola disponibili dati. Trattandosi in definitiva di linee di bus sostituite o sgravate dalla nuova linea tranviaria, non si può ipotizzare un'intensificazione delle corse.

Scala di punteggio					
Ferrovia regionale celere / Traffico a lunga percorrenza					
		Nessuna fermata ferroviaria	1 linea ferroviaria non ottimale	1 linea ferroviaria ottimale / più linee non	Più linee ferroviarie ottimali
Rete	P.	0	1	2	3
Collegamenti intensi con diverse linee cittadine principali	3	2	3	3	3
Collegamenti con una linea cittadina principale	2	1	2	3	3
Collegamenti di base	1	0	1	2	3
Nessun collegamento	0	0	0	1	2

Figura 16: Scala dei collegamenti con la ferrovia e la rete capillare

Sommando i quattro criteri complementari si ottiene un punteggio (da 0 a 12) che indica i benefici di una misura. I costi sono suddivisi in nove categorie, da 1 (molto elevati) a 9 (molto bassi), secondo la grandezza degli agglomerati (cfr. cap. 3.8.2).

Il rapporto costi/benefici delle misure oggetto di un confronto trasversale si ricava moltiplicando i rispettivi benefici (punteggio da 0 a 12) per la corrispondente categoria di costi (1-9); esso si situa dunque tra 0 e 108 punti.

3.10.3 Rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato

Più alto è il punteggio ottenuto moltiplicando i punti-benefici e la categoria di costi (cfr. cap. 3.10.1 e 3.10.2), migliore sarà il rapporto costi/benefici risultante dal confronto incrociato. La classificazione del rapporto costi/benefici (mediocre, insufficiente, sufficiente e buono/ottimo) si basa sui risultati dei confronti incrociati e sui fondi disponibili nel fondo infrastrutturale. Si riprendono gli stessi valori soglia dell'esame di 2a generazione al fine di consolidare i metodi. La classificazione del rapporto costi/benefici è uguale per tutti i confronti trasversali e tutti i tipi di misure (cfr. fig. 17).

Rosso	0-19: rapporto costi/benefici mediocre
Arancione	20-29: rapporto costi/benefici insufficiente
Giallo	30-39: rapporto costi/benefici sufficiente
Bianco	da 40: rapporto costi/benefici da buono a ottimo

Figura 17: Scala del rapporto costi/benefici ricavato dal punteggio assegnato alle misure nel confronto trasversale

3.10.4 Verifica dell'ordine di priorità delle misure in base ai confronti incrociati

Tutte le misure sono valutate in base ai quattro criteri di efficacia. Ciò consente alla Confederazione di definire un primo ordine di priorità delle misure. I risultati dei confronti incrociati servono a verificare questa prioritizzazione iniziale e se necessario a modificarla.

Basandosi sui risultati del rapporto costi/benefici delle singole misure si esamina l'ordine di priorità (A, B o C) e all'occorrenza lo si adegua. Ciò avviene in un processo a tappe.

1a fase: prioritizzazione delle misure in base al rapporto costi/benefici risultante dai confronti incrociati

In base al rapporto costi/benefici delle singole misure risultante dal confronto trasversale si può definire un primo ordine di priorità.

Punteggio	Priorità del PA	Ordine di priorità della Confederazione
Rapporto costi/benefici da buono a ottimo	A ⇒	A
	B ⇒	B
Rapporto costi/benefici sufficiente	A ⇒	B
	B ⇒	B
Rapporto costi/benefici insufficiente o mediocre	A ⇒	C
	B ⇒	C

Figura 18: Metodo per definire l'ordine di priorità in base al rapporto costi/benefici

2a fase: adeguamento dell'ordine di priorità delle misure in base all'entità dei benefici

In sede di esame, alle misure che ad esempio per motivi urbanistici o topografici raggiungono costi molto elevati non può essere attribuito un rapporto costi/benefici da buono a ottimo⁸. Dato che l'obiettivo fra gli altri del programma Traffico d'agglomerato è sostenere progetti difficilmente finanziabili, dette misure non devono essere scartate a priori dal cofinanziamento della Confederazione. Pertanto, a queste misure valutate come efficaci dalla Confederazione può essere attribuita una priorità più elevata nonostante il loro rapporto costi/benefici insufficiente o appena sufficiente, se garantiscono benefici assoluti elevati o molto elevati (8-12 punti).

3a fase: verifica dell'ordine di priorità delle misure risultante dal confronto trasversale e dell'ordine di priorità basato sui criteri di efficacia

Si tratta in questa fase di confrontare l'ordine di priorità formulato inizialmente, sulla base della valutazione fondata sui quattro criteri d'efficacia, con l'ordine di priorità risultante dai confronti incrociati, per giungere in questo modo a una prioritizzazione definitiva. In questa fase entrano in linea di conto argomentazioni supplementari⁹ che non erano state contemplate nei confronti incrociati.

I risultati dei confronti trasversali sono riportati negli allegati 2 e 3.

⁸ Se una misura dispendiosa totalizza il punteggio massimo (12 punti-beneficio) ed è moltiplicata per la categoria di costi più elevata (1), essa ottiene un rapporto costi/benefici insoddisfacente pari a 12.

⁹ Per le tratte dei tram, un'argomentazione supplementare può essere ad esempio un miglior collegamento con i grandi generatori di traffico esistenti, argomentazione non contemplata nelle valutazioni quantitative dei confronti incrociati.

3.11 Misure con contributi federali forfetari

Sono state introdotte misure con contributi federali forfetari perché gli agglomerati hanno chiesto ripetutamente una semplificazione dell'attuazione e delle procedure di pagamento, in particolare per le misure di minore entità. Nello sviluppo del metodo, la Confederazione si è dovuta attenere alle disposizioni esistenti. Nella 3a generazione, i costi cofinanziati saranno pertanto limitati per le misure poco costose nel settore Riqualfica e sicurezza dello spazio stradale, traffico lento e gestione del sistema dei trasporti, per le quali le istruzioni prevedevano un benchmark.

Per le misure delle categorie summenzionate con costi d'investimento indicati e indicizzati dagli agglomerati per un importo massimo di 5 milioni di franchi, in futuro i contributi federali saranno versati in maniera forfetaria (incl. rincarato e IVA) Ciò vale anche nel caso in cui l'agglomerato abbia riunito in pacchetti più misure i cui singoli costi sono inferiori a 5 milioni di franchi.

Le misure con costi superiori a 5 milioni di franchi sono eliminate dai pacchetti di misure e considerate singolarmente.

Il disciplinamento legale dettagliato figura nell'ordinanza del DATEC concernente i termini e il calcolo dei contributi per le misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato, entrata in vigore il 1° febbraio 2018.

1a fase: rilevamento dei dati supplementari e determinazione dei valori soglia

Nel secondo giro di domande, gli agglomerati sono stati invitati a fornire le informazioni supplementari necessarie per tutte le misure presentate nell'orizzonte temporale A. Le singole misure sono state riclassificate sulla base dei riscontri dell'agglomerato. Per esempio, i punti di noleggio di biciclette alle stazioni più grandi sono stati assegnati alle piattaforme intermodali.

Per le misure in questione, si sono determinate le unità di prestazione per gli agglomerati e su questa base si sono stimati i costi indicati per unità di prestazione.

In una prima fase, si sono state definiti su questa base e sulla base di valori empirici i valori soglia per i singoli tipi di misura indicati nella tabella seguente. A causa della vasta dispersione dei dati supplementari raccolti - talvolta anche all'interno dello stesso agglomerato - sono state create ulteriori sottocategorie per le singole tipologie, al fine di poter raggruppare misure con costi comparabili per unità di prestazione (cfr. fig. 19 e 3a fase). I costi per unità di prestazione forniti dall'agglomerato sono serviti come base per un'ulteriore ripartizione.

Tipo di misura	Descrizione della sottocategoria	Costi massimi per unità di prestazione [CHF]	Unità di prestazione
Impianti di posteggio per cicli cat. 1	Costi per unità di prestazione < 1000	1 000	pezzo
Impianti di posteggio per cicli cat. 2	Costi per unità di prestazione tra 1000 e 3000	3 000	pezzo
Impianti di posteggio per cicli cat. 3	Costi per unità di prestazione >3000	5 000	pezzo
Demarcazioni dei passaggi pedonali		10 000	pezzo
Isole pedonali senza ampliamento stradale		25 000	pezzo
Isole pedonali con ampliamento stradale		100 000	pezzo
Cavalcavia per il traffico lento		10 000	m2
Sottopassaggi per il traffico lento		15 000	m2
Percorsi TL cat. 1	Costi per unità di prestazione < 500	500	m
Percorsi TL cat. 2	Costi per unità di prestazione tra 500 e 1000	1 000	m
Percorsi TL cat. 3	Costi per unità di prestazione tra 1000 e 2000	2 000	m
Percorsi TL cat. 4	Costi per unità di prestazione > 2000	4 000	m
Gestione del traffico GT cat. 1	Costi per unità di prestazione <330'000	330 000	nodi
Gestione del traffico GT cat. 2	Costi per unità di prestazione >330'000	1 000 000	nodi
Riqualfica e sicurezza spazio stradale		550	m2

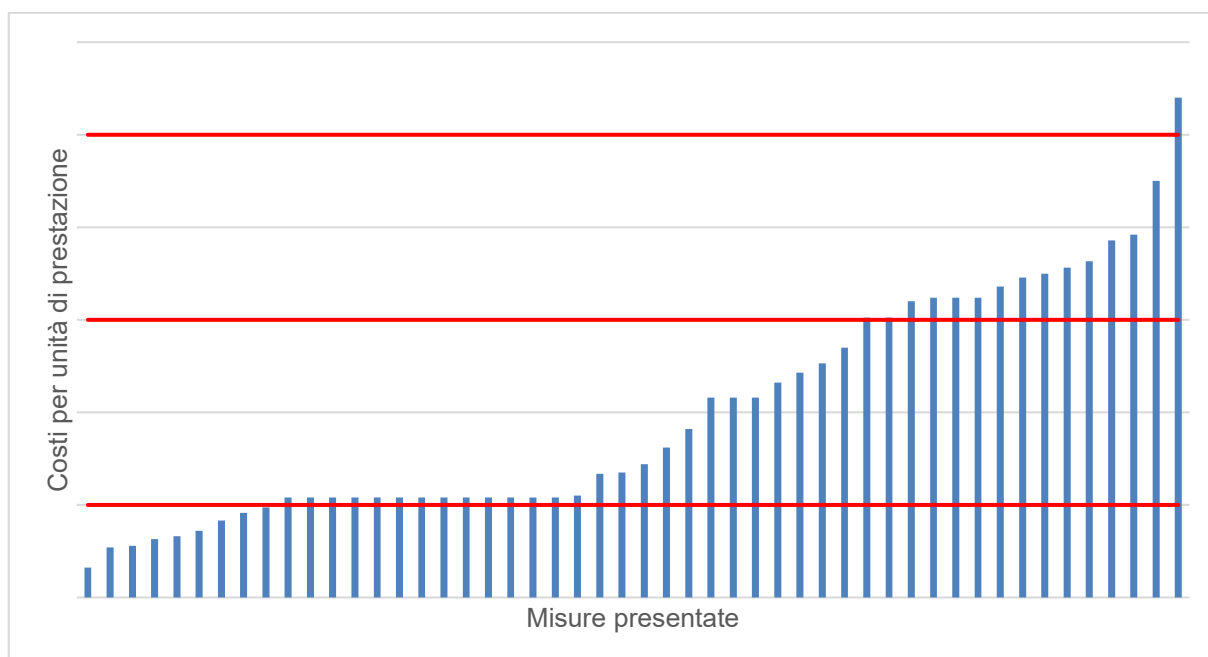


Figura 19: rappresentazione schematica dei costi presentati per unità di prestazione e ripartizione in sottocategorie. Le linee rosse rappresentano i valori soglia definiti (costo massimo per unità di prestazione).

L'ulteriore ripartizione in sottocategorie evita che gli agglomerati con molte unità di prestazione e a basso costo all'interno di un tipo di misura subiscano una riduzione molto significativa delle misure più costose quando si determina il valore medio per tipo di misura (3a fase). Al contrario, il valore per le unità di prestazione a basso costo senza ulteriore ripartizione sarebbe troppo elevato¹⁰.

2a fase: costi determinanti

Per ciascuna misura o pacchetto di misure, i costi indicati per unità di prestazione sono stati confrontati con i costi massimi per unità di prestazione. Se i costi indicati per ciascuna unità di prestazione erano inferiori rispetto ai costi massimi per unità di prestazione, i costi non subiscono riduzioni e i calcoli successivi si basano sui costi indicati. Se i costi massimi per unità di prestazione sono stati superati, si utilizza il valore massimo indicato nella tabella precedente e i costi sono ridotti di conseguenza.

Le misure o le parti di esse al di fuori del perimetro dell'UST sono state giudicate non computabili ed escluse dal successivo calcolo per i contributi federali forfetari.

Le misure per le quali gli agglomerati non hanno fornito informazioni o hanno fornito informazioni non valutabili sono state posticipate all'orizzonte temporale B.

3a fase: valore medio per tipologia di misura

Nella fase successiva sono stati aggiunti i costi determinanti per ogni tipo di misura per ciascun agglomerato, divisi per il corrispondente numero di unità di prestazione. Il metodo selezionato dà come risultato un valore medio per unità di prestazione per ogni tipo di misura, basato sulla presentazione del programma d'agglomerato.

4a fase: riduzione dovuta alla qualità del progetto

Lo sviluppo concettuale delle tre categorie di misure è stato valutato singolarmente in base alla scala di valutazione da -1 a +3 punti (analogamente alla scala per l'efficacia dei programmi e alla valutazione delle singole misure). Per il traffico lento, così come successo nel benchmarking delle generazioni precedenti, è risultato determinante il CE 1.1 Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico. Per le categorie Gestione dei sistemi di trasporto e Riqualifica/sicurezza dello spazio stradale, i concetti sono stati valutati separatamente. Per la valutazione erano determinanti, in particolare, un'analisi sistematica,

¹⁰ Ad esempio, se 1 000 unità di prestazione di una tipologia di misura vengono presentate da un agglomerato per 100 CHF e 100 unità di prestazione della stessa tipologia di misura per 5 000 CHF (senza ulteriori ripartizioni e con un costo massimo per unità di prestazione di 5 000 CHF), si otterrebbe un valore medio di circa 550 CHF per unità di prestazione.

l'esistenza di una concezione senza soluzione di continuità, intellegibile e valida per tutto il territorio e la sua integrazione nel progetto complessivo del programma d'agglomerato.

La riduzione sulla base della qualità del progetto è graduata in scatti del 5 per cento (analogamente alle aliquote contributive) ed è stata effettuata come segue (non è stato applicato il punteggio «-1»):

Punteggio	Riduzione
0	15%
1	10%
2	5%
3	0%

I risultati delle misure con contributi federali forfetari figurano nell'allegato 4.

Poiché non sono state raccolte unità di prestazione per le misure presentate nell'orizzonte temporale B, non è stata applicata alcuna riduzione per tali misure, che sono state raggruppate nei corrispondenti pacchetti della lista B (pacchetto TL lista B per le misure nel settore del traffico lento, elenco del pacchetto GT lista B per le misure nel settore della gestione del traffico nonché pacchetto RS lista B per le misure della categoria riqualifica urbanistica/sicurezza stradale).

Per la Confederazione è importante che sia disponibile un progetto chiaro come base, in particolare anche per le misure poco costose e che non si tratti solo di singole misure indipendenti. La Confederazione intende sostenere il lavoro progettuale su queste categorie di misure nell'ambito dell'elaborazione di un programma d'agglomerato.

Molte di queste misure, in particolare nelle categorie gestione del traffico e riqualifica urbanistica/sicurezza stradale, sono state assegnate dalla Confederazione alle misure finanziate integralmente dall'agglomerato nelle generazioni precedenti. Gli agglomerati erano stati obbligati ad attuarle, pur senza ricevere contributi federali. Nella 3a generazione non è più prevista l'assegnazione di prestazioni proprie all'agglomerato da parte della Confederazione. Tuttavia, a causa dei mezzi limitati del FOSTRA, è necessaria un'ulteriore riduzione. L'applicazione dei costi massimi per unità di prestazione garantisce inoltre che non siano cofinanziate misure con costi sproporzionatamente elevati (soluzioni di lusso).

L'IVA e il rincaro sono stati integrati per semplificare notevolmente il processo di pagamento e promuovere l'attuazione di queste misure.

5a fase: costituzione di pacchetti

Tutte le misure della stessa categoria all'interno dello stesso orizzonte temporale sono raggruppate in un unico pacchetto (pacchetto TL lista A per le misure nel settore del traffico lento, pacchetto GT lista A per le misure nel settore della gestione del traffico nonché pacchetto RS lista A per le misure della categoria riqualifica urbanistica/sicurezza stradale).

3.12 Benchmarking

Per due tipi di misure l'effetto riscontrato è in linea di massima positivo, a condizione che le misure proposte siano opportunamente elaborate nello scenario auspicato e nelle pertinenti strategie. Si tratta perlopiù di misure nel settore del traffico lento relativamente poco costose e riunite in pacchetti, di misure di gestione del traffico, di misure di riqualifica urbanistica e di misure per aumentare la sicurezza dei trasporti con costi superiori ai 5 milioni di franchi (in particolare fondate su strategie progettuali e di esercizio). Per queste misure si effettua un benchmarking che consente di fissare un tetto massimo dei costi cofinanziati dalla Confederazione, assicurando in questo modo un rapporto costi/benefici da buono a ottimo.

3.12.1 Gestione del traffico

Scopo del benchmarking

Le misure di gestione del traffico contemplate nei singoli programmi d'agglomerato comprendono diverse misure tese a migliorare la fluidità del traffico, spesso determinante, tra le reti negli agglomerati. Si tratta di misure operative di controllo del traffico (p. es. prioritizzazione dei TP ai semafori, dosaggio o gestione degli ingorghi), come anche di importanti misure costruttive portanti sulla struttura (p. es. adeguamento di nodi intermodali e realizzazione di corsie per gli autobus). L'attuazione di una gestione del traffico su tutto il territorio dell'agglomerato è spesso decisiva per una gerarchia funzionante della rete del sistema stradale.

Queste misure generano livelli di costo molto divergenti. Il benchmarking consente di fissare un tetto massimo per i costi cofinanziati dalla Confederazione. Se si sfora il tetto massimo, l'importo in eccedenza è a carico degli agglomerati. È il caso per esempio delle misure che implicano interventi costruttivi di notevole entità. Gli agglomerati possono ovviarvi ottimizzando le misure e sfruttando maggiormente i margini di manovra nel sistema di gestione del traffico. È importante accertarsi che l'efficacia delle misure non sia compromessa.

Categorizzazione delle misure di gestione del traffico

Le misure di gestione del traffico sono ripartite in tre categorie in base alle loro caratteristiche primarie. In questo modo si presta attenzione al carattere specifico di ognuna di esse:

- gestione del traffico lungo assi di trasporto;
- gestione puntuale del traffico in corrispondenza di snodi (nessuna misura nella 3a generazione);
- gestione capillare del traffico.

Definizione del benchmark

Il benchmark Gestione del traffico si ricava in funzione del numero delle persone interessate e dei contributi massimi pro capite (per persona interessata). Entrano in linea di conto gli abitanti e i posti di lavoro all'interno del perimetro considerato dalla misura, nonché gli utenti della strada che traggono benefici diretti dalla misura (TIM, TP).

L'approccio segue questa traccia:

- Si definisce un valore indicativo corrispondente all'importo cofinanziato di una misura per persona interessata. A seconda della misura gli interessati possono essere gli abitanti e i posti di lavoro o anche gli utenti della strada.
- Per ogni misura si mettono a confronto i costi d'investimento inseriti e indicizzati e il valore indicativo. Se il valore indicativo supera i costi della misura, non vi è la necessità di tagliare i costi, se invece è inferiore, l'importo cofinanziato dalla Confederazione è opportunamente ridotto.

Per definire la portata delle misure si procede in questo modo¹¹:

- misure lungo gli assi: abitanti (STATPOP 2016) e posti di lavoro (STATENT 2015 prov., con posti di lavoro ponderati di 0,5) all'interno del perimetro considerato nella misura (100 m su entrambi i lati della strada) e utenti della strada (TMP, TP) sulla strada in esame;
- gestione capillare del traffico: abitanti (STATPOP 2016) e posti di lavoro (STATENT 2015 prov., con posti di lavoro ponderati di 0,5) all'interno del perimetro considerato nella misura capillare, che può all'occorrenza includere anche interi Comuni o regioni di un agglomerato. Nelle misure capillari, gli abitanti e i posti di lavoro all'interno del perimetro della misura corrispondono anche agli utenti della strada (TMP, TP) che traggono beneficio dalla misura.

¹¹ Per l'estero i dati erano disponibili solo con una griglia degli ettari di 300x300 m. Questi dati sono stati disaggregati per ettaro. Per il Liechtenstein e l'Austria si sono impiegati i dati delle statistiche ufficiali nazionali, per gli altri Paesi esteri i dati dell'Agenzia europea dell'ambiente (MICROGIS (2013): *Etude de la faisabilité de l'extension de la définition des agglomérations 2010 à l'espace transfrontalier* – rapporto finale dell'11.06.2013. Rapporto commissionato dall'UST, disponibile su richiesta.

Il valore indicativo per persona interessata riferito alle diverse categorie è adeguato ai costi attuali, rispetto a quanto estrapolato per i programmi di 2a generazione.

- gestione del traffico lungo assi di trasporto: 460 CHF per persona interessata;
- gestione capillare del traffico: 680 CHF per persona interessata.

Nella categoria «gestione puntuale del traffico in corrispondenza di snodi» non si sono presentate misure nella 3a generazione.

L'importo dei contributi per le due-tre sottocategorie è definito in base alle misure esaminate, alle loro caratteristiche e ai tagli dei costi che ne derivano.

I risultati del benchmark Gestione del traffico sono riportati nell'allegato 5.

3.12.2 Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento della sicurezza dei trasporti

Scopo del benchmarking

Le misure di riqualifica urbanistica sono parte integrante della maggior parte dei programmi d'agglomerato: esse concorrono non solo a migliorare il sistema dei trasporti per tutti i vettori (p. es. decongestionamento del traffico, esercizio, eliminazione di ingorghi), ma anche a riqualificare gli spazi pubblici e migliorare la qualità del soggiorno e della sicurezza dei trasporti. Le misure per le quali è richiesto un cofinanziamento si differenziano anche notevolmente per la situazione trattata e la portata degli interventi. Servendosi di un benchmark, la Confederazione vuole garantire una base unitaria di valutazione e assegnazione dei contributi per tutte le misure di riqualifica.

Il benchmark segue la logica del rapporto costi/benefici. In quest'ottica sono da cofinanziare le misure che, in base al carico veicolare e al numero delle persone interessate, prospettano benefici elevati. L'importo cofinanziato rispecchia un livello di costi ordinario che esclude soluzioni troppo dispendiose.

Valutazione dei benefici e diritto al contributo

Il diritto al finanziamento è valutato sulla scorta di due criteri.

1. Traffico giornaliero medio (TGM)¹² 2030/35
Il carico veicolare futuro atteso nel periodo di riferimento 2030/35 sul tratto considerato, lungo il quale è attuata la strategia progettuale e di esercizio, è un primo fattore decisivo per determinare l'effetto conseguibile con un progetto. I valori soglia sono stati adeguati rispetto alla 2a generazione su un valore più basso.

Scala	TGM
Categoria 1	< 7 500 veicoli al giorno
Categoria 2	7 500 – 15 000 veicoli al giorno
Categoria 3	> 15 000 veicoli al giorno

Figura 20: Scala del TGM

I dati sul traffico sono stati estrapolati dai dati forniti dagli agglomerati. Dove mancanti, sono stati ripresi i dati del modello di traffico del DATEC.

2. Portata
Per stabilire la portata delle misure ci si serve di una valutazione SIG per determinare il numero di abitanti (STATPOP 2016) e di posti di lavoro (STATENT 2015 prov., posti di lavoro ponderati di 0,5) nei seguenti perimetri¹³:

- attraversamento di località o assi cittadini: fascia larga 100 m su entrambi i lati dell'asse stradale;
- piazze: un raggio di 100 m dal centro alla piazza;
- quartieri: all'interno del perimetro dell'area.

Non sono disponibili previsioni sulla ripartizione futura degli abitanti e dei posti di lavoro nella griglia degli ettari.

Scala (attraversamento di località, quartieri)	Portata
Piccola	< 500 abitanti/posti di lavoro
Media	500 – 1 000 abitanti/posti di lavoro
Grande	> 1 000 abitanti/posti di lavoro

Figura 21: Scala della portata (attraversamento di località, quartieri)

La maggiore estensione degli spazi pubblici nelle piazze fa sì che il numero degli abitanti e dei posti di lavoro entro il perimetro considerato sia di regola inferiore. Per le piazze si applica dunque una scala diversa.

Scala (piazze)	Portata
Piccola	< 100 abitanti/posti di lavoro
Media	100 – 1 000 abitanti/posti di lavoro
Grande	> 1 000 abitanti/posti di lavoro

Figura 22: Scala della portata (piazze)

¹² Il TGM (traffico giornaliero medio) nello scenario attraversamento di località all'interno di agglomerati potrebbe risultare più basso (- 4 %) del TFM (traffico feriale medio). Si tratta di una differenza trascurabile.

¹³ Per l'estero i dati erano disponibili solo con una griglia degli ettari di 300x300 m. Questi dati sono stati disaggregati per ettaro. Per il Liechtenstein e l'Austria si sono impiegati i dati delle statistiche ufficiali nazionali, per gli altri Paesi esteri i dati dell'Agenzia europea dell'ambiente (MICROGIS (2013): *Etude de la faisabilité de l'extension de la définition des agglomérations 2010 à l'espace transfrontalier* – rapporto finale dell'11.06.2013. Rapporto commissionato dall'UST, disponibile su richiesta.

La decisione in merito al diritto al contributo è maturata secondo lo schema riportato sotto.

Diritto al contributo	Portata (abitanti e posti di lavoro)		
	Piccola	Media	Grande
Carico veicolare			
< 7 500 veicoli al giorno	-	-	-
7 500 - 15 000 veicoli al giorno	-	✓	✓
>15 000 veicoli al giorno	-	✓	✓

Figura 23: Diritto al contributo in base al carico veicolare e alla portata

Il diritto al contributo è riconosciuto se il carico veicolare supera 7 500 veicoli al giorno (TGM) e/o la misura è di portata medio-grande (novità nella 3a generazione). Non è invece dato se il carico veicolare è inferiore a 7 500 veicoli al giorno e/o la misura è di piccola portata. Queste misure sono posticipate all'orizzonte temporale C. In casi eccezionali (ad es. su richiesta dell'agglomerato agglomerati) tali misure non sono considerate rilevanti per il programma.

Costi delle misure aventi diritto al contributo

Fissando un tetto massimo per i costi cofinanziabili delle misure si garantisce una gestione oculata delle risorse stanziate nel FOSTRA. Il tetto massimo dei costi per le misure di riqualificazione stradale è espresso in costi al metro quadrato della superficie stradale interessata. Si basa su dati empirici ed è fissato a un livello ritenuto adeguato per misure di riqualifica stradale di ordinaria entità. Una parte dei costi (p. es. per elementi strutturali particolari) eccedente il tetto massimo fissato è a carico dei Cantoni e dei Comuni.

Per determinare i costi computabili si moltiplica il tetto massimo dei costi per la superficie del sedime stradale e si confronta il risultato ottenuto con i costi indicati dagli agglomerati e indicizzati dalla Confederazione.

I costi computabili delle misure aventi diritto al contributo sono calcolati nella maniera seguente.

Costi indicati al m ² per misura	Costi computabili
< 510 CHF	Costi indicati per le misure, indicizzati
≥ 510 CHF	Superficie in m ² x 510 CHF

Figura 24: Determinazione dei costi computabili

I dati riferiti alla superficie provengono dagli agglomerati. Dove mancanti e disponibili solo in termini di metri lineari, si è calcolata una larghezza di sedime di 10 m. Ai costi computabili delle misure è stata applicata l'aliquota contributiva valida per tutte le misure di un agglomerato.

I risultati del benchmark Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale sono riportati nell'allegato 6.

3.13 Spiegazioni relative a P+R, P+Rail e ad altre installazioni di parcheggio

Secondo le «Istruzioni del DATEC», gli impianti Park & Ride sono in linea di massima cofinanziabili. I benefici delle installazioni P+R sono tuttavia considerati molto esigui come nei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione. Si deve operare una distinzione tra P+Rail e P+R (a margine del nucleo dell'agglomerato).

In genere le installazioni P+Rail devono essere costruite dalle imprese di trasporto e gestite in modo tale da diventare redditizie; per tale motivo non sono cofinanziate dalla Confederazione.

In alcuni contesti transfrontalieri, dove i collegamenti capillari con gli autobus in territorio svizzero in genere sono di qualità nettamente superiore, il cofinanziamento di un'installazione P+R può entrare in linea di conto se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

- le offerte di autobus e treni non entrano in concorrenza;
- il collegamento alla rete di trasporti pubblici e a quella stradale è garantito;
- la funzione P+R contribuisce ad attuare una chiara strategia;
- la domanda e l'esigenza di impianti e i relativi benefici per la Svizzera sono comprovati;
- l'infrastruttura non entra in conflitto con lo sviluppo degli insediamenti (nessun rischio di dispersione degli insediamenti).

Se una misura P+R non soddisfa l'insieme delle condizioni, può essere considerata irrilevante per il programma o essere posticipata all'orizzonte temporale C nel caso in cui sia considerata controproducente.

La realizzazione, la valorizzazione e la riqualifica, all'interno degli agglomerati, di installazioni di parcheggio (coperti, a pagamento) non collegate a punti di interscambio multimodali devono essere gestite privatamente e non sono cofinanziate.

4 Valutazione dei programmi nel loro insieme

4.1 Valutazione dell'efficacia dei programmi

L'efficacia dei programmi d'agglomerato è determinata in base alla procedura descritta nelle «Istruzioni del DATEC». Per prima cosa si verifica se nei diversi settori di pertinenza (trasporti, insediamenti, sicurezza e ambiente) esistono strategie generali e piani corrispondenti. In seguito si esaminano i criteri di efficacia (CE), corredati da indicatori e quesiti valutativi concreti. Il confronto tra lo stato di riferimento e l'evoluzione con e senza il programma d'agglomerato è decisivo ai fini della valutazione. Oltre alle analisi, allo scenario auspicato e alle strategie, si considera anche la somma degli effetti delle seguenti misure della terza generazione:

- misure delle liste A e B secondo l'ordine di priorità della Confederazione (cfr. cap. 3.9);
- misure non cofinanziabili e misure non infrastrutturali nei settori insediamenti e trasporti;
- prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato negli orizzonti temporali A e B (Av E, Bv E);
- misure cofinanziate attraverso altri canali finanziari, realizzate negli orizzonti temporali A e B e ritenute rilevanti per il programma d'agglomerato;

In particolare viene considerato:

- per i programmi d'agglomerato finanziati già nel quadro della 1a e 2a generazione si tiene inoltre conto dei benefici delle misure conformemente alla convenzione sulle prestazioni della prima generazione (cfr. cap. 4.2);
- ogni eventuale misura supplementare fondamentale al di fuori del programma d'agglomerato e attuata o avviata in questo periodo.

Per ciascuno dei quattro criteri di efficacia si attribuiscono al massimo tre punti. I criteri di efficacia non sono sottoposti a ponderazione. Il punteggio massimo per l'insieme dei quattro criteri di efficacia è 12.

Punteggio	
-1 punto	effetto negativo
0 punti	nessun effetto o effetto neutrale
1 punto	effetto esiguo
2 punti	effetto sufficiente
3 punti	effetto significativo

Figura 25: Punteggio dell'efficacia del programma

Gli aspetti considerati decisivi secondo le «Istruzioni del DATEC» ai fini della valutazione dei singoli criteri di efficacia sono illustrati nel seguito.

4.1.1 CE 1: miglioramento della qualità del sistema di trasporto

L'efficacia globale intesa come miglioramento della qualità del sistema di trasporto è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico

La strategia settoriale Trasporti integra il traffico lento tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato al miglioramento della qualità del traffico pedonale e ciclistico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

2. Miglioramento del sistema di trasporto pubblico

La strategia settoriale Trasporti integra i trasporti pubblici (TP) tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato al miglioramento della qualità del sistema di trasporto pubblico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

3. Miglioramento della rete stradale

La strategia settoriale Trasporti integra la gestione e l'organizzazione della rete stradale tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei potenziali e dei punti deboli individuati in sede di analisi?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a ridurre stabilmente le criticità nella rete stradale e a migliorare il flusso di traffico? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

4. Raggiungibilità

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a migliorare la raggiungibilità e l'allacciamento dei poli di sviluppo economici e dei poli residenziali dell'agglomerato senza causare effetti indesiderati di frammentazione del territorio? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

5. Miglioramento dell'intermodalità

In che misura il programma d'agglomerato tiene conto delle catene di trasporto? Propone piani e misure per promuovere l'intermodalità (in particolare l'accessibilità della rete TP per il traffico lento)? Permette di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

6. Misure che influenzano la domanda

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato a influenzare la domanda di mobilità? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

7. Miglioramento del traffico merci (elemento facoltativo)

(Può influenzare positivamente ma non negativamente la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato)

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce con provvedimenti specifici a migliorare il traffico merci e a ridurre gli effetti negativi che provoca? Permette di risolvere i punti deboli specifici del traffico merci individuati in sede di analisi dello stato attuale?

8. Miglioramento del traffico del tempo libero (elemento facoltativo)

(Può influenzare positivamente ma non negativamente la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato)

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce con provvedimenti specifici a migliorare il traffico del tempo libero e a ridurre gli effetti negativi che provoca? Permette di colmare le lacune specifiche individuate in sede di analisi dello stato attuale? Nel caso degli agglomerati a carattere turistico, la Confederazione si aspetta che venga data la priorità all'analisi, alla gestione e agli effetti del traffico escursionistico e del tempo libero, soggetti a variazioni stagionali.

4.1.2 CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

L'efficacia globale intesa come promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti

Esiste una strategia settoriale Insediamiento che mira allo sviluppo centripeto e all'addensamento degli insediamenti tenendo conto delle specificità dell'agglomerato nonché dei punti deboli e dei potenziali individuati in sede di analisi dello stato attuale?

In che misura i provvedimenti del programma d'agglomerato e degli altri strumenti di pianificazione territoriale sono concreti e incisivi? In che misura contribuiscono a fare in modo che la popolazione, i posti di lavoro e i grandi generatori di traffico si concentrino nei poli di sviluppo e nei poli insediativi?

2. Riduzione della dispersione insediativa

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato e degli altri strumenti di pianificazione a ridurre la dispersione insediativa e l'insediamento della popolazione e dei posti di lavoro al di fuori delle aree ben collegate alla rete TP e alla rete del traffico lento all'interno e all'esterno del perimetro del programma d'agglomerato?

3. Miglioramento della qualità degli spazi pubblici

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato alla valorizzazione e al miglioramento della qualità di vita nello spazio urbano?

Quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato alla riduzione dell'effetto di cesura indotto dalle infrastrutture di trasporto negli agglomerati?

Metodo di valutazione della Confederazione per i programmi d'agglomerato di 3a generazione in rapporto ai piani direttori cantonali conformi alla LPT I

L'efficacia di un programma d'agglomerato attuale viene valutata dalla Confederazione per ogni sua generazione in relazione allo stato di riferimento (evoluzione senza programma d'agglomerato). Per quanto riguarda la 3a generazione, l'elaborazione e l'esame dei programmi d'agglomerato si sono in buona parte sovrapposti a livello temporale e contenutistico con l'elaborazione e l'approvazione dei piani direttori cantonali secondo le disposizioni della LPT I.

In una prima fase di esame, si è valutata la conformità del programma d'agglomerato con il rispettivo piano direttore. Tutti i programmi d'agglomerato presentati alla Confederazione erano conformi ai piani direttori cantonali rielaborati sulla base della LPT I. La Confederazione riconosce gli sforzi di Cantoni e agglomerati connessi all'elaborazione dei programmi congiunta e conforme ai piani direttori e di conseguenza, nella valutazione dell'efficacia della 3a generazione, ha unito l'effetto incentivante del piano direttore e del programma d'agglomerato. I programmi di agglomerato di 3a generazione hanno così incentivato lo sviluppo centripeto degli insediamenti.

Nella seconda fase di esame, si è valutato se le misure proposte, in particolare quelle concernenti gli insediamenti, potessero incentivare ulteriormente lo sviluppo centripeto al di là del piano direttore approvato. In caso affermativo, questo valore aggiunto del programma è stato riconosciuto nella valutazione.

Se il piano direttore rielaborato secondo le nuove disposizioni LPT I non è ancora stato approvato dal Consiglio federale, per l'esame del programma d'agglomerato in questione la Confederazione deve fare capo a una base pianificatoria, i cui contenuti non sono ancora definitivi e quindi soggetti a possibili modifiche. Nei risultati dell'esame della Confederazione vi è quindi una riserva che viene integrata nel rapporto. Per ogni approvazione di un piano direttore da parte della Confederazione e con la firma della convenzione sulle prestazioni verrà riesaminata la correttezza dei risultati dell'esame relativi dal programma d'agglomerato di 3a generazione.

4.1.3 CE 3: aumento della sicurezza del traffico

L'efficacia globale intesa come aumento della sicurezza del traffico è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Aumento della sicurezza oggettiva

Quanto contribuiscono le strategie settoriali e le misure del programma d'agglomerato ad eliminare i principali punti ad alta incidentalità attuali e futuri? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

2. Aumento della sicurezza soggettiva

Quanto contribuiscono le strategie settoriali e le misure del programma d'agglomerato a raggiungere gli standard di sicurezza passiva, in particolare in relazione al modello upi «30/50 nelle località»? Permettono di colmare le lacune individuate in sede di analisi dello stato attuale?

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

L'efficacia globale intesa come riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse è valutata in base ai sotto-criteri precisati di seguito, tenendo conto degli aspetti considerati sopra.

1. Riduzione delle emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO2

In che misura il programma d'agglomerato propone strategie e provvedimenti per ridurre le emissioni atmosferiche e le emissioni di CO2?

2. Riduzione delle emissioni foniche

In che misura il programma d'agglomerato propone strategie e provvedimenti per ridurre le emissioni acustiche?

3. Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali

Quanto le misure del programma d'agglomerato sono conformi alla strategia settoriale Inseadimento, in particolare per gli aspetti che riguardano la natura e il paesaggio?

In che misura il programma d'agglomerato contribuisce a ridurre il consumo di superficie per nuovi insediamenti e infrastrutture?

In che misura il programma d'agglomerato permette di ridurre l'effetto di separazione delle infrastrutture sulla natura e sul paesaggio e in che misura permette di ridurre l'impatto degli insediamenti sul paesaggio?

4.2 Valutazione dello stato di attuazione e della sua coerenza

4.2.1 Basi

Nel reporting sull'attuazione gli agglomerati documentano in che misura si sono attuate le misure contenute nelle convenzioni sulle prestazioni di 1a e 2a generazione. La maggior parte delle indicazioni per il reporting sull'attuazione e la loro inclusione nella procedura d'esame di 3a generazione sono definite nei capitoli 4.5.1 e 6.3 delle «Istruzioni del DATEC». Il reporting sull'attuazione è pertanto composto da una parte descrittiva, integrata nel rapporto principale del PA, e da una parte con tabelle, allegata separatamente.

La parte descrittiva del reporting sull'attuazione riguarda lo stato di attuazione delle misure concordate delle generazioni precedenti dei programmi d'agglomerato. Oltre al quadro del futuro e delle strategie parziali che se ne ricavano, questa sezione rappresenta quindi un'ulteriore base importante per ricavare le misure di 3a generazione. In aggiunta allo stato dell'attuazione, la parte descrittiva deve descrivere anche le dipendenze dalle infrastrutture nazionali, le principali ragioni dei ritardi nell'attuazione e la pianificazione e gestione politica di tali ritardi.

Le tabelle forniscono informazioni sullo stato di attuazione delle singole misure di 1a e 2a generazione. A tal fine, nel dicembre del 2015 la Confederazione ha inviato agli enti responsabili le tabelle con possibili risposte predefinite (tendine Excel). Le tabelle completate e la parte descrittiva del reporting

sull'attuazione, unitamente ai programmi d'agglomerato di 3a generazione riveduti, sono state presentate alla Confederazione a fine dicembre 2016 e valutate.

4.2.2 Metodi di valutazione

Lo stato dell'attuazione e il reporting sono valutati sulla base di quattro criteri, ciascuno dei quali è giudicato sulla base di una scala a tre semafori (ovvero «buono», «lacunoso» o «inadeguato»).

- RSA 1: qualità del reporting
- RSA 2: coerenza dell'attuazione
- RSA 3: attuazione delle misure nel settore dei trasporti
- RSA 4: attuazione delle misure nel settore degli insediamenti

Valutazione qualitativa

I primi due criteri RSA1 e RSA2 riguardano principalmente la parte descrittiva del reporting sull'attuazione, in cui sono valutati lo stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti (misure liste A e B, rilevanti per l'aliquota contributiva) e le reazioni allo stato di attuazione nel programma d'agglomerato attuale.

La valutazione si basava sulle seguenti domande:

RSA1: qualità del reporting

1. Il reporting sull'attuazione è integrato in modo chiaro e comprensibile nel rapporto principale del PA?
2. Sono allegati le informazioni complementari eventualmente necessarie?
3. Sono giustificati in maniera comprensibile deroghe/lacune nell'attuazione rilevanti?

RSA 2: coerenza dell'attuazione/idea del programma

1. Si considera lo stato di attuazione delle misure delle generazioni precedenti nell'analisi aggiornata della necessità d'intervento, nell'elaborazione/nella revisione delle strategie (parziali) e nello sviluppo di nuove misure (filo conduttore intergenerazionale)?
2. L'ulteriore sviluppo e la delimitazione contenutistica delle misure della generazione precedente sono spiegati in modo comprensibile?
3. Nel caso di misure (chiave) sospese o ritardate, si propongono alternative efficaci e il loro effetto è sostanzialmente mantenuto?

La valutazione qualitativa presta quindi particolare attenzione anche alle ragioni dei ritardi nell'attuazione, alle modalità di reazione e al modo in cui lo stato di attuazione si integra nell'elaborazione della 3a generazione (aggiornamento della necessità d'intervento?). In singoli casi, la valutazione da parte della Confederazione della coerenza di attuazione/idea del programma è così risultata il criterio decisivo, se un criterio ha ottenuto un valore insufficiente in una valutazione quantitativa.

Valutazione quantitativa

Per la valutazione dei criteri RSA3 e RSA4 si è effettuata una valutazione quantitativa delle tabelle con le misure convenute della lista A. Le misure a cui gli agglomerati hanno rinunciato in via definitiva non hanno alcuna influenza sulla valutazione quantitativa, poiché non sono state considerate nella valutazione stessa. A seconda della combinazione di ritardo temporale e giustificazione, si è poi valutata con il sistema dei semafori la misura contenuta nella convenzione sulle prestazioni.

- Misure cofinanziate (lista A)
- Misure non cofinanziate nel settore dei trasporti (Ae, Av)
- Misure non cofinanziate nel settore degli insediamenti/del paesaggio (As)

Per le misure nei settori dei trasporti e degli insediamenti sono state utilizzate matrici diverse (cfr. fig. 26 e 27). Nel caso delle combinazioni con sfondo grigio, si è deciso caso per caso.

TRASPORTI	Stato d'attuazione			
	Conforme all'obiettivo	Breve ritardo (≤ 4 anni)	Ritardo prolungato (> 4 anni)	Arresto della pianificazione / sospensione
Motivazione				
Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	Verde	Verde	Giallo	Rosso
Leggera modifica pianificatoria della misura	Verde	Verde	Giallo	Rosso
Modifica pianificatoria essenziale della misura	Verde	Giallo	Rosso	Rosso
Finanziamento non assicurato - politica	Verde	Giallo	Rosso	Rosso
Finanziamento non assicurato - referendum	Verde	Giallo	Giallo	Rosso
Reclami pendenti	Verde	Giallo	Giallo	Rosso
Subordinazione alle infrastrutture nazionali	Verde	Verde	Giallo	Giallo
Altri motivi: ...	Verde	Grigio	Grigio	Grigio
Subordinazione ad altre misure non nazionali	Verde	Giallo	Rosso	Rosso

Figura 26: matrice esplicativa per le misure nel settore dei trasporti (AR3): verde = buono, giallo = lacunoso, rosso = insufficiente

INSEDIAMENTI	Stato d'attuazione			
	Conforme all'obiettivo	Breve ritardo (≤ 4 anni)	Ritardo prolungato (> 4 anni)	Arresto della pianificazione / sospensione
Motivazione				
Nessuna variazione (o variazione marginale) tra l'obiettivo e lo stato attuale	Verde	Verde	Giallo	Rosso
Leggera modifica pianificatoria della misura	Verde	Verde	Giallo	Rosso
Modifica pianificatoria essenziale della misura	Verde	Giallo	Rosso	Rosso
Conformità alla LPT (LPT-1) e al PDC	Verde	Giallo	Giallo	Giallo
Cambiamento di condizioni - politica	Verde	Giallo	Rosso	Rosso
Cambiamento di condizioni - mercato	Verde	Giallo	Rosso	Rosso
Reclami pendenti	Verde	Giallo	Giallo	Rosso
Blocco dovuto a referendum	Verde	Giallo	Giallo	Rosso
Subordinazione alle infrastrutture nazionali	Verde	Verde	Giallo	Giallo
Altri motivi: ...	Verde	Grigio	Grigio	Grigio
Subordinazione ad altre misure non nazionali	Verde	Giallo	Rosso	Rosso

Figura 27: matrice esplicativa per le misure nel settore degli insediamenti: verde = buono, giallo = lacunoso, rosso = insufficiente

Per tener conto dei diversi effetti e delle diverse dimensioni delle singole misure, quelle nel settore dei trasporti sono state poi ponderate in base alla categoria di costo (fig. 28). A seconda dei costi di una misura, si è assegnato un diverso punteggio. Questa distinzione non è possibile per le misure nel settore degli insediamenti, poiché la Confederazione non è a conoscenza dei costi.

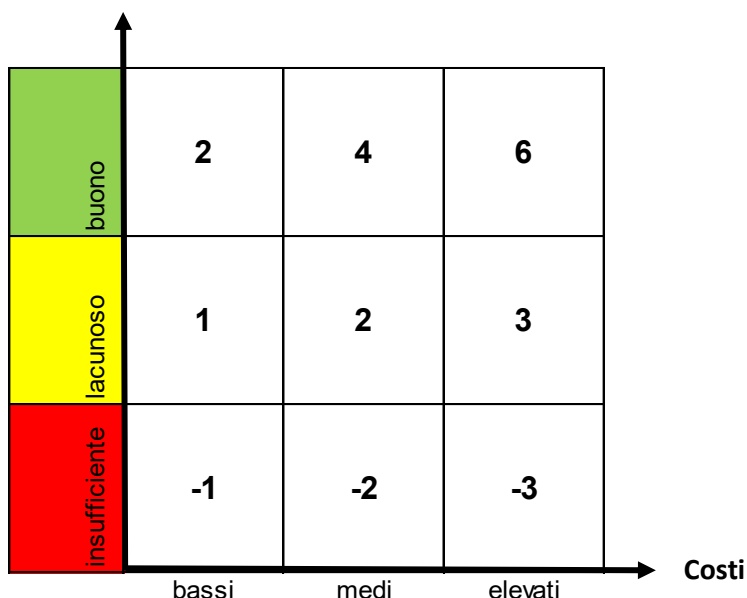


Figura 28: ponderazione a seconda dei costi

La valutazione $UP(pl)$ di una lista di priorità pertinente (A, Av, Ae, As) si ricava come segue dalla valutazione delle singole misure:

$$UP(pl) = (P(Mpl)/P(Mpl)max) * Fpl$$

Legenda:
 $UP(pl)$: attuazione di una categoria di misure
 Fpl : fattore di ponderazione della categoria di misure
 $P(Mpl)$: somma dei punti di tutte le misure di una categoria di misure
 $P(Mpl)max$: punteggio massimo possibile di una categoria di misure

Il fattore di ponderazione «Fpl» serve a ponderare le categorie di misure e le generazioni in maniera differenziata. Ad esempio, l'attuazione di misure cofinanziate nel settore dei trasporti A ha un peso maggiore rispetto all'attuazione di misure non cofinanziate nel settore dei trasporti. Anche l'attuazione delle misure di 1a generazione ha un peso maggiore rispetto a quella delle misure di 2a generazione, in quanto l'orizzonte attuativo previsto per le misure A di 1a generazione va dal 2011 al 2015.

I seguenti valori sono utilizzati come fattori di ponderazione per le categorie di misura:

Categorie di misura (pl)	Misure Fpl 1a gen.	Misure Fpl 2a gen.
Misure cofinanziate (lista A)	1	0,8
Misure non cofinanziate nel settore dei trasporti (Ae, Av)	0,8	0,5
Misure non cofinanziate nel settore degli insediamenti (As)	1	0,8

Per le misure nel settore dei trasporti (RSA3) e le misure nel settore degli insediamenti (RSA4), si calcola poi un valore di attuazione secondo la seguente formula:

$$UP(AP) = \frac{\sum_{pl=0}^n UP(pl)}{\sum_{pl=0}^n Fpl} ; \text{ se } UP(pl) = 0, \text{ allora } F(pl)=0$$

I valori risultanti per RSA3 e RSA4 prevedono una scala da 0 a 1, dove 0 rappresenta la peggiore attuazione possibile e 1 la migliore. In un confronto trasversale con tutti gli agglomerati, i valori limite per la valutazione della 3a generazione sono stati determinati come segue.

Valori limite Trasporti	Valori limite Insediamenti/paesaggio
0.725	0.825
0.825	0.925
>0.825	>0.925

Figura 29: valori limite di trasporti e insediamenti/paesaggio per la valutazione complessiva

Valutazione complessiva

Da queste quattro valutazioni individuali si ricava poi un risultato complessivo («buono», «lacunoso» o «insufficiente», cfr. fig. 30). I quattro RSA1-4 hanno lo stesso peso.

Casi	Combinazioni				Detrazione
Caso 1					0 punti
Caso 2					0 punti
Caso 3					0 punti
Caso 4					0-1 punto
Caso 5					0-1 punto
Caso 6					0-1 punto
Caso 7					0-1 punto
Caso 8					1 punto
Caso 9					1 punto
Caso 10					1-2 punti
Caso 11					1-2 punti
Caso 12					1-2 punti
Caso 13					1-2 punti
Caso 14					2 punti
Caso 15					2 punti

Figura 30: possibili combinazioni AR1-4

Una valutazione complessiva insufficiente (da due RSA insufficienti) può portare alla detrazione di due punti di efficacia, anche se questo caso non è stato utilizzato nella 3a generazione. Si sono riscontrate carenze nell'attuazione di dodici programmi e pertanto si è sottratto un punto di efficacia. Nei casi con margini di fluttuazione (0-1 punto o 1-2 punti) il gruppo di esame aveva un certo margine discrezionale per ponderare i singoli argomenti. Nel caso dei programmi d'agglomerato con solo una 2a generazione, non è stata effettuata alcuna detrazione a causa del breve periodo di attuazione (sblocco dei crediti dal 2015 al settembre del 2016).

4.3 Valutazione dei costi complessivi

Il programma d'agglomerato di 3a generazione vuole essere perlopiù la prosecuzione di quello delle generazioni precedenti. I costi complessivi del programma si calcolano dunque, in base alle Istruzioni del DATEC e analogamente all'esame dei benefici, sommando le misure del programma di 3a generazione classificate di priorità A o B dalla Confederazione e le misure A del programma d'agglomerato di 1a (misure A1) e 2a generazione (misure A2).

Per determinare l'aliquota contributiva applicabile nei singoli programmi d'agglomerato, si devono suddividere i costi complessivi nelle categorie bassi, medi ed elevati. Il metodo impiegato è identico a quello utilizzato nel processo di esame dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione. Per la determinazione della grandezza degli agglomerati o delle città isolate è stata considerata la popolazione

presente (numero di abitanti e 0,5 occupati). Nell'allegato 9 sono elencate le fonti dei dati rilevanti. Il criterio adottato per stabilire la grandezza degli agglomerati consiste nel sommare il numero degli abitanti e la metà dei posti di lavoro. Il numero degli abitanti non è infatti l'unico fattore rilevante: un'offerta ampia di posti di lavoro e il numero di pendolari provenienti dalle regioni circostanti sono elementi altrettanto decisivi, di cui è bene tenere conto. Per quanto riguarda gli agglomerati che sconfinano in territorio straniero, in sede di esame si è tenuto conto unicamente della parte in territorio svizzero, poiché il cofinanziamento è previsto solo per le misure che hanno un effetto positivo primariamente nella parte svizzera dell'agglomerato. Per determinare la quota di popolazione presente per agglomerato, si considera la popolazione presente per programma d'agglomerato diviso la popolazione presente di tutti i Comuni aventi diritto ai contributi (secondo l'Allegato 4 OUMin).

Per determinare il valore indicativo dei contributi federali destinati ai programmi d'agglomerato (valore indicativo dell'investimento), i fondi stanziati per le misure A1 e A2, i fondi disponibili e le risorse supplementari necessarie per le misure A3 ma non ancora garantite per l'orizzonte temporale B, per un importo complessivo di 5,5 miliardi di franchi, sono moltiplicati per la quota della popolazione presente per agglomerato. Il valore indicativo dei contributi federali è convertito nel valore indicativo di investimento applicando un'aliquota contributiva media del 35 %. Il valore indicativo di investimento equivale ai costi medi di un programma d'agglomerato.

$$\frac{\text{popolazione presente PA}}{\text{popolazione presente OUMin}} * \frac{\text{mezzi Conf. disponibili (tutte le gen.)}}{\text{aliquota contributiva media}} = \text{valore ind. di investimento}$$

Partendo dal valore indicativo di investimento, per determinare i costi complessivi medi si applica un margine di +/- un terzo. Se i costi complessivi di un programma d'agglomerato divergono notevolmente dal valore indicativo di investimento, vengono classificati come bassi o elevati.

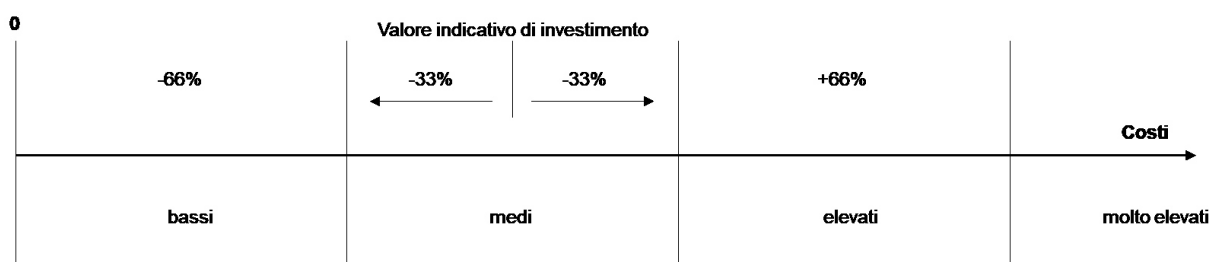


Figura 31: Determinazione della categoria di costo

I valori limite dei costi dei singoli programmi d'agglomerato sono riportati nell'allegato 10.

4.4 Derivazione dell'aliquota contributiva

L'aliquota contributiva della Confederazione è calcolata in base all'efficacia globale (benefici) e ai costi complessivi del programma d'agglomerato. Il grafico sottostante illustra come si determina l'aliquota contributiva dei programmi d'agglomerato.

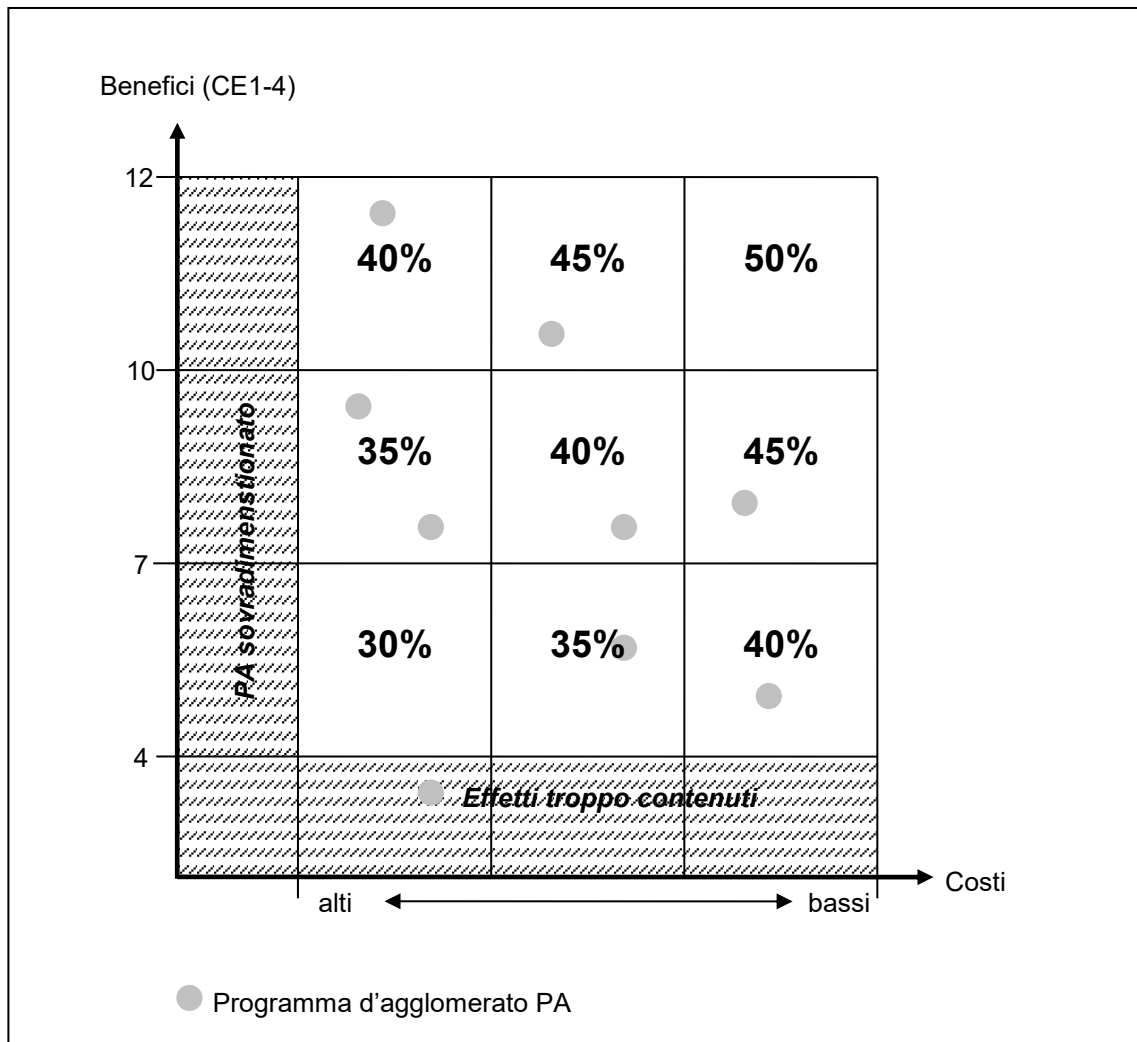


Figura 32: Determinazione dell'aliquota contributiva (fig. 9 delle «Istruzioni del DATEC»)

I costi complessivi sono suddivisi nelle tre categorie descritte sopra (elevati, medi e bassi; cfr. cap. 4.3). I programmi d'agglomerato possono essere classificati anche come sovradimensionati. A causa delle priorità della Confederazione, nonostante le indicazioni in alcuni casi sovradimensionate degli agglomerati, nessun programma è stato scartato dal cofinanziamento per costi eccessivi.

Sono previste le seguenti categorie di efficacia dei programmi:

- 0-3 punti: insufficiente: a prescindere dai costi complessivi, la Confederazione non sostiene finanziariamente l'attuazione del programma d'agglomerato;
- 4-6 punti: aliquota contributiva del 30, 35 o 40 % in base ai costi complessivi;
- 7-9 punti: aliquota contributiva del 35, 40 o 45 % in base ai costi complessivi;
- 10-12 punti: aliquota contributiva del 40, 45 o 50 % in base ai costi complessivi.

5 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i corrispondenti piani settoriali, piani di misure e inventari, in particolare con il piano settoriale dei trasporti. Non sono state rilevate contraddizioni di fondo con i risultati dell'esame della Confederazione. Singole misure valutate come non conformi al diritto federale sono state inserite nell'orizzonte temporale C. L'esame di conformità definitivo di ciascuna misura si svolgerà in ogni caso nell'ambito delle procedure di pianificazione ordinarie che seguiranno e sulla base delle prescrizioni giuridiche e della pianificazione in vigore a quel momento, entrambe vincolanti ai fini dell'attuazione e della realizzazione delle misure del programma d'agglomerato.

Allegato 1: Elenco delle abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CE	Criterio d'efficacia
CFP	Censimento della popolazione
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DFF	Dipartimento federale delle finanze
FFS	Ferrovie federali svizzere
FI	Fondo infrastrutturale
FInFer	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
GGT	Grandi generatori di traffico: centri commerciali, mercati specializzati, strutture per il tempo libero (p. es. cinema multisala o parchi acquatici)
IT	Impresa di trasporto
LFIT	Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (RS 725.13)
LUMin	Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (RS 725.116.2)
Mio.	Milione
Mia.	Miliardo
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
NPC	Nuova perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni
PA	Programma d'agglomerato
P+R	Park & Ride
P+Rail	Park & Rail
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
RB	Requisito di base
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
SIG	Sistema di informazione geografica
TFM	Traffico feriale medio
TGM	Traffico giornaliero medio
TL	Traffico lento
TMP	Traffico motorizzato privato
TP	Trasporti pubblici (strada e ferrovia)
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti CA Censimento delle aziende B+R Bike & Ride
USTRA	Ufficio federale delle strade

Allegato 2: Confronti incrociati per la categoria Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni

Agglomerato	N. della misura	Codice ARE	Misura	Costi (mio. CHF)	Priorità secondo l'agglomerato	Priorità secondo la Conf.	Criteri complementari				Ulteriori benefici				Somma dei benefici (max. 12)	Categorie dei costi (max. 9)	Benefici per categorie dei costi	Argomenti complementari	
							massimo 9 punti				massimo 3 punti								
							TGM 2030/35 (max. 3)	Portata (max. 3)	Riduzione del TGM (max. 3)	Effetto di decongestionamento (max. 9)	Asse importante per il TP (max. 1)	Inseadimento da proteggere (max. 1)	Separazione dei modi di trasporto strada/ferrovia (max. 1)	Polo di sviluppo strategico (max. 1)					
Aareland	MIVOD 301A	2581.3.016	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	25.73	A	A	1	2	3	6	1	0	0	1	8	mittel	5	40	
Aareland	MIVOD 302B	2581.3.017	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	45	B	C*	1	3	1	5	1	0	0	0	6	mittel	5	30	Hoher Anteil des Ziel-/Quellverkehr - keine ausreichende Entlastungswirkung
Basel	M13	2701.3.089	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	177.81	B	C*	1	3	2	6	1	1	0	1	9	hoch	3	27	
Basel	M14	2701.3.090	Contournement Est Héisingue-Hégenheim	22.1	B	C*	0	2	2	4	0	0	0	0	4	tief	7	28	
Basel	M15	2701.3.091	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	60.28	B	C*	1	2	2	5	0	1	0	0	6	sehr hoch	1	6	
Basel	M16	2701.3.092	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16.88	B	B	1	2	3	6	0	1	0	1	8	tief	7	56	
Basel	M17	2701.3.093	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	5.53	B	C*	0	1	3	4	0	0	0	0	4	sehr tief	9	36	Abhängigkeit zur Massnahme 2701.3.091: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
Basel	M2	2701.3.096	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	A	A	2	2	3	7	1	0	0	1	9	tief	7	63	
Bern	MIV-E-4	0351.3.003	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.7	A	A	2	3	2	7	1	0	0	0	8	tief	7	56	
Burgdorf	MIV-U-1 (1)	0404.3.006	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02	220.38	A	C*	1	2	3	6	0	0	0	0	6	sehr hoch	1	6	
Chablais	1.3	6153.3.003	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	1.32	B	C*	3	3	2	8	0	0	0	1	9	tief	7	63	Manque un concept général de la mobilité et la coordination entre le transport, l'urbanisation et le paysage
Chablais	7.8	6153.3.102	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie Agglo	5.58	A	B	1	3	0	4	0	0	1	1	6	mittel	5	30	
Chablais	7.9	6153.3.041	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	6.08	A	C*	3	1	2	6	0	0	0	0	6	mittel	5	30	Manque de mesures d'accompagnement et conflit avec la stratégie paysagère
Delémont	3.02	6711.3.059	Nouvelle liaison routière à l'est de Delémont	9.26	A	B	3	1	3	7	0	0	0	0	7	mittel	5	35	
Kreuzlingen-Konstanz	MIV-1.6	4671.3.049	Umfahrung Bättershausen	2.92	B	KP BFS	1	0	3	4	0	0	0	0	4	sehr tief	9	36	Hauptwirkung ausserhalb der BFS-Perimeter
Kreuzlingen-Konstanz	MIV-1.7	4671.3.050	Umfahrung Siegershausen	11.68	B	KP BFS	1	0	3	4	0	0	1	0	5	tief	7	35	Hauptwirkung ausserhalb der BFS-Perimeter
Lausanne-Morges	5b.NL.200	5586.3.115	Lausanne / Barreau de l'Essert	5.6	A	B	1	0	2	3	0	0	0	1	4	sehr tief	9	36	
Limmatl	GV2a	0261-2.3.002	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität A	4.24	A	A	2	0	0	2	1	0	0	1	4	sehr tief	9	36	Entlastung Limmthalbahntrasse
Limmatl	GV2b	0261-2.3.003	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B	6.9	B	C*	2	1	0	3	1	0	0	0	4	sehr tief	9	36	Zweckmässigkeit noch nicht nachgewiesen (GV-Konzept)
Luzern	MIV-5-3B	1061.3.082	Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	64.87	B	C*	2	1	3	6	1	0	0	0	7	hoch	3	21	
Luzern	GV-1.5-3A	1061.3.007	GVK LuzernWest, Cheersstrasse für ÖV, MIV- und LV-Infrastrukturen	19.3	A	C*	0	1	3	4	1	0	1	0	6	tief - mittel	6	36	Unzureichende Abstimmung Siedlung und Verkher
St.Gallen-Bodensee	10.2	3203.3.002	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69.44	A	A	3	3	2	8	0	0	0	1	9	hoch	3	27	Hohe Nutzung und Gute Abstimmung Siedlung und Verkehr
Talkessel Schwyz	MIV.01	91372.3.008	Muota-Brücke inkl. flankierende Massnahmen	17.86	A	C*	0	2	3	5	1	0	0	1	7	hoch	3	21	
Talkessel Schwyz	MIV.03	91372.3.028	Anschluss ESP-B Brunnen - Nord über Gätzli - Kreisel	33.05	A	C	3	1	0	4	1	0	1	1	7	sehr hoch - hoch	2	14	
Thun	MIV-E-15-a	0942.3.011	Thun, Lüsslispanne, Neue Verbindung Pfandenstrasse - Weststrasse	9.7	B	C	1	1	0	2	1	0	0	0	3	tief - mittel	6	18	
Valais central	M2.1	6266.3.007	Nouveau franchissement routier du Rhône - route de la Draque	15.21	A	A	3	1	1	5	1	0	0	0	6	tief	7	42	
Valais central	M8.1	6266.3.044	Création d'une liaison directe entre le sud de Vétroz et l'autoroute	4.4	A	C	1	1	1	3	0	0	0	0	3	sehr tief	9	27	

Agglomerato	N. della misura	Codice ARE	Misura	Costi (mio. CHF)	Priorità secondo l'agglomerato	Priorità secondo la Conf.	Criteri complementari				Ulteriori benefici				Somma dei benefici (max. 12)	Categorie dei costi (max. 9)	Benefici per categorie dei costi	Argomenti complementari	
							massimo 9 punti				massimo 3 punti								
							TGM 2030/35 (max. 3)	Portata (max. 3)	Riduzione del TGM (max. 3)	Effetto di decongestionamento (max. 9)	Asse importante per il TP (max. 1)	Inseadimento da proteggere (max. 1)	Separazione dei modi di trasporto strada/ferrovia (max. 1)	Polo di sviluppo strategico (max. 1)					
Valais central	M8.3	6266.3.046	Accessibilité sud	7.6	A	B	1	3	2	6	0	0	0	0	6	sehr tief - tief	8	48	Manque de mesures d'accompagnement et approfondissement du schéma de circulation nécessaire
Wii	WW 1.5	3425.3.021	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14.7	A	A	1	1	2	4	0	0	0	1	5	mittel	5	25	Gute Abstimmung Siedlung und Verkehr
Wii	ZEW 1.1	3425.3.026	Netzergänzung Nord	28	A	B	1	3	2	6	1	1	0	1	9	mittel - hoch	4	36	
Wii	ZEW 1.2	3425.3.029	Netzergänzung Grünaustrasse	12	B	B	1	3	2	6	0	1	0	0	7	mittel	5	35	
Winterthur und Umgebung	GV10	0230.3.065	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	197.05	B	C*	2	3	2	7	1	0	1	1	10	sehr hoch	1	10	
Zürich-Glattal	Z GV1	0261-1.3.072	Rosengartentunnel	720.21	B	C*	3	3	3	9	1	1	1	0	12	sehr hoch	1	12	

Utilité

10-12: benefici molto elevati
 8-9: benefici elevati
 3-5: benefici bassi
 0-2: benefici molto bassi

Coût-utilité

0-19: rapporto costi/benefici gravemente insufficiente
 20-29: rapporto costi/benefici insufficiente
 30-39: rapporto costi/benefici sufficiente
 dès 40: rapporto costi/benefici da buono a ottimo

Allegato 3: Confronti incrociati per la categoria tram

Agglomerato	N. della misura	Codice ARE	Misura	Costi (mio CHF)	Priorità secondo l'agglomerato	Priorità secondo la Conf.	Criteri complementari				Somma dei benefici (max. 12)	Categorie dei costi (max. 9)	Benefici per categorie dei costi	Argomenti complementari	
							1 Densità di abitanti e posti di lavoro (potenziale esistente) (max. 3)	2 Utilizzazione delle linee di TP (attuale frequenza delle corse) (max. 3)	3 Ruolo del progetto come motore di sviluppo (sviluppo lavorativo e abitative) (max. 3)	4 Effetti di rete nel sistema TP (collegamento con la ferrovia e la rete capillare) (max. 3)					
Bern	ÖV-Tram-1	0351.3.058	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	65.33	A	A	1	1	2	3	7	mittel	5	35	Gute Abstimmung Siedlung und Verkehr und mit die Haltestelle Kleinwabern : verstärkte Wirkung
Bern	ÖV-Tram-2	0351.3.059	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	108.41	B	B	3	3	3	3	12	mittel - hoch	4	48	
Basel	Ö1	2701.3.109	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.28	A	B	3	1	3	2	9	mittel	5	45	Bau-und Finanzreife nicht erreicht, Tramnetzausbauten werden aktuell überprüft.
Basel	Ö2	2701.3.120	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.87	A	B	3	3	2	3	11	mittel	5	55	Bau-und Finanzreife nicht erreicht
Basel	Ö3	2701.3.131	Tram Claragraben	25.11	A	A	3	2	3	2	10	tief	7	70	
Basel	Ö4	2701.3.142	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublipark	19.67	A	KP BFS	2	1	1	2	6	tief	7	42	Hauptwirkung im BFS-Perimeter der Schweiz muss nachgewiesen werden
Basel	Ö23	2701.3.124	Tram 30	142.15	B	C*	3	3	3	3	12	hoch	3	36	Reifegrad nicht erreicht
Basel	Ü31	2701.3.175	Tram Salina Raurica	175	B	B	2	0	3	3	8	hoch	3	24	Gute Abstimmung Siedlung und Verkehr und ÖV-Strategie
Zürich-Glattal	Z_ÖV1	0261-1.3.038	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	295.57	B	B	3	3	1	2	9	sehr hoch - hoch	2	18	Stark belastete Busstrecke
Zürich-Glattal	G_ÖV2	0261-1.3.061	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Teil Flughafen - Kloten Industrie	163.55	B	C*	2	1	3	3	9	hoch	3	27	
Zürich-Glattal	G_ÖV3	0261-1.3.063	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn - Teil Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf	126.11	B	C*	2	0	2	3	7	hoch	3	21	
Zürich-Glattal	Z_GV1	0261-1.3.071	Zürich - Rosengartenram	295.57	B	C*	3	3	3	3	12	sehr hoch - hoch	2	24	
Limmattal	ÖV1	0261-2.3.025	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	539.37	A	A	3	2	3	3	11	sehr hoch	1	11	Aufgrund sehr hohen Nutzens
Grand Genève	32-1-2	6621.3.086	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	123.68	A	A	2	2	3	3	10	hoch	3	30	Présente un intérêt absolu très élevé

Agglomerato	N. della misura	Codice ARE	Misura	Costi (mio CHF)	Priorità secondo l'agglomerato	Priorità secondo la Conf.	Criteri complementari				Somma dei benefici (max. 12)	Categorie dei costi (max. 9)	Benefici per categorie dei costi	Argomenti complementari	
							1 Densità di abitanti e posti di lavoro (potenziale esistente) (max. 3)	2 Utilizzazione delle linee di TP (attuale frequenza delle corse) (max. 3)	3 Ruolo del progetto come motore di sviluppo (sviluppo lavorativo e abitative) (max. 3)	4 Effetti di rete nel sistema TP (collegamento con la ferrovia e la rete capillare) (max. 3)					
Grand Genève	33-21	6621.3.105	Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre	19.67	B	KP BFS	0	0	2	3	5	tief	7	35	Il doit être démontré que l'impact principale de la mesure se localise sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération
Grand Genève	33-7	6621.3.111	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	50.99	A	B	0	0	2	3	5	mittel	5	25	L'efficacité de la mesure doit encore être améliorée
Grand Genève	36-1-11	6621.3.122	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	33.46	A	KP BFS	3	1	2	0	6	tief - mittel	6	36	Il doit être démontré que l'impact principale de la mesure se localise sur la partie suisse du périmètre OFS de l'agglomération
Lausanne-Morges	23e.CL.02	5586.3.025	m3 / Réalisation étape 2 (Flon - Blécherette)	278	A	A	3	3	3	3	12	sehr hoch - hoch	2	24	Présente un intérêt absolu très élevé
Lausanne-Morges	24.CL.02	5586.3.026	m2 / Réaménagement terminus Croisettes ("tiroir m2")	35	A	A	0	3	2	3	8	tief - mittel	6	48	

Benefici
 10-12: benefici molto elevati
 8-9: benefici elevati
 3-5: benefici bassi
 0-2: benefici molto bassi

Costi / benefici
 0-19: rapporto costi/benefici gravemente insufficiente
 20-29: rapporto costi/benefici insufficiente
 30-39: rapporto costi/benefici sufficiente
 dès 40: rapporto costi/benefici da buono a ottimo

Allegato 4: Misure con contributi federali forfetari

Agglomerato	Categoria	Costi secondo il PA (IVA incl.)	Qualità concettuale	Riduzione concettuale	Costi determinanti (incl. riduzioni e IVA).
Aareland	Traffico lento	14.81	2	5%	11.66
	Gestione del traffico	1.30	2	5%	1.26
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	2.16	2	5%	2.09
Aargau-Ost	Traffico lento	21.96	2	5%	18.71
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	37.52	2	5%	14.12
Basel	Traffico lento	62.38	3	0%	58.93
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	20.75	2	5%	16.33
Bellinzonese	Traffico lento	10.09	2	5%	9.60
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	2.65	2	5%	2.73
Bern	Traffico lento	50.17	3	0%	48.77
	Gestione del traffico	4.32	2	5%	4.11
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	7.15	3	0%	7.37
Biel-Bienne/Lyss	Traffico lento	7.58	2	5%	7.20
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	7.88	2	5%	5.40
Brig-Visp-Naters	Traffico lento	1.82	1	10%	1.40
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	13.29	1	10%	12.13
Bulle	Traffico lento	6.82	2	5%	6.23

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, rapporto esplicativo

	Gestione del traffico	1.90	2	5%	1.83
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	14.69	1	10%	13.34
Burgdorf	Traffico lento	11.16	2	5%	10.29
Chablais	Traffico lento	4.09	1	10%	3.71
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	6.56	1	10%	5.97
Delémont	Traffico lento	6.26	2	5%	5.95
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	5.83	1	10%	2.66
Fribourg	Traffico lento	5.04	2	5%	4.83
	Gestione del traffico	1.41	2	5%	1.34
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	4.28	1	10%	3.77
Frauenfeld	Traffico lento	6.15	1	10%	3.15
Grand Genève	Traffico lento	47.01	2	5%	43.77
Kreuzlingen-Konstanz	Traffico lento	14.45	2	5%	9.89
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	5.67	1	10%	4.83
Langenthal	Traffico lento	14.50	2	5%	11.71
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	14.00	3	0%	13.51
Lausanne-Morges	Traffico lento	46.55	3	0%	38.89
	Gestione del traffico	2.16	2	5%	0.97
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	1.51	2	5%	1.29
Limmattal	Traffico lento	4.78	2	5%	4.29
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	7.88	2	5%	5.94
Locarnese	Traffico lento	10.18	2	5%	9.75
	Gestione del traffico	4.71	1	10%	4.25
	Riqualfica e sicurezza spazio stradale	12.81	2	5%	7.95

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, rapporto esplicativo

Luganese	Traffico lento	8.19	1	10%	7.34
Luzern	Traffico lento	50.10	2	5%	37.86
	Gestione del traffico	9.15	2	5%	8.71
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	1.51	1	10%	1.09
Mendrisiotto	Traffico lento	24.86	3	0%	24.83
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	3.00	1	10%	3.23
Obersee	Traffico lento	21.60	2	5%	17.66
	Gestione del traffico	2.44	1	10%	2.20
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	4.40	2	5%	4.03
RUN	Traffico lento	16.18	2	5%	15.38
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	33.42	2	5%	32.73
Solothurn	Traffico lento	9.58	2	5%	8.86
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	5.94	1	10%	3.49
St.Gallen-Bodensee	Traffico lento	142.48	3	0%	137.49
	Gestione del traffico	5.00	2	5%	4.77
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	17.30	2	5%	16.80
Talkessel Schwyz	Traffico lento	21.50	2	5%	19.83
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	6.54	1	10%	2.51
Thun	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	1.11	1	10%	0.97
Unteres Reusstal	Traffico lento	9.00	2	5%	8.46
	Gestione del traffico	0.60	2	5%	0.57
Valais central	Traffico lento	29.85	2	5%	28.80
	Gestione del traffico	6.81	1	10%	5.69
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	20.44	2	5%	17.80

Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, rapporto esplicativo

Werdenberg-Liechtenstein	Traffico lento	33.95	2	5%	31.43
Wil	Traffico lento	46.73	2	5%	41.11
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	10.43	3	0%	10.17
Winterthur und Umgebung	Traffico lento	10.13	2	5%	9.29
Zug	Traffico lento	30.24	3	0%	24.05
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	26.36	2	5%	21.70
Zürich Oberland	Traffico lento	16.46	2	5%	12.45
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	3.20	2	5%	2.98
Zürich-Glattal	Traffico lento	42.03	3	0%	38.35
	Gestione del traffico	3.20	2	5%	1.90
	Riqualifica e sicurezza spazio stradale	17.35	2	5%	16.65

Allegato 5: Benchmark Gestione del traffico

Agglomerato	Codice ARE	N. della misura	Misura	Priorità secondo l'agglomerato	Costi (mio CHF)	Portata delle misure	Costi per persona interessata	Benchmark (CHF / Pers.)	Priorità secondo la Conf.	Costi potenzialmente cofinanziabili secondo il benchmark (mio. CHF)
-------------	------------	-----------------	--------	--------------------------------	-----------------	----------------------	-------------------------------	-------------------------	---------------------------	---

Assi di trasporto

Basel	2701.3.113	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A	7.84	7'363	1'065	460	A	3.39
Fribourg	2196.3.086	3M.02.03	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne	A	5.15	10'714	481	460	A	4.93
Fribourg	2196.3.087	3M.02.04	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg	A	5.59	9'200	608	460	A	4.23
Fribourg	2196.3.095	3M.03.01	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	A	6.69	9'015	742	460	A	4.15
Obersee	3336.3.022	MIV3.2	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	B	6.81	10'157	670	460	B	4.67
Talkessel Schwyz	91372.3.018	ÖV.11	Busbevorzugungsmassnahmen	B	0.00	9'455	0	460	C*	0.00

Gestione capillare del traffico

Bern	0351.3.158	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	A	8.30	31'076	267	680	A	8.30
Bern	0351.3.128	NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	A	10.88	229'578	47	680	B	10.88
Burgdorf	0404.3.029	MIV-O-1	Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	A	7.72	23'128	334	680	A	7.72
St.Gallen-Bodensee	3203.3.082	9.4	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	A	9.26	31'503	294	680	A	9.26

Allegato 6: Benchmark Misure di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale

		Dati dell'agglomerato					Criteri per il cofinanziamento			
Agglomerato	Codice ARE	N. della misura	Misura	Priorità (A/B)	Costi (mio. CHF)	TGM (2030/2035)	Portata delle misure	Categoria TGM	Priorità secondo la Conf.	Costi potenzialmente cofinanziabili secondo il benchmark (mio. CHF)

Attraversamento di località

Aareland	2581.3.018	OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K103	A	27.5	29'000	3	3	A	21.33
Aargau-Ost	4021.3.006	BGK_05	Fislisbach: BGK Ortsdurchfahrt K268 2. Etappe inkl. Knoten ESP mit Zufahrten K268 und K411	A	6.59	12'300	3	2	A	4.34
Aargau-Ost	4021.3.015	BGK_14	Obersiggenthal: BGK Hertensteinstrasse K 428	A	6.99	7'800	3	2	A	6.99
Aargau-Ost	4021.3.019	BGK_18	Zufikon: BGK Zugerstrasse K262	A	5.99	8'300	3	2	A	5.61
Basel	2701.3.094	M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	B	35.16	13'250	3	2	C*	13.52
Basel	2701.3.103	M4	Therwil, Umgestaltung Orstdurchfahrt	A	6.03	15'500	3	3	A	2.30
Bellinzonese	5002.3.017	TIM 2.4	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso - Sementina)	A	6.07	17'000	3	3	A	3.72
Bern	0351.3.011	MIV-O-2	Vechigen/Boll, Anpassung Orstdurchfahrt	A	6.42	13'800	2	2	A	3.88
Brig-Visp-Naters	6002.3.027	VS1	Aufwertung und Verkehrssicherheits Ortskerne	A	6.6	13'800	2	2	A	6.60
Delémont	6711.3.010	1.26a	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	A	9.32	7'500	3	2	A	9.32
Fribourg	2196.3.084	3M.02.01	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	A	7.5	23'700	3	3	A	7.50
Fribourg	2196.3.088	3M.02.05	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	B	5.67	25'000	3	3	B	3.70
Fribourg	2196.3.141	3M.09.01	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	A	6.15	23'570	3	3	A	6.15
Grand Genève	6621.3.064	31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	B	8.72	16'750	3	3	B	8.72
Grand Genève	6621.3.119	35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la Route de Base	B	20.28	21'000	1	3	C	20.28
Obersee	3336.3.018	GV3.7	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	A	8.57	12'500	3	2	A	6.38

		Dati dell'agglomerato					Criteri per il cofinanziamento			
Agglomerato	Codice ARE	N. della misura	Misura	Priorità (A/B)	Costi (mio. CHF)	TGM (2030/2035)	Portata delle misure	Categoria TGM	Priorità secondo la Conf.	Costi potenzialmente cofinanziabili secondo il benchmark (mio. CHF)
RUN	6458.3.068	I12.1a	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré : notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot - Andrié	B	5.68	20'000	3	3	B	5.68
RUN	6458.3.183	N11.1b	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	A	5.14	20'000	3	3	B	5.14
Talkessel Schwyz	91372.3.021	MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	A	7.94	18'000	3	3	B	2.52
Talkessel Schwyz	91372.3.020	MIV.07	BGK Ortskern Schwyz	B	6.25	39'300	3	3	B	6.25
Talkessel Schwyz	91372.3.019	MIV.09	BGK Schwyzerstrasse	A	5.16	20'200	3	3	A	3.11
Unteres Reusstal	1201.3.075	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Instandsetzung und Strassenumgestaltung Dorfstrasse	A	6.6	6'500	2	1	C	6.12
Valais central	6266.3.047	M8.4	Sécurisation de la route de Riondaz-Guillamo	A	6.08	5'000	3	1	C	3.95
Wil	3425.3.011	MIV 2.6	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	B	7.5	11'500	3	2	B	7.50
Wil	3425.3.035	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	A	6.3	14'000	3	2	A	6.30
Zürich-Glattal	0261-1.3.078	G_GV1c	Zürich – Rosengartentram/Rosengartentunnel – Teil Aufwertung Strasse	B	16.75	35'000	3	3	C*	16.75
Zürich-Glattal	0261-1.3.059	G_GV6c	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf - Überlandstrasse	A	9.26	25'000	3	3	A	7.65

Quartieri

Aareland	2581.3.019	OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	A	10.6	20'500	3	3	B	7.40
Aargau-Ost	4021.3.088	BGK_02	Baden: BGK Schadenmühle - Teil BGK	A	6.36	23'800	3	3	A	4.59
Basel	2701.3.106	M7	Basel: Heuwaage-Binnergerstrasse	A	17.08	12'500	3	2	A	6.63
Basel	2701.3.115	Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	A	44	10'000	3	2	A	16.83

		Dati dell'agglomerato					Criteri per il cofinanziamento			
Agglomerato	Codice ARE	N. della misura	Misura	Priorità (A/B)	Costi (mio. CHF)	TGM (2030/2035)	Portata delle misure	Categoria TGM	Priorità secondo la Conf.	Costi potenzialmente cofinanziabili secondo il benchmark (mio. CHF)
Bern	0351.3.016	MIV-O-6-b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	A	5.94	14'500	3	2	A	5.66
Fribourg	2196.3.106	3M.04.03	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	A	17.6	11'000	3	2	A	6.48
Grand Genève	6621.3.046	30-31	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	A	9.12	60'000	3	3	A	1.53
Grand Genève	6621.3.051	30-41	Requalification rue Boissonas (PAV): Croix verte nord-sud, aménagements MD et paysagers	B	27.37	7'000	3	1	C	9.69
Grand Genève	6621.3.093	32-2-13	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport	A	17.23	19'000	3	3	A	5.87
Lausanne-Morges	5586.3.103	5a.CL.02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	B	9.3	20'300	3	3	B	9.30
Obersee	3336.3.013	GV3.2	Ortsdurchfahrt und Zentrumsbereich Schmerikon	A	10.89	10'400	2	2	KP Bfs	9.18
Obersee	3336.3.015	GV3.4	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	A	5.08	10'000	3	2	A	5.08
RUN	6458.3.028	H10.5a	Requalification de la RC5 : priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1ère étape	A	6.77	14'000	3	2	A	6.77
RUN	6458.3.029	H10.5b	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2ème étape	B	5.58	18'000	3	3	B	5.58
St.Gallen-Bodensee	3203.3.013	3.1.2	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	B	6.02	19'000	3	3	B	6.02
St.Gallen-Bodensee	3203.3.014	3.1.3	St.Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	B	12.04	24'000	3	3	B	12.04
St.Gallen-Bodensee	3203.3.015	3.1.4	St.Gallen, Stadtraum Bruggen	B	6.94	31'000	3	3	B	6.94
St.Gallen-Bodensee	3203.3.016	3.1.5	St.Gallen, Stadtraum Krontal	B	5.56	19'000	3	3	B	5.56
Valais central	6266.3.005	M1.5	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	B	6.95	20'500	3	3	B	6.95
Valais central	6266.3.042	M7.6	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	A	6.71	12'000	3	2	B	2.45
Wil	3425.3.012	MIV 2.9	BGK Bahnhofstrasse Uzwil - Oberuzwil	A	6	7'000	3	1	KP n. r.	6.00
Wil	3425.3.028	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	A	8.7	12'000	3	2	B	8.57
Zürich Oberland	0121.3.078	GV2	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon - Zürcherstrasse	B	5.91	25'000	3	3	B	3.32
Zürich Oberland	0121.3.057	LV8	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Bercholdstrasse	A	5.91	15'000	3	2	A	2.45
Zürich-Glattal	0261-1.3.018	G_LV5c	Dübendorf - Bahnhofstrasse	A	5.91	20'500	3	3	B	5.91

		Dati dell'agglomerato					Criteri per il cofinanziamento			
Agglomerato	Codice ARE	N. della misura	Misura	Priorità (A/B)	Costi (mio. CHF)	TGM (2030/2035)	Portata delle misure	Categoria TGM	Priorità secondo la Conf.	Costi potenzialmente cofinanziabili secondo il benchmark (mio. CHF)

Piazze

Basel	2701.3.095	M19	Basel: Aeschenplatz	B	30.14	25'000	2	3	B	15.30
Chablais	6153.3.029	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	A	7.1	15'000	2	2	A	4.95
Chablais	6153.3.034	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	A	11.15	15'000	3	2	A	9.03
Fribourg	2196.3.142	3M.09.02	Requalification de la place des Sports - secteur Saint-Léonard	A	7.14	8'200	2	2	KP n. r.	7.14
Fribourg	2196.3.143	3M.09.03	Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard	B	5.72	8'200	3	2	KP n. r.	5.72
Grand Genève	6621.3.082	32-1-14	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	A	5.27	33'400	3	3	A	2.69
Limmattal	0261-2.3.006	GV4	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	B	6.9	17'320	3	3	B	1.84
Valais central	6266.3.002	M1.2	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	A	6.39	7'500	3	2	A	6.39
Zürich-Glattal	0261-1.3.037	Z_MIV1	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	A	10.84	32'500	3	3	A	10.20

Allegato 7: Dati di base per la determinazione dei costi complessivi

Agglomerato	Abitanti 2015 parte svizzera	Abitanti 2014 parte svizzera	Abitanti parte estera
Aareland	211 590	211 590	211 590
Aargau-Ost	238 957	122 824	238 957
Basel	517 100	362 355	781 655
Bellinzona	53 501	30 040	53 501
Bern	368 931	298 831	368 931
Biel/Bienne	111 464	62 098	111 464
Brig-Visp	36 992	22 437	36 992
Bulle	31 006	17 524	31 006
Burgdorf	29 878	20 206	29 878
Chablais	42 384	21 916	42 384
Coude du Rhone	17 651	13 652	17 651
Delémont	21 093	14 898	21 093
Frauenfeld	31 539	21 695	31 539
Fribourg	117 758	73 920	117 758
Genève	559 590	374 511	773 829
Kreuzlingen	31 625	18 887	123 424
Langenthal	15 447	12 507	15 447
Lausanne	361 046	245 657	361 046
Locarno	63 213	31 322	63 213
Lugano	143 119	102 909	159 036
Luzern	218 699	148 210	218 699
Mendrisiotto	51 668	43 317	216 670
Obersee	115 471	61 102	115 471
RUN	130 816	85 940	146 625
Solothurn	79 077	43 900	79 077
St.Gallen-Bodensee	244 823	162 033	246 468
Talkessel Schwyz	26 863	16 818	26 863
Thun	97 372	48 578	97 372
Unteres Reusstal	29 522	15 265	29 522
Valais Central	106 540	60 283	106 540
Werdenberg-Liechtenstein	24 171	12 756	60 223
Wil	74 344	37 882	74 344
Winterthur und Umgebung	174 493	91 376	174 493
Zug	117 695	105 842	117 695
Zürich Oberland	125 039	60 619	125 039
Zürich-Glattal-Limmattal	1 092 020	821 231	1 092 020

Allegato 8: Valori limite per i costi complessivi

Programma d'agglomerato	Valore limite tra i costi medi e quelli bassi	Valore limite tra i costi elevati e quelli medi
Aareland	351,78	708,89
Aargau-Ost	378,84	763,42
Basel	881,76	1776,88
Bellinzonese	86,46	174,23
Bern	654,06	1318,03
Biel-Bienne/Lyss	179,52	361,76
Brig-Visp-Naters	60,72	122,36
Bulle	50,16	101,08
Burgdorf	50,16	101,08
Chablais	67,32	135,66
Coude du Rhône - Martigny	30,36	61,18
Delémont	35,64	71,82
Frauenfeld	53,46	107,73
Fribourg	195,36	393,68
Grand Genève	943,14	1900,57
Kreuzlingen-Konstanz	51,48	103,74
Langenthal	27,06	54,53
Lausanne-Morges	610,5	1230,25
Locarnese	99	199,5
Luganese	245,52	494,76
Luzern	369,6	744,8
Mendrisiotto	92,4	186,2
Obersee	184,14	371,07
RUN	219,12	441,56
Solothurn	127,38	256,69
St.Gallen-Bodensee	411,18	828,59
Talkessel Schwyz	44,22	89,11
Thun	153,12	308,56
Unteres Reusstal	46,86	94,43
Valais central	172,26	347,13
Werdenberg-Liechtenstein	38,28	77,14
Wil	117,48	236,74
Winterthur und Umgebung	277,86	559,93
Zug	215,16	433,58
Zürich Oberland	196,02	395,01
Zürich-Glattal-Limmattal	1897,5	3823,75

Allegato 9: Osservazioni critiche presentate dal gruppo di esperti esterni

Stellungnahme «SecOp tre» Prüfprozess 3G (Anhang Erläuterungsbericht)

14. September 2018 | Anhang 9 Stellungnahme SOP

von Roman Frick, Benoit Ziegler, Herbert Elsener

1. Auftrag Second Opinion

Aufgaben

Wie in den vorangegangenen zwei Generationen hat das ARE auch für die Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation ein externes Expertenteam – ARGE «SecOp tre» bestehend aus INFRAS, Metron, mrs – beauftragt, den Prüfprozess zu begleiten. Die Aufgaben der Second Opinion (SOP) umfassten im Wesentlichen drei Bestandteile:

- **Expertenmeinung Programmwirkung und Massnahmenpriorisierung:** Die SOP hatte den Auftrag, sich für jedes eingereichte Agglomerationsprogramm eine unabhängige Meinung zu bilden. Die Programmwirkung war über alle Programme zu beurteilen. Für die Beurteilung der Massnahmen wurde vorgängig zusammen mit dem ARE eine Auswahl getroffen. Die SOP konzentrierte sich auf grössere Massnahmen und / oder solche, zu deren Beurteilung ein vertieftes fachliches Hintergrundwissen nötig war. Im Unterschied zur zweiten Generation hat die SOP ihre Beurteilung nicht vorgängig mit dem ARE abgestimmt, sondern jeweils direkt in den konferenziellen Bereinigungen eingebracht (analog Prüfprozess 1G). Die Wirkungspunkte und Argumente für die Programm- und Massnahmenbeurteilungen wurden ins zentrale PAVIS-System eingetragen und erst auf die Konferenzen hin freigeschaltet. An den Konferenzen wurden die Argumente von ARE, ASTRA, BAV, BAFU und SOP diskutiert und jeweilige Konsense erarbeitet. Diese Zwischenergebnisse wurden im Rahmen von drei Bilanzateliers im 2017 sowie einer Genehmigungskonferenz im Juni 2018 nochmals im Quervergleich überprüft und konsolidiert.
- **Qualitätssicherung Prüfberichte:** Die Prüfberichte wurden grundsätzlich vom ARE verfasst. Die SOP hat diese in den Teilen Programm- und Massnahmenbewertung zweimal systematisch gegengelesen und Ergänzungen oder Anpassungen vorgeschlagen. Dabei ging es nicht mehr darum, die Bewertung als solche zu hinterfragen, sondern die Argumente und Nachvollziehbarkeit zu verbessern.
- **Fachliche Inputs und Prozessbegleitung:** Die SOP stand dem ARE während dem gesamten Prüfprozess für spezifisch auftauchende Fachfragen zur Verfügung. Insbesondere anlässlich

der Bilanzateliers gab es Bedarf zu ausgewählten Fachinputs (z.B. Umgang mit Elektrifizierungsprojekten, Park&Ride Anlagen oder zur Bewertungsmethodik der Umsetzungsperformance). Die Fachinputs flossen auch in Form einer systematischen Gegenlesung des Erläuterungsberichts ein. Die SOP verfasste zudem die (bundesinternen) Protokolle der Konferenzen und Bilanzateliers.

Organisation des SOP Teams

Der Grossteil der Arbeiten wurde durch das Kernteam von je einem Experten der drei beteiligten Büros erbracht. Innerhalb der Büros war eine Stellvertretung bestimmt für Ausfallsituationen. Zudem standen Drittextperten für die Klärung spezifischer Fachfragen zur Verfügung. Für jedes der 37 Agglomerationsprogramme wurde innerhalb des Kernteams ein Hauptexperte und ein Stv-Experte bestimmt. Beide mussten das Unabhängigkeitsprinzip einhalten, d.h. durften in der Erarbeitung der jeweiligen APs nicht involviert gewesen sein. Die SOP nahm in der Regel auch mit diesen zwei Vertretern an den konferenziellen Bereinigungen teil. Bei den Bilanzateliers nahmen jeweils alle drei Experten teil.

2. Würdigung Prüfmethodik

2.1. Allgemein

Gesamthaft beurteilen wir die Bewertungsmethodik als stufengerecht und zweckmässig. Der qualitative Ansatz war durch die Vielfalt an Meinungen der unterschiedlichen Amtsvertretungen gut abgestützt. Die bereits durch zwei vorangegangene Prüfprozesse konsolidierte Methodik sowie die Erfahrung bei vielen der beteiligten Amtsvertreter war deutlich zu spüren. Im Vergleich zum Prüfprozess der ersten Generation war somit das gemeinsame Verständnis der Prüfkriterien deutlich besser. Dies zeigte sich namentlich darin, dass die Prüf-Erstergebnisse der Konferenzen in den Bilanzateliers im Vergleich zu früheren Prüfprozessen recht stabil waren bzw. weniger korrigiert werden mussten.

Trotz Erfahrung hinsichtlich Prüfmethodik war der Aufwand zur Meinungsbildung – d.h. Studium der ein- und nachgereichten Programmdokumente, Planungsstudien, etc. – auch in der dritten Generation für alle Beteiligten enorm und stösst zusehends an Grenzen. Erschwerend kommt mit jeder zusätzlichen Generation hinzu, dass nicht nur die aktuelle Version beurteilt werden muss, sondern auch die Kohärenz zu den Vorgängergenerationen.

Die Prüfung der Grundanforderungen erfolgt rein ARE-intern. Dies ist grundsätzlich nachvollziehbar bzw. wäre nur schon aufwandmässig von den übrigen Beteiligten nicht leistbar. Die Schwierigkeit bei der Prüfung der GA ist die fehlende Bemessungsgrundlage. Die Prüfung erfolgt rein qualitativ. Es gab einige Agglomerationsprogramme, welche eine stringente Herleitung von Massnahmen und Strategien aufgrund des Handlungsbedarfs vermissen lassen (GA3-

GA5), eine Rückweisung aus diesem Grund aber als zu hart eingestuft wurde. Aus Sicht «SecOp tre» sollten die GA eher gestrafft dafür als Must-Kriterien ausformuliert werden.

Neues Element der Prüfmethode war die Beurteilung der Umsetzungsperformance und damit die Möglichkeit zu einem Abzug bei den Wirkungspunkten. Die Methodik zur Umsetzungsperformance (URep) wurde vom ARE zusammen mit Experten vorgängig zum Prüfprozess erarbeitet und während dem Prüfprozess verfeinert. Die Methodik hat sich insgesamt bewährt, bringt aber fürs ARE nochmals erhöhten Aufwand. Vereinfachungen sind insofern schwierig, weil man die Einschätzungen der Agglomerationen nicht unreflektiert übernehmen kann bzw. der Bund eine ergänzende, über die Agglomerationen vergleichbare Beurteilung vornehmen muss.

Der zu Beginn des Prozesses offene rechtliche Rahmen (NAF-Abstimmung im Frühjahr 2017) hatte eine gewisse Unsicherheit gebracht, vor allem in den Fachgesprächen mit den Agglomerationen. Trotz dieser konnte der Prüfprozess auf einer stringenten fachlichen Ebene und Kontinuität durchgeführt werden.

2.2. Massnahmenpriorisierung

Auf dem Hintergrund, dass die Umsetzung von Massnahmen aus den zwei Vorgängergenerationen teilweise stark verzögert vorankommt, erhielt die Beurteilung der Planungs-, Bau- und Finanzierungsreife im Prüfprozess 3G eine deutlich höhere Bedeutung als in den Vorgängergenerationen. Aus Sicht «SecOp tre» setzte sich zurecht eine vergleichsweise strenge Beurteilung durch, insbesondere bei Grossprojekten. Hier kann die Planungsreife bei Einzelmassnahmen i.d.R. recht objektiv beurteilt werden. Bei den neu als «Pauschalen» zusammengefassten Massnahmenpaketen (mit Einzelmassnahmen < 5 Mio. CHF) sind die Anforderungen gemäss Weisung jedoch sehr weich und der Reifegrad bei den Pauschalen wurde nicht in Frage gestellt. Hier wird erst das Umsetzungsreporting der folgenden Generationen zeigen, ob diese vielen kleinen Projekte so einfach umsetzbar sind. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere LV- und Strassengestaltungsprojekte wegen gesamtverkehrlicher Abhängigkeiten im Strassenraum häufig Verzögerungen erfahren.

Die Beurteilung des Kosten-Nutzen Verhältnisses auf Stufe der Massnahmen ist wegen schwer standardisierter Skalen zwischen verschiedenen Massnahmentypen eher qualitativer Natur.

Die ergänzenden quantitativen Quervergleiche sind bei den Tramprojekten hilfreich, bei den Strassenprojekten zeigen sich immer mehr Schwierigkeiten punkto Vergleichbarkeit der Projekte. Die Methodik war ursprünglich für klassische Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen entwickelt worden. Solche Projekte sind immer seltener, wichtiger sind Knoten-bezogene Kapazitätsausbauten mit komplexeren Wirkungszusammenhängen.

Schwer tut sich der Prüfprozess mit der Kategorie «Eigenleistungen», welche von den Agglomerationen als solche zur Prüfung beim Bund eingereicht werden. Die Heterogenität der als «Eigenleistungen» eingereichten Massnahmen ist nach wie vor gross. Hier sollte Klarheit geschaffen werden, was der Bund erwartet: Werden ganz gezielte zusätzliche, aber nicht mitfinanzierbare Leistungen auf Stufe Agglomeration erwartet? Oder sollen sie alle «Ohnehin»-Massnahmen und Daueraufgaben aufzählen (z.B. ÖV-Betriebsmassnahmen, Luftreinhaltmassnahmen, Strassenunfallsanierungen, Strassen-Erhaltungsplanung, etc.)?

Noch mangelhaft ist der Abstimmungsnachweis zwischen Agglo-Massnahmen und übergeordneten nationalen oder kantonalen Massnahmen. Dies hat einerseits mit Unsicherheiten infolge rollender Planungsprozesse zu tun (Parallelität von STEP- und Agglo-Prüfprozessen), andererseits drücken sich aber auch viele Agglomerationen um klare «Wenn-Dann-» Aussagen. Es wird vor allem zu wenig aufgezeigt, was passiert, wenn ein (von den Agglomerationen erwünschter aber seitens Bund nicht gesicherter) Ausbau nicht oder stark verzögert kommt. Gibt es einen «Plan B» seitens Agglomerationen?

Eine generelle Schwierigkeit bei der Massnahmenbeurteilung liegt in der unterschiedlichen Qualität der ein- oder nachgereichten Planungsgrundlagen auf Projektebene. Bearbeitungstiefe, Vollständigkeit und Qualität von Vorstudien, Vorprojekten, o.a. sind unterschiedlich und die Nachvollziehbarkeit des Planungsstands war häufig schwierig und in den Massnahmenblättern zu wenig stringent dargestellt.

2.3. Programmwirkung

Grundsätzlich war die Notengebung nach den vier Wirkungskriterien WK1-4 transparent, fair und von einer hohen Differenziertheit bei der Argumentation geprägt. Der Prozess hatte dabei eine hohe Bedeutung. Die Notengebung erfolgte nicht nach einer arithmetischen Logik, sondern argumentativ, wie es die Weisung des UVEK auch vorsieht. Dies hat sich im Grundsatz bewährt. Wie bereits oben erwähnt, konnten die Mitglieder des Bewertungsteams auf Erfahrungen der Vorgängergenerationen aufbauen. Korrekturen von Erstbeurteilungen aufgrund von Quervergleichen in den Bilanzateliers waren eher selten.

Bei den Wirkungskriterien WK3 und WK4 sind die Unsicherheiten bei der Beurteilung grösser als in den anderen zwei WK1 und WK2. Dies hat vor allem damit zu tun, dass die Abstimmung von Verkehr und Siedlung die Hauptaufgabe von Agglomerationsprogrammen ist. Zudem sind Sicherheits- und Umweltgewinne häufig Folge von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen. Eigenständige Sicherheits- und Umweltprogramme sind Gegenstand anderer Instrumente oder übergeordneter Planungsebenen. Es stellt sich zusehends die Frage, ob diese zwei WKs nicht tiefer zu gewichten sind. Zudem wurde der Wirkungsumfang in der Weisung 3G nicht angepasst, d.h. umfasste auch alle bisherigen Massnahmen. Dieser Umstand wird mit zunehmender Anzahl Generationen problematisch.

Bei der Programmwirkung im Bereich Verkehr (WK1) am kontroversesten diskutiert wurden Massnahmen zum Ausbau von Strassenkapazitäten. Es fehlen oft aufeinander abgestimmte Gesamtplanungen inkl. flankierende Massnahmen mit entsprechendem Reifegrad um «gute» Strassenausbaumassnahmen aus Sicht Programm Agglomerationsverkehr würdigen zu können.

Ebenfalls schwierig bleibt die Beurteilung der Wirksamkeit von Siedlungsmassnahmen. Relativ gut beurteilbar sind Anstrengungen zur Umsetzung von Entwicklungsschwerpunkten. Hingegen sind die Massnahmen zur Siedlungsverdichtung im Bestand äusserst vage bzw. beschränken sich i.d.R. auf Zielsetzungen und die Umsetzung wird an die Gemeinden delegiert. Dieser Tatbestand ist in der Raumplanung gesamtschweizerisch bekannt. Gleichwohl gibt es gute Planungsansätze, die auch Mehrwerte auf Stufe der Agglomerationen bringen können (aktive Begleitung von Arealentwicklungen, Beratungsangebote, Erfahrungsaustausche, Unterstützung von Pilotprojekten, etc.). Die Anforderungen an «gute» Siedlungsmassnahmen auf Stufe Agglomeration sind zu schärfen. Dies vor allem deshalb, weil die übergeordneten Rahmenbedingungen und Ziele in den überarbeiteten kantonalen Richtplänen als Folge von RPG1 definiert sind (Siedlungsbegrenzung, Dichteziele, u.ä.).

2.4. Umsetzungsperformance

Im Prüfprozess 3G wurde zum ersten Mal die Umsetzungsperformance (URep) beurteilt mit der Möglichkeit von der Programmwirkung (Potenzialsicht) einen Abzug von 1-2 Punkten zu machen. Die grundsätzlich separate Prüfung und Darstellung von (potenziellen) Programmwirkungen und davon abzuziehender Umsetzungsperformance ist transparent und sollte beibehalten werden. Die vorgängig in einem Expertenprozess erarbeitete Methodik hat sich grundsätzlich als wirkungsvoll erwiesen, hat jedoch Optimierungspotenzial. So erhielten die qualitativ beurteilten Kriterien der Qualität und Kohärenz der Berichterstattung (UR1+2) mit 2 von 4 URep-Kriterien ein gleich hohes Gewicht gegenüber der eigentlichen Performance (quantitative Kriterien) von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen (UR3+4). Die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung wird mit zunehmenden Generationen eine Grundanforderung und die Performance i.e.S. darf etwas stärker gewichtet werden.

Für das ARE ergab sich ein zusätzlicher Aufwand im Prüfprozess. Insgesamt hat sich das ARE dem Thema sehr umfassend und seriös angenommen. Die Argumentationen zuhanden des Prüfteams waren sehr differenziert und in den Bilanzateliers hat man sich viel Zeit genommen, über Quervergleiche die Prüfergebnisse schrittweise zu konsolidieren. Der Aufwand konnte v.a. dadurch einigermaßen begrenzt werden, dass die Eigeneinschätzungen der Agglomerationen zum Umsetzungsstand der Einzelmassnahmen (Kriterien U3 und U4) übernommen wurden. Dadurch entstanden jedoch gewisse Verzerrungen (d.h. mit sich selber mehr oder weniger selbstkritische Agglomerationen). Diesem Umstand wurde einigermaßen gerecht, dass man

bei der Endbeurteilung den zwei qualitativen URep-Kriterien gleich viel Gewicht beigemessen hat wie den quantitativen.

Optimierungsvorschläge Prüfmethodik

- Programmwirkung enger definieren, d.h. nicht mehr alle Vorgängermassnahmen miteinbeziehen. Zu den nationalen und übergeordneten kantonalen Massnahmen ist primär der Abstimmungsnachweis zu erbringen.
- Nachweis der Generationenkohärenz auf verschiedenen Stufen des Prüfprozesses etablieren (Grundanforderungen, Herleitung von Massnahmen, Programmwirkung) und Bedeutung des Handlungsbedarfs in einer Generation X hervorheben (aktualisierter Handlungsbedarf, was ist erledigt, was ist noch zu tun).
- Abgrenzungen zwischen Leistungen auf Stufe Agglomeration gegenüber Daueraufgaben auf übergeordneter Ebene in den Bereichen Siedlung, Sicherheit und Umwelt schärfen. Dabei sollen die unterschiedlichen Ausgangslagen in den Kantonen berücksichtigt werden (z.B. regionale Richtplanung, kantonales Verkehrssicherheitsmonitoring, u.a.m.). Erwartungen an die «Mehrwerte» auf Stufe Agglomerationen in den Themenbereichen Siedlung (WK2), Sicherheit (WK3) und Umwelt (WK4) vis-à-vis von übergeordneten (Dauer-)Aufgaben präzisieren.
- Zudem ist eine Untergewichtung der WK3 (Sicherheit) und WK4 (Umwelt) zu prüfen – soweit dies rechtlich möglich ist (die aktuellen rechtlichen Grundlagen definieren zwar die vier Wirkungskriterien, sagen aber nichts über deren Gewicht). Das Instrument Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr setzt den fachlichen Schwerpunkt in diesen zwei Bereichen. Für Verkehrssicherheit und Umwelt gibt es andere Instrumente (Luftreinhaltepläne, Sicherheitsaudits, etc.).
- Subkriterien in den WK1-4 teilweise schärfen und Abstimmung S+V besser integrieren. Im Grossen und Ganzen haben sich die Subkriterien aber bewährt.
- Erwartungen an die Einreichung von «Eigenleistungen» klären. Stärkere Fokussierung auf echte Eigenleistungen der Agglomerationen (nicht mitfinanzierbare Massnahmen, aber nicht alle Daueraufgaben aufzählen).
- Bei der Beurteilung der Grundanforderungen objektive Must-Kriterien definieren.
- Bei der Beurteilung der Umsetzungsperformance besser unterscheiden zwischen Grundanforderungen (formelle Vorgaben an Berichterstattung) sowie Beurteilung Performance und Umsetzungskohärenz.

3. Würdigung Prüfprozess

Den Ablauf des Bewertungsprozesses beurteilen wir insgesamt sehr positiv. Der Prozess war vom ARE gut vorbereitet, strukturiert und transparent geführt worden. Die Federführung der Beurteilung und Notengebung lag zwar beim ARE; es bestand aber genügend Flexibilität und Raum für Diskussionen bei Meinungsverschiedenheiten. Die (wenn auch kurz) vorgängig abgegebenen Benotungen und Argumentarien halfen, sich auf die wichtigsten Zusatz- oder Gegenargumente vorzubereiten. Dadurch konnte das Zeitmanagement an den Konferenzen und Bilanzateliers eingehalten werden. Wegen der vorzeitigen Abgabe der ARE-Einschätzung hätte man die Präsentationen sogar kürzer halten können, um noch mehr Zeit für den Diskurs zu bekommen.

Nach eigener Wahrnehmung war die ARGE insgesamt gut in den Prozess integriert und akzeptiert. Hilfreich waren insbesondere auch planerisch vertiefte Kenntnisse bei der Massnahmenbeurteilung, welche die ARGE mit drei Büros und schweizweiter Tätigkeiten einbringen konnte.

Der Ablauf mit Feedback- und Plausibilisierungsrunden in dreistufigen Bilanzateliers waren sehr hilfreich bzw. notwendig gewesen, um die Robustheit der Argumente und Resultate zu stärken. Zwar spürte man bei vielen Beteiligten eine gewisse Routine und Erfahrung, gleichwohl sind fachlich und wegen neuen Personen im Prüfprozess diese Iterationen zwingend.

Die Atmosphäre zwischen den Beteiligten war gut. Die einzelnen Bundesvertreter waren insgesamt gut integriert und deren Beiträge wichtig. Nicht einfach waren auch in dieser Generation die Parallelität von STEP- und AP-Prüfprozessen. Die Informationen mussten ständig auf den neuesten Stand gebracht werden. In einzelnen Punkten (z.B. Finanzierung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen) herrschte bis zum Schluss Ungewissheit, was in die Bundesvorlagen kommen wird.

Der Einbezug der Agglomerationen in zwei Phasen war zweckmässig. Die Motivation der Agglomerationen mitzuwirken war hoch, die Auseinandersetzung hart aber konstruktiv. Als sehr grosse Herausforderungen stellten sich die zwei engen Zeitfenster heraus, in denen die Agglomerationen Zusatzinformationen (1. Fachgespräch) bzw. Anträge formulieren mussten (2. Gespräch zu den Entwürfen Prüfberichte). Die Zeitfenster wurden zwar frühzeitig kommuniziert, für die Agglomerationen war die Beschaffung der Informationen und Abstimmung mit verschiedenen Beteiligten in derart kurzen Zeiträumen aber grenzwertig. Für den Prüfprozess selber war vor allem das Zeitfenster zur Verarbeitung von Zusatzinformationen nach den jeweiligen Fachgesprächen sehr kurz. Es ergab sich zuweilen auch ein grosses Missverhältnis zwischen dem Informationsgehalt der eingereichten offiziellen AP-Berichten und den Zusatzdokumenten.

Generell ist der Aufwand zur Verarbeitung der Informationsfülle für alle Beteiligten enorm. Bereits eine saubere Analyse der offiziellen Dokumente (Hauptberichte, Massnahmenblätter) ist aufwändig. Die Beurteilung der grösseren Massnahmen ist aber auf zusätzliche Projektunterlagen angewiesen. Diese Unterlagen sind in den meisten Fällen erst später nachgeliefert worden.

Optimierungsvorschläge Prüfprozess

- Die formellen Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen sind zu präzisieren. Insbesondere sind für die wichtigsten Massnahmen die aktuellsten Planungsstudien einzufordern (nicht erst nach der Fragerunde).
- Bei der Beurteilung der Massnahmen wäre neben der Triage, was die SOP zu prüfen hat, auch eine explizite Festlegung sinnvoll, welche Massnahmen das ASTRA resp. BAV vertiefter anschauen sollten (mit Blick auf Abstimmung STEP-Prozesse).
- Bei der Organisation der konferenziellen Bereinigungen hat sich die vorgängige Abgabe der Beurteilungsvorschläge des ARE sehr bewährt. Der dadurch gewonnene Spielraum könnte für den Diskurs noch stärker genutzt werden (d.h. kürzere Präsentationen). Generell darf sich das ARE erlauben, bezüglich Zusatzargumenten seitens der Bundesämter und SOP noch stärker nachzufragen bzw. zu insistieren. Im Umgang mit verbleibenden Meinungsverschiedenheiten ist wie bisher die protokollarische Festhaltung und andererseits das nochmalige Ansprechen im Rahmen der späteren Bilanzateliers wichtig.
- Auch Organisation und Ablauf der Bilanzateliers waren im Grundsatz sehr gut. Wünschenswert wäre, die ergänzenden quantitativen Grundlagen zu den Benchmarks/Quervergleichen etwas früher zu bekommen. Weil viele Zusatzinformationen jedoch bei den Agglos nachgefordert werden mussten, ist dies schwierig. Entsprechend ist in der neuen Richtlinie deutlicher auch auf die erwarteten quantitativen Grundlagen hinzuweisen.

4. Würdigung Ergebnis

4.1. Qualität Agglomerationsprogramme der 3. Generation

Insgesamt darf festgehalten werden, dass Agglomerationsprogramme nach drei Generationen Erfahrung ein etabliertes Planungsinstrument darstellen mit einem thematisch sehr breiten und analytisch differenzierten Ansatz. Für Übersichten der planerischen Vorhaben sowie Abstimmung Siedlung und Verkehr im städtisch geprägten Raum der Schweiz sind sie unverzichtbar geworden.

Erfreulicherweise haben in der 3. Generation auch einige Agglomerationen qualitativ zulegen können. Dies ist insbesondere bei mittelgrossen Agglomerationen zu beobachten. Auch die neu eingereichten Programme haben bereits ein sehr gutes Qualitätsniveau erreicht. Mutmasslich wird zusehends auch mit anderen Agglomerationen verglichen, was der Sache dient.

Gleichzeitig ist jedoch bei einigen Agglomerationen eine gewisse Stagnation in der 3. Generation zu konstatieren. In gewissen Fällen ist dies nachvollziehbar, namentlich dort, wo die bisherigen Strategien, Zukunftsbilder, etc. vom Bund ausdrücklich gelobt wurden und der Fokus auf die Umsetzung dieser Strategien gelegt wurde. In anderen Fällen konnten die bereits in früheren Prüfberichten kritisierten Aspekte nicht wesentlich verbessert werden.

Analysen und Zukunftsbilder sind insgesamt auf einem sehr guten Niveau. Stark verbesserungswürdig sind die Teilstrategien sowie eine transparente Darstellung des Handlungsbedarfs. Die Teilstrategien sind häufig zu wenig konkret. Beispielsweise war erstaunlich, dass bei vielen Programmen im Bereich ÖV Angebotskonzepte im Bahn- und Busverkehr fehlten. Viele Agglomerationen begnügen sich mit der (textlichen) Formulierung allgemeiner Ziele. Damit ist der Mehrwert der Teilstrategien gegenüber dem Zukunftsbild zu klein. Der ungenügend dargestellte Handlungsbedarf ist vor allem auf die zunehmende Bedeutung der Generationenkohärenz zurückzuführen. Es wird immer wichtiger (aber auch aufwändiger) transparent zu zeigen, was bereits geleistet (oder zumindest geplant) ist und welche neuen Vorhaben noch notwendig sind.

Was in dieser Situation erschwerend dazukommt ist der teilweise stark verzögerte Umsetzungsprozess. Offenbar hat man in den Vorgängergenerationen die Planungsreife überschätzt. Viele Agglomerationen reagieren noch ungenügend auf diese Situation. Die Herleitung und Priorisierung der neuen Massnahmen ist zu wenig stringent oder die Teilstrategien werden ungenügend an neue Rahmenbedingungen angepasst. Entsprechend ist auch die Berichterstattung zum Umsetzungsstand in vielen Fällen verbesserungswürdig. Es gilt nicht nur die einzelnen Massnahmen durch zu deklarieren, sondern klare Folgerungen bezüglich Teilstrategien und Herleitung neuer Massnahmen zu ziehen.

Auf der anderen Seite sehen wir bedeutendes Straffungspotenzial bei der (mittlerweile sehr umfassenden) Berichterstattung. Namentlich die Analysen und gewisse Teile der Massnahmenblätter könnten entschlackt werden. Dazu sollte der Bund die Anforderungen stärker priorisieren.

4.2. Ergebnis der Wirkungsbeurteilung und Mitfinanzierung

37 Agglomerationsprogramme wurden beim Bund eingereicht und beurteilt. Eines davon hat die Grundanforderungen nicht erfüllt. Aus Sicht der SOP haben auch andere Agglomerationsprogramme die Grundanforderungen eher knapp erfüllt. Gut lesbare kartographische Darstellungen und nachvollziehbarer roter Faden zwischen Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen haben wie bereits oben angesprochen deutliches Verbesserungspotenzial.

Die 36 verbliebenen Agglomerationsprogramme erreichen zwischen 2 und 9 Wirkungspunkten. Wie bereits in den vorangehenden zwei Generationen hat kein AP die sehr hohe Wirkung von 10-12 Punkten erreicht. Dies ist neben anderen Gründen darauf zurückzuführen, dass es bei WK3 (Sicherheit) und WK4 (Umwelt) besonders schwierig ist das Maximum von 3 Wirkungspunkten zu erreichen. Das Instrument Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr hat in Sicherheits- und Umweltbelangen weniger Handlungskompetenz.

Vier Agglomerationsprogramme erreichen die Limite von 4 Punkten nicht und sind daher aus der Mitfinanzierung ausgeschlossen. Auf dem Hintergrund der neu eingeführten Umsetzungsbeurteilung (3 von 4 Programmen fallen wegen dem Umsetzungsmalus unter die Mindestwirkung von 4 Punkten) ist diese «Durchfallquote» durchaus mit dem Ergebnis früherer Generationen vergleichbar.

Die Wirkung der verbleibenden 32 Programme wurde insgesamt etwas tiefer beurteilt als in der zweiten Generation. Auch dies ist zunächst auf die neu eingeführte Umsetzungsperformance zurückzuführen, aber nicht nur. Der Anspruch an die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist bei der 3. Generation nochmals gestiegen (weil man Erfahrungswerte voraussetzen konnte). Die oben erwähnte Stagnation bei einigen Programmen, v.a. im Strategieteil, führte bei der Punktegebung zu gewissen Abzügen. Dies vor allem dann, wenn bereits in früheren Prüfberichten auf solche Mängel hingewiesen wurde. Diese Situation ist bei grossen, mittleren und kleinen Agglomerationen anzutreffen. Eine systematische Ungleichbehandlung zwischen den Grössenklassen können wir nicht ausmachen. Insgesamt schätzt die SOP das Ergebnis der Wirkungsbeurteilung durch die vielen Iterationen und Quergleiche als robust und fair ein.

Dies gilt auch für die Mitfinanzierung von Massnahmen. Nimmt man die Bundesbeiträge pro Kopf der Präsenzbevölkerung so erhalten die kleinen Agglomerationen am meisten. In früheren Generationen hatten v.a. Grossagglomerationen Gelder für bedeutende Eisenbahn-

projekte erhalten. Seit der Einführung von Bahninfrastrukturfonds (BIF) und Agglomerationsfonds (NAF) werden im schienengebundenen Verkehr nur noch Tram- und Stadtbahnprojekte über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert. In diesem Punkt sticht in der 3. Generation die Mitfinanzierung der Limmattalbahn als augenfälligstes Ergebnis bei der Mittelverteilung heraus. Hier zeigt sich, dass auch mit den neuen Rechtsgrundlagen das Potenzial besteht, dass eine Agglomeration in einer Generation X deutlich mehr Gelder erhalten kann. Solche Situationen sind gegenüber den anderen Agglomerationen gut zu erklären. Insgesamt führen die neuen Rechtsgrundlagen aber zu einem gewissen Ausgleich der Beiträge zwischen den Agglomerationen. Damit verbunden ist auch eine Verschiebung hin zu mehr Bundesgelder in den Fuss- und Veloverkehr sowie Gesamtverkehrs- bzw. Strassenraumprojekte (sog. BGKs) im Vergleich zu ÖV-Projekten der Vorgängergenerationen.

Schliesslich ist festzustellen, dass der Anteil an B-Projekten gegenüber den A-Projekten im Vergleich zu früheren Generationen etwas zugenommen hat. Hier drückt sich die Vorsicht vieler Agglomerationen aus, mit Blick auf verzögerte Projekte bereits bewilligter A1- und A2-Projekten. Damit nimmt die Planungsunsicherheit tendenziell zu. Die Planungsreife dieser B-Projekte gilt es mit Blick auf die AP der 4. Generationen deutlich voranzutreiben.