



Rif.: M214-0196

Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015

Rapporto per la consultazione

giugno 2013

Indice

1	Punti essenziali del progetto.....	5
1.1	Situazione iniziale: legge sul fondo infrastrutturale.....	5
1.1.1	Visione d'insieme della legge sul fondo infrastrutturale	5
1.1.2	Completamento della rete delle strade nazionali	5
1.1.3	Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali	5
1.1.4	Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati	6
1.1.5	Contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche	6
1.1.6	Coordinamento dei programmi «Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato»	6
1.2	Genesi e contenuto del programma Traffico d'agglomerato.....	7
1.2.1	Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione	7
1.2.2	Programma Traffico d'agglomerato di 1 ^a generazione: stato di attuazione	8
1.3	Programma Traffico d'agglomerato di 2 ^a generazione	9
1.3.1	Situazione iniziale.....	9
1.3.2	Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)).....	9
1.3.3	Procedura e metodologia d'esame	11
1.3.3.1	Procedura d'esame	11
1.3.3.2	Metodologia.....	12
1.3.4	Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato	13
1.3.4.1	Adempimento dei requisiti di base	13
1.3.4.2	Risultati della prioritizzazione delle misure	13
1.3.4.3	Risultati della valutazione degli effetti dei programmi	15
1.3.4.4	Analisi dei risultati.....	18
1.3.5	Programma Traffico d'agglomerato.....	20
1.3.5.1	Aliquota di contribuzione	20
1.3.5.2	Lista A.....	20
1.3.5.3	Lista B.....	20
1.3.5.4	Panoramica dei programmi d'agglomerato	21
1.3.6	Cofinanziamento del traffico d'agglomerato: futuro fabbisogno finanziario	23
1.3.6.1	Traffico d'agglomerato: cofinanziamento da parte della Confederazione.....	23
1.3.6.2	Cofinanziamento efficiente e mirato	23
1.3.6.3	Traffico d'agglomerato: un settore importante anche in futuro	23
1.3.6.4	Insufficienza dei mezzi finanziari a disposizione.....	24
1.3.6.5	Distinzione più chiara tra il finanziamento delle ferrovie e quello del traffico d'agglomerato	24
1.3.6.6	Traffico d'agglomerato: fabbisogno finanziario ancora consistente	25
1.4	Attuazione del programma Traffico d'agglomerato	26
1.4.1	Convenzione sulle prestazioni	26
1.4.2	Accordo sul finanziamento	27
1.4.3	Prossime tappe	27
2	Commento ai singoli articoli.....	27
3	Ripercussioni	28
3.1	Per la Confederazione	28
3.2	Per i Cantoni, le città e i Comuni.....	28
3.3	Per l'economia	29
3.4	Per il territorio e l'ambiente	30
4	Programma di legislatura.....	31
5	Aspetti giuridici.....	31
5.1	Costituzionalità e legalità	31
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	31
5.3	Forma dell'atto	31

5.4	Subordinazione al freno delle spese.....	31
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	31
6	Allegato.....	32
6.1	Allegato 1 – Lista misure Ferrovia, priorità A.....	32
6.2	Allegato 2 – Lista misure Ferrovia, priorità B.....	33
6.3	Allegato 3 – Lista misure Traffico motorizzato privato, priorità A.....	34
6.4	Allegato 4 – Lista misure Traffico motorizzato privato, priorità B.....	35
6.5	Allegato 5 – Lista misure Traffico lento, priorità A	36
6.6	Allegato 6 – Lista misure Traffico lento, priorità B	38
6.7	Allegato 7 – Lista misure Autobus, priorità A.....	40
6.8	Allegato 8 – Lista misure Autobus, priorità B.....	41
6.9	Allegato 9 – Lista misure Nodi multimodali, priorità A	42
6.10	Allegato 10 – Lista misure Nodi multimodali, priorità B	43
6.11	Allegato 11 – Lista misure Gestione del traffico, priorità A.....	44
6.12	Allegato 12 – Lista misure Gestione del traffico, priorità B.....	45
6.13	Allegato 13 – Lista misure Riqualifica/Sicurezza dello spazio stradale, priorità A.....	46
6.14	Allegato 14 – Lista misure Riqualifica/Sicurezza dello spazio stradale, priorità B.....	48
6.15	Allegato 15 – Lista misure Tram, priorità A.....	49
6.16	Allegato 16 – Lista misure Tram, priorità B.....	49
6.17	Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 (disegno)	50

Elenco delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
FAFI	Messaggio del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto indiretto (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria); FF 2012 1283
FInFer	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
LFIT	Legge federale del 6 ottobre 2006 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 (Legge sul fondo infrastrutturale); RS 725.13
LPAmb	Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente); RS 814.01
LPN	Legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio; RS 451
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali; RS 725.116.2
NPC	Decreto federale del 3 ottobre 2003 concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale; RS 725.116.21
TL	Traffico lento
TMP	Traffico motorizzato privato
TP	Trasporti pubblici
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
USTRA	Ufficio federale delle strade

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale: legge sul fondo infrastrutturale

1.1.1 Visione d'insieme della legge sul fondo infrastrutturale

Il 1° gennaio 2008 è entrata in vigore la 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 (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT; RS 725.13). Con la LFIT la Confederazione mette a disposizione, per vent'anni, 20,8 miliardi di franchi per i seguenti quattro settori (livello dei prezzi 2005, rincaro e IVA esclusi):

- completamento della rete delle strade nazionali: 8,5 miliardi;
- eliminazione dei problemi di capacità sull'attuale rete delle strade nazionali: 5,5 miliardi;
- miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche: 0,8 miliardi.

I mezzi del fondo infrastrutturale sono destinati ad assicurare in modo efficace e rispettoso dell'ambiente la mobilità necessaria a una società e un'economia efficienti (art. 4 cpv. 1 LFIT). L'impiego delle risorse finanziarie a disposizione è basato su una visione globale dei trasporti che include tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi, dà la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture, tiene conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico, include il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente e mira a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese (art. 4 cpv. 2 LFIT).

1.1.2 Completamento della rete delle strade nazionali

La rete delle strade nazionali è stata definita, nelle grandi linee, nel pertinente decreto federale del 1960. Per ultimare la rete approvata nel 1960 e realizzare i completamenti decisi successivamente, occorre colmare ancora alcune lacune. I progetti necessari a tale scopo sono parte integrante del completamento della rete delle strade nazionali, che rimane un compito congiunto di Confederazione e Cantoni. Conformemente all'articolo 5 capoverso 2 LFIT, l'Assemblea federale ha sbloccato i mezzi finanziari per il completamento della rete delle strade nazionali parallelamente all'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale (art. 2 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705).

1.1.3 Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

Ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, sono problemi di capacità quelli posti dai tratti della rete delle strade nazionali che presentano sovraccarichi tali da ostacolare in modo durevole la funzionalità dell'insieme della rete. Di regola ogni quattro anni, il Consiglio federale informa l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chiede di sbloccare i crediti per il periodo successivo (art. 6 LFIT).

L'attuale rete delle strade nazionali presenta problemi di capacità in diversi punti, quelli più gravi comportano rallentamenti e code anche al di fuori degli orari di punta. Per eliminare questi problemi sono messi a disposizione 5,5 miliardi di franchi attinti dal fondo infrastrutturale. Nel messaggio dell'11 novembre 2009 concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari (FF 2009 7301) il Consiglio federale ha sottoposto in una visione globale un programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Nel programma sono stati definiti i problemi esistenti e i provvedimenti necessari per eliminarli.

Per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, le Camere federali hanno sbloccato, nel quadro della seconda fase delle misure di stabilizzazione a favore della congiuntura,

300 milioni di franchi, destinati a realizzare i progetti più urgenti Härkingen–Wiggertal e Blegi–Rütihof (messaggio dell'11 febbraio 2009 concernente la seconda tappa delle misure di stabilizzazione congiunturale: prima aggiunta A al preventivo per il 2009 e altre misure; FF 2009 823). Il Parlamento ha sbloccato un'altra tranches di fondi con il decreto federale del 21 settembre 2010 concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari (FF 2010 6085): dei 5,5 miliardi complessivi sono quindi stati sbloccati 1,535 miliardi di franchi.

È ora in corso di elaborazione il secondo programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari. La procedura di consultazione, iniziata il 10 aprile scorso, terminerà il 7 agosto 2013.

1.1.4 Miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati

Nelle città e negli agglomerati esiste un'impellente necessità di strade e infrastrutture ferroviarie per poter sviluppare il sistema dei trasporti. Un sistema di trasporti ben funzionante negli agglomerati contribuisce a migliorare la qualità di vita della popolazione e a rafforzare la piazza economica.

Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato 2,559 miliardi di franchi per progetti urgenti e pronti per la realizzazione tesi a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 3 e 4 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

Basandosi sul programma per il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato che il Consiglio federale ha sottoposto all'Assemblea federale l'11 novembre 2009 (messaggio 09.083 concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011; FF 2009 7221), il 21 settembre 2010 il Parlamento ha sbloccato 1510,62 milioni di franchi (decreto federale del 21 settembre 2010 concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari; FF 2010 6085): dei 6 miliardi di franchi complessivi sono quindi stati sbloccati 4069,62 milioni, da impiegare per misure singole e pacchetti di misure.

1.1.5 Contributi per il mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche

Le prestazioni della Confederazione in favore delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche sono versate sotto forma di contributi forfettari calcolati in funzione della lunghezza delle strade. Il Consiglio federale designa i Cantoni beneficiari (art. 8 LFIT). I Cantoni con strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche che ricevono contributi forfettari conformemente all'articolo 8 LFIT sono designati nell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (art. 18 e allegato 3 OUMin). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato i crediti per il settore «contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche» (art. 5 del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale).

1.1.6 Coordinamento dei programmi «Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato»

Alla stregua di quanto fatto con i programmi di 1^a generazione, si è voluto garantire nuovamente un coordinamento costante procedendo a un aggiornamento parallelo dei due programmi in oggetto («Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali» e «Traffico d'agglomerato»). L'esame dei programmi d'agglomerato è durato circa un anno. Nel quadro di questo esame, tutti gli Uffici federali interessati hanno effettuato un'approfondita analisi dei singoli agglomerati, armonizzando le misure proposte con i relativi provvedimenti sovraordinati per le ferrovie e le strade nazionali. Allo stesso tempo, l'Ufficio federale delle strade ha elaborato le basi per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Procedendo in questo modo, è stato possibile assicurare, nel corso di tutto il processo, la concertazione tra i due programmi concernenti il traffico d'agglomerato e l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Il programma Traffico d'agglomerato è stato concepito nell'ottica di aumentare l'efficienza e la sostenibilità del sistema dei trasporti negli agglomerati, ottimizzandone in particolare la qualità e la sicurezza e migliorando nel contempo lo sviluppo territoriale e la qualità dell'ambiente. Gli obiettivi principali dei programmi d'agglomerato sono lo sviluppo verso l'interno degli insediamenti, il trasferimento del traffico ai tra-

sporti pubblici e al traffico lento nonché un deflusso, nel limite del possibile, sostenibile del restante traffico motorizzato privato.

1.2 Genesi e contenuto del programma Traffico d'agglomerato

1.2.1 Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato: stato di attuazione

In concomitanza con l'approvazione della legge sul fondo infrastrutturale, l'Assemblea federale ha sbloccato 2,559 miliardi di franchi per l'esecuzione di 23 progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato (cfr. decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale; FF 2007 7705). Questo consentirà non solo di ottenere un primo sostanziale miglioramento a livello di traffico d'agglomerato, ma anche di evitare un accumulo di progetti in attesa di realizzazione. La condizione per il cofinanziamento da parte della Confederazione era l'inizio dei lavori entro la fine del 2008 (art. 7 cpv. 1 LFIT). Numerosi progetti sono già stati terminati e inaugurati (Metro M2, ferrovia della Glattal, tram Zürich West, tram Bern West, ecc.); un progetto è stato bocciato in votazione popolare e quindi scartato (tangente al centro di Frauenfeld), mentre tutti gli altri, eccetto quello della tangente al centro di Frauenfeld, sono stati avviati entro il termine previsto. I crediti (25 mio. fr.) destinati al progetto scartato sono disponibili per altri progetti nel quadro dei programmi d'agglomerato. Lo stato delle singole misure infrastrutturali è illustrato nelle tabelle 1 e 2 qui sotto.

Tabella 1

Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie (reti celeri regionali) per il traffico d'agglomerato

	Progetto	Stato (31.12.2012)
a.	Linea di transito Zurigo (DML), 1 ^a tappa rete celere regionale	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2015
b.	Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2014
c.	Raccordo ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CE-VA)	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2017

Tabella 2

Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato

	Progetto	Stato (31.12.2012)
a.	ZH Ferrovia della Glattal («Glattalbahn»), tappe 2 e 3	Tappa 2 in corso e conteggiata; tappa 3 in corso, conteggio in programma per il 2013
b.	ZH Tram Zürich West	In esercizio, conteggio in programma per il 2014
c.	BE Tram Bern West	In esercizio, conteggio in programma per il 2013
d.	BE Wankdorfplatz, prolungamento della linea tranviaria	Messa in esercizio nel dicembre 2012; fine del progetto in programma per giugno 2013
e.	LU Raddoppio dei binari, tratta sotterranea della Zentralbahn	Parzialmente in esercizio, conteggio in programma per il 2014
f.	ZG Ferrovia cittadina Zugo, 1° completamento parziale	In esercizio, conteggio in programma per il 2013
g.	ZG Rinnovo della strada cantonale n. 4 «Rampa nord»	Messa in esercizio nel luglio 2010; fine del progetto in programma per fine 2013
h.	FR Ponte e galleria della Poya	In costruzione, messa in esercizio in programma per settembre 2014
i.	SO Sgraviò del carico di traffico sulla regione di Olten	In costruzione, apertura il 24 aprile 2013

Progetti urgenti e pronti per la realizzazione nel settore del traffico d'agglomerato			
j.	BS	Spostamento della linea tranviaria St. Johann / Pro Volta	Parzialmente in esercizio, conteggio in programma per il 2017
k.	BS	Prolungamento della linea tranviaria per Saint Louis e Weil am Rhein, Basilea	Linea per Saint Louis sospesa; linea per Weil am Rhein in costruzione, messa in esercizio in programma per giugno 2014
l.	BL	Stazione di Dornach Arlesheim / ampliamento a binario doppio a Stollenrain	In esercizio, conteggio in programma per il 2013
m.	BL	H2 Pratteln–Liestal	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2013
n.	AG	Tracciato proprio WSB tra Suhr e Aarau	In esercizio, conteggio in programma per il 2013
o.	TG	Tangente centro di Frauenfeld	Progetto interrotto in seguito a votazione popolare negativa
p.	VD	Ouchy–Les Croisettes, Metro M2	In esercizio, apertura il 18 settembre 2008; conteggio effettuato
q.	VD	Stazione di Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In esercizio, conteggio in programma per il 2015
r.	VD	Interventi nell'ambito della rete TL 2008	In costruzione, messa in esercizio in programma per dicembre 2015
s.	GE	Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In esercizio, conteggio in programma per il 2013
t.	GE	Tram Onex–Bernex	In esercizio, conteggio in programma per il 2014

Sebbene sia troppo presto per poter fare un bilancio complessivo delle misure, laddove tali misure sono già state implementate è comunque già possibile percepirne l'efficacia. La linea metropolitana M2 a Losanna, per esempio, ha già registrato un numero di passeggeri superiore a quello stimato, il che ne dimostra l'importanza per la qualità di vita e l'elevata efficacia nell'attrattiva dell'agglomerato Losanna-Morges. La Wankdorfplatz (BE), dal canto suo, è una componente chiave nella realizzazione, ormai del tutto avviata, del principale polo di sviluppo cantonale di Berna.

1.2.2 Programma Traffico d'agglomerato di 1^a generazione: stato di attuazione

Il 21 settembre 2010 il Parlamento ha adottato il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011¹, sbloccando così 1510,62 milioni di franchi per il programma Traffico d'agglomerato di 1^a generazione. Una volta sbloccati i crediti, è stato possibile concludere le convenzioni sulle prestazioni tra il DATEC e gli enti responsabili dei vari programmi d'agglomerato (art. 24 OUMin²). Le convenzioni, in tutto 26, sono state concluse in tempi molto brevi e decisamente inferiori a un anno.

Alla firma delle convenzioni sulle prestazioni è seguita quella degli accordi sul finanziamento delle misure singole e dei pacchetti di misure, accordi stipulati con i servizi specializzati dell'USTRA e dell'UFT. Con i 57 accordi sul finanziamento (48 con l'USTRA per un totale di 159 mio. fr. e 9 con l'UFT per un totale di 395 mio. fr.) stipulati entro il 31 dicembre 2012 sono stati impegnati 554 milioni di franchi provenienti dai contributi federali, ovvero il 37 per cento del credito complessivo assegnato ai programmi d'agglomerato di 1^a generazione. Dall'inizio del 2011 alla fine del 2012 gli agglomerati hanno prelevato circa 230 milioni di franchi da tale credito (= ca. 1/6). Ciò dimostra che il cofinanziamento dei programmi di 1^a generazione è stata avviato con successo. Sebbene le esperienze siano ancora limitate essendo trascorsi soltanto due anni, si è tuttavia già intravista la necessità di perfezionare questo strumento di cofinanziamento migliorando le sinergie tra i partner coinvolti (Confederazione, Cantoni, agglomerati, città e Comuni) al fine di garantire un'attuazione più rapida dei programmi.

¹ FF 2010 6087

² RS 725.116.21, RU 2007 5987

I tempi non sono ancora maturi per poter effettuare una valutazione dell'efficacia, perché, per il momento, sono state implementate soltanto misure singole. Si può però già constatare un avanzamento dello stato d'attuazione sia delle misure finanziabili (relative all'infrastruttura) sia di quelle non finanziabili (nell'ambito degli insediamenti e dei trasporti). Un altro successo riconducibile ai programmi d'agglomerato consiste nella maggiore apertura nei confronti di una pianificazione congiunta di Cantoni, città e Comuni negli spazi funzionali.

1.3 Programma Traffico d'agglomerato di 2^a generazione

1.3.1 Situazione iniziale

Conformemente all'articolo 7 capoverso 2 LFIT, il sostegno ai trasporti nell'agglomerato è retto dagli articoli 17a–17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin). La Confederazione accorda pertanto contributi per infrastrutture di traffico che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati. I contributi sono versati per il potenziamento dell'infrastruttura in favore del traffico stradale, ferroviario e lento. I contributi possono essere concessi anche per finanziare misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe; sono esclusi i contributi d'esercizio (art. 17a LUMin). I mezzi vanno impiegati dove si concentrano i problemi viari, ossia dove il miglioramento dell'infrastruttura si traduce nel migliore rapporto costi-benefici. Il Consiglio federale chiede lo sblocco dei crediti per le misure più efficaci che, nell'arco di quattro anni, saranno verosimilmente pronte per essere realizzate e di cui si può garantire il finanziamento.

L'Assemblea federale sblocca i mezzi finanziari di norma ogni quattro anni (cosiddette generazioni di programmi d'agglomerato; art. 7 cpv. 4 LFIT). La prima tranche di fondi è stata sbloccata con effetto dal 2011 (cfr. n. 1.1.4 e FF 2010 6087). Il presente disegno di decreto concerne lo sblocco dei mezzi finanziari a partire dal 2015. La procedura è disciplinata nelle disposizioni d'esecuzione (OUMin) e nelle Istruzioni emanate dal DATEC. Altre basi di riferimento sono: il manuale «Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione», elaborato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e indirizzato ai Cantoni e agli agglomerati; il messaggio del 14 novembre 2001³ concernente la nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC); il messaggio del 7 settembre 2005⁴ concernente la legislazione esecutiva della NPC; il messaggio del 2 dicembre 2005⁵ relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali; le spiegazioni riguardanti l'OUMin.

Il programma Traffico d'agglomerato si basa sui programmi d'agglomerato (parte «Trasporti e insediamento») inoltrati dagli enti responsabili. Di regola, l'ente responsabile è formato da uno o più Cantoni e da altri enti locali (Comuni o Regioni). Un programma d'agglomerato comprende un'analisi della situazione attuale e futura dei trasporti e dell'insediamento nell'agglomerato, illustra le grandi linee dello scenario che si intende realizzare, evidenzia la necessità d'intervento e presenta, in una pianificazione globale Trasporti + Insediamento, le strategie parziali e le misure a carattere infrastrutturale e non infrastrutturale che consentono di migliorare a lungo termine il sistema dei trasporti.

1.3.2 Programmi d'agglomerato presentati (domande di finanziamento)

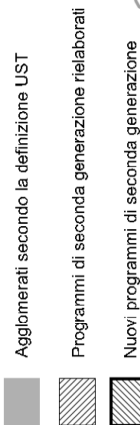
Entro il termine del 30 giugno 2012 sono stati presentati, per esame, all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale 41 programmi d'agglomerato di 2^a generazione (cfr. fig. 1). I programmi sono considerati domande di aiuto finanziario ai sensi della legge sui sussidi. I 41 programmi riguardano il 90 per cento degli agglomerati svizzeri, 23 Cantoni, circa 800 città/Comuni e vari enti locali in Germania, Francia, Italia, Austria e nel Liechtenstein.

³ FF 2002 2065

⁴ FF 2005 5349

⁵ FF 2006 701

Figura 1



© ARE

franchi. Il contributo della Confederazione è pari al 30-50 per cento, ossia a 6-10 miliardi di franchi, il che supera di cinque volte le risorse finanziarie disponibili: nel fondo infrastrutturale, che scadrà nel 2027, soltanto 1,9 miliardi di franchi sono riservati ai programmi d'agglomerato.

Ne consegue che le risorse devono essere concentrate sulle misure che presentano il migliore rapporto costi-benefici. Il Consiglio federale intende pertanto impiegare i mezzi di cui si chiede lo sblocco in questa sede per cofinanziare le misure con un'efficacia buona o ottima che, nell'arco di quattro anni dall'entrata in vigore del decreto federale, saranno verosimilmente pronte per essere realizzate e di cui si può garantire il finanziamento. I contributi federali da investire nei progetti in questione ammontano a 1557,08 milioni (lista A; cfr. n. 1.3.5.2), copribili con i due miliardi ancora a disposizione. I crediti necessari per le misure con efficacia ottima o buona che non saranno pronte per essere realizzate e di cui non si può garantire il finanziamento prima del 2019 e quelli per le misure la cui efficacia dev'essere ancora ottimizzata (lista B; cfr. n. 1.3.5.3) sono pari a 1397,30 milioni. Questo importo supera il credito d'impegno votato dal Parlamento e destinato allo sblocco dei mezzi per i programmi di 3^a generazione, per i quali sono ancora disponibili circa 373,30 milioni (cfr. n. 1.3.6). Sono state retrocesse le misure che richiedono ulteriori accertamenti, i cui costi vanno nettamente ridotti o la cui relazione costi-benefici va sensibilmente migliorata.

1.3.3 Procedura e metodologia d'esame

La procedura per la valutazione e l'esame dei programmi d'agglomerato sono definiti nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione», emanate dal DA-TEC il 14 dicembre 2010. La procedura è stata affinata sulla base delle esperienze maturate con i programmi d'agglomerato di 1^a generazione.

1.3.3.1 Procedura d'esame

La procedura d'esame dei programmi d'agglomerato è stata messa a punto con i programmi di 1^a generazione e, nella sostanza, è stata mantenuta invariata. Sono tuttavia stati apportati i correttivi rivelatisi necessari e opportuni sulla base della prima esperienza. La procedura è inoltre stata snellita, sia perché i programmi di 2^a generazione da esaminare erano molto più numerosi di quelli di 1^a generazione (41 invece di 30) sia perché agli agglomerati che hanno rielaborato i propri programmi sono stati concessi sei mesi supplementari per terminare i lavori. Questi due fattori hanno pertanto costretto la Confederazione a razionalizzare la procedura d'esame, il cui svolgimento può essere illustrato come segue.

Prima ancora di iniziare l'esame, è stata sottolineata l'importanza della collaborazione tra la Confederazione e gli enti responsabili dei programmi. Sono poi stati condotti colloqui d'orientamento con tutti gli enti responsabili; durante questi colloqui l'ARE ha informato in merito all'ulteriore sviluppo e all'ottimizzazione del programma d'agglomerato presentato. Gli enti responsabili dei nuovi programmi hanno avuto modo, dal canto loro, di presentare i progetti preliminari elaborati; l'ARE ne ha quindi effettuato una valutazione intermedia per accertarne la conformità con i requisiti di base definiti nelle istruzioni del 2010.

L'esame vero e proprio dei programmi d'agglomerato è stato poi eseguito dall'ARE in stretta collaborazione con l'USTRA, l'UFAM e l'UFT. Un gruppo di esperti esterni provenienti da studi privati di pianificazione e consulenza è inoltre stato incaricato di seguire il processo di verifica adottando un approccio critico e di formulare un secondo parere. Gli esperti sono stati selezionati sulla base di una procedura d'appalto pubblica.

In seguito a un esame preliminare dei programmi d'agglomerato, la Confederazione ha preparato un questionario, distribuito poi agli enti responsabili dei vari programmi affinché lo compilassero. Questo ha consentito agli esaminatori di chiarire determinate questioni, di comprendere meglio i programmi in esame e di ridurre il pericolo di fraintendimenti. Ove necessario, gli enti sono stati invitati a fornire documenti supplementari ed è stata condotta una seconda tornata di domande.

Dopodiché ogni ufficio federale coinvolto e gli esperti esterni hanno valutato, indipendentemente gli uni dagli altri, i programmi d'agglomerato e le misure. Le parti interessate si sono quindi incontrate per discutere le valutazioni, eliminare le divergenze e far confluire i risultati ottenuti in una valutazione consensuale. Sono inoltre stati condotti degli atelier di bilancio per effettuare un confronto trasversale di tutti i programmi d'agglomerato della Svizzera. Ciò ha permesso di assicurare che tutti i programmi e le misure venissero valutati in base a un criterio adeguato e nel rispetto delle loro specificità.

Nel corso del 2° trimestre 2013 i risultati dell'esame condotto dalla Confederazione (rapporti d'esame provvisori) sono stati presentati a tutti gli enti responsabili, con i quali sono stati discussi i dettagli tecnici. Questi colloqui servono in particolare a garantire che tutti gli argomenti rilevanti siano presi in considerazione nella valutazione e che la coerenza globale del programma venga rispettata nonostante le eventuali modifiche dell'ordine di priorità delle misure decise dalla Confederazione. Sulla scorta di quanto scaturito da questi colloqui e dalla procedura di consultazione sul presente disegno di decreto federale, alla fine del 2013 i risultati dell'esame saranno adeguati alla luce delle riconsiderazioni condotte nel quadro di un incontro interno alla Confederazione.

1.3.3.2 Metodologia

La Confederazione esamina i programmi d'agglomerato in tre fasi, dalle quali si evincono i contributi di finanziamento necessari: innanzitutto verifica se il programma d'agglomerato adempie i requisiti di base; dopodiché, valuta la fattibilità di cofinanziamento e la prioritizzazione delle misure (in particolare se la misura è pronta per la realizzazione e se il suo finanziamento è garantito, nonché il rapporto costi-benefici); e infine pondera gli effetti del programma e i suoi costi. Migliore è il rapporto costi-benefici del programma, maggiore sarà l'aliquota di contribuzione della Confederazione.

Prima fase: requisiti di base

Un programma d'agglomerato è considerato conforme ai requisiti di base se contiene tutte le informazioni rilevanti per assicurarne un esame fondato degli effetti e se il riscontro politico da parte dei principali attori (Cantoni, regioni e Comuni) è tale da garantirne l'attuazione.

Seconda fase: verifica della prioritizzazione delle misure

Nel quadro del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato viene verificata la fattibilità di cofinanziamento di ogni misura; in caso di risultato positivo, viene effettuata un'analisi costi-benefici. Le misure sono classificate in tre categorie:

- misure A, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono e che saranno pronte per la realizzazione con finanziamento garantito tra il 2015 e il 2018;
- misure B, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici ottimo o buono, ma che saranno pronte per la realizzazione con finanziamento garantito solo tra il 2019 e il 2022 oppure che presentano un rapporto costi-benefici soltanto sufficiente. Il rapporto costi-benefici di queste misure sarà riesaminato in occasione del prossimo sblocco di crediti (3^a generazione);
- misure C, ossia quelle che presentano un rapporto costi-benefici insufficiente o hanno un grado di avanzamento insufficiente per poter valutare il rapporto costi-benefici⁶.

Le misure A e B sono paragonabili in termini di rilevanza e sono considerate importanti per gli effetti del programma. Le misure A si distinguono dalle misure B principalmente per il loro grado di avanzamento. Inoltre, le misure B possono in molti casi essere ancora ottimizzate e conseguire così un migliore rapporto costi-benefici.

Per determinare il rapporto costi-benefici delle singole misure sono stati utilizzati i medesimi criteri applicati alla valutazione degli effetti del programma (vedi più avanti). Per quanto attiene i costi, è stata considerata la dimensione dell'agglomerato: è pertanto possibile che i costi di una misura considerati elevati per un piccolo agglomerato siano valutati medi o bassi nel contesto di un grande agglomerato.

Per ottenere risultati ancora più precisi, la valutazione di tram/treno, fermate della rete celere regionale, strade di alleggerimento dei centri e di circonvallazione, riqualifica di strade di attraversamento dei centri abitati, delle misure di gestione del traffico nonché del traffico lento è stata effettuata alla luce di criteri supplementari e integrata da un'analisi comparativa tra tutti gli agglomerati.

Terza fase: esame degli effetti del programma

L'ammontare dei contributi federali ai programmi d'agglomerato è stabilito in funzione dei loro effetti globali, i quali vengono determinati rapportandone i benefici ai costi. In base agli effetti così determinati, l'aliquota di contribuzione della Confederazione si situa tra il 30 e il 50 per cento. Solo un programma ottimo e relativamente contenuto nei costi può contare su un contributo del 50 per cento. Un programma sufficiente ma costoso non otterrà più del 30 per cento. Un programma con un effetto insufficiente o costi troppo elevati è respinto.

⁶ Vengono tuttavia contrassegnate a parte (come «misure C*») le misure con priorità C di cui la Confederazione riconosce sostanzialmente la necessità, ma che non possono rientrare nelle liste di misure A o B a causa di un rapporto costi-benefici insufficiente o perché non ancora pronte per essere realizzate.

Per la valutazione degli effetti del programma d'agglomerato fanno stato le misure della lista A dei programmi d'agglomerato di 1^a generazione, le misure delle liste A e B dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione, le prestazioni proprie, le misure cofinanziate con altri mezzi federali e le misure non infrastrutturali nei settori trasporti e insediamento. Non sono invece contemplate nella valutazione le misure della lista C. I benefici sono valutati in base ai seguenti obiettivi d'efficacia (art. 17d cpv. 1 e 2 LUMin⁷):

1. migliore qualità del sistema dei trasporti;
2. maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
3. minor carico ambientale e minor impiego di risorse;
4. maggior sicurezza del traffico.

Nelle Istruzioni del DATEC del 14 dicembre 2010 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato, i criteri d'efficacia sono stati precisati con indicatori e domande concrete di valutazione. Le domande determinanti per i singoli criteri sono riportate qui di seguito.

- Miglioramento della qualità dei sistemi dei trasporti: quanto contribuiscono le misure del programma d'agglomerato ad accelerare e ad aumentare la qualità dei trasporti pubblici (TP)? Quanto contribuiscono a migliorare in modo durevole la funzionalità della rete stradale? Viene migliorata la raggiungibilità dei poli di sviluppo abitativi e lavorativi? Viene aumentata la qualità del traffico pedonale e ciclistico?
- Promozione dello sviluppo verso l'interno degli insediamenti: quanto contribuisce concretamente il programma d'agglomerato a concentrare le attività in poli ben accessibili con i TP? Le misure concrete contemplano per esempio la delimitazione di poli di sviluppo, provvedimenti per il controllo dei nuovi azionamenti o per la gestione dei grandi generatori di traffico. Le misure inducono una valorizzazione della qualità urbanistica e una riduzione degli effetti di separazione?
- Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse: le misure contribuiscono a ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e fonico e il consumo di superficie? A quanto corrisponde la richiesta di superficie e quanto contribuiscono le misure all'effetto di frammentazione?
- Aumento della sicurezza del traffico: quanto concorrono ad aumentare la sicurezza del traffico misure quali la gestione del traffico, la sistemazione dell'area del traffico e gli adeguamenti della rete?

La procedura tiene conto della diversità dei programmi d'agglomerato. Tanto i costi quanto i benefici vengono di volta in volta valutati in funzione della dimensione dell'agglomerato. Anche un agglomerato piccolo o medio può raggiungere elevati benefici in rapporto alla propria dimensione. Nel caso di un grande agglomerato, per contro, i costi più elevati vengono relativizzati perché rapportati alla popolazione.

1.3.4 Risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato

1.3.4.1 Adempimento dei requisiti di base

Essendo tutti conformi ai requisiti di base, non è stato necessario respingere nessuno dei 41 programmi d'agglomerato presentati. I correttivi da apportare, come già fatto in passato, per la prossima generazione sono il risultato del più elevato livello qualitativo dei programmi.

1.3.4.2 Risultati della prioritizzazione delle misure

La Confederazione deve circoscrivere il proprio sostegno alle misure che, in applicazione degli obiettivi d'efficacia formulati nell'articolo 17d LUMin, presentano il migliore rapporto costi-benefici. Dalla prioritizzazione così effettuata risultano misure da cofinanziare nei settori riportati qui di seguito.

- Infrastrutture ferrovia e strade: l'idea di base del fondo infrastrutturale consisteva nel fornire un sostegno agli agglomerati nella realizzazione di infrastrutture centrali di trasporto negli agglomerati. Di conseguenza, la maggior parte dei fondi della Confederazione va destinata a queste infrastrutture. In considerazione del consumo relativamente ridotto di superficie e della loro elevata efficienza a livello di risorse, si tratta in primo luogo di investimenti nei trasporti pubblici nei centri urbani.
- Salto di qualità nel traffico lento: negli agglomerati, il traffico lento può assumere un ruolo centrale. Con costi relativamente contenuti è possibile ottenere una notevole efficacia. Una quota adeguata

⁷ RS 725.116.2; RU 2007 5794

dei mezzi della Confederazione va pertanto investita in provvedimenti atti a determinare un sensibile miglioramento della qualità nel traffico lento.

- Sicurezza negli spazi stradali: un altro fondamentale obiettivo d'efficacia è la sicurezza del traffico. Riqualficando le strade di attraversamento dei centri abitati è possibile migliorare in modo consistente e a costi relativamente contenuti la sicurezza del traffico, intendendo con essa anche la percezione soggettiva di sicurezza. Allo stesso tempo, queste misure concorrono a migliorare la qualità di residenza e quindi dell'insediamento.
- Nodi multimodali in prossimità di grandi stazioni concernenti tutti i mezzi di trasporto: questi nodi assolvono una funzione essenziale in quanto favoriscono la mobilità combinata e consentono quindi di sfruttare al massimo il potenziale del sistema dei trasporti.
- Gestione del sistema dei trasporti: anche questo tipo di misure riguarda tutti i mezzi di trasporto su strada e comprende diversi provvedimenti per stabilizzare il flusso del traffico, obiettivo d'efficacia, anche quest'ultimo, del tutto imprescindibile.

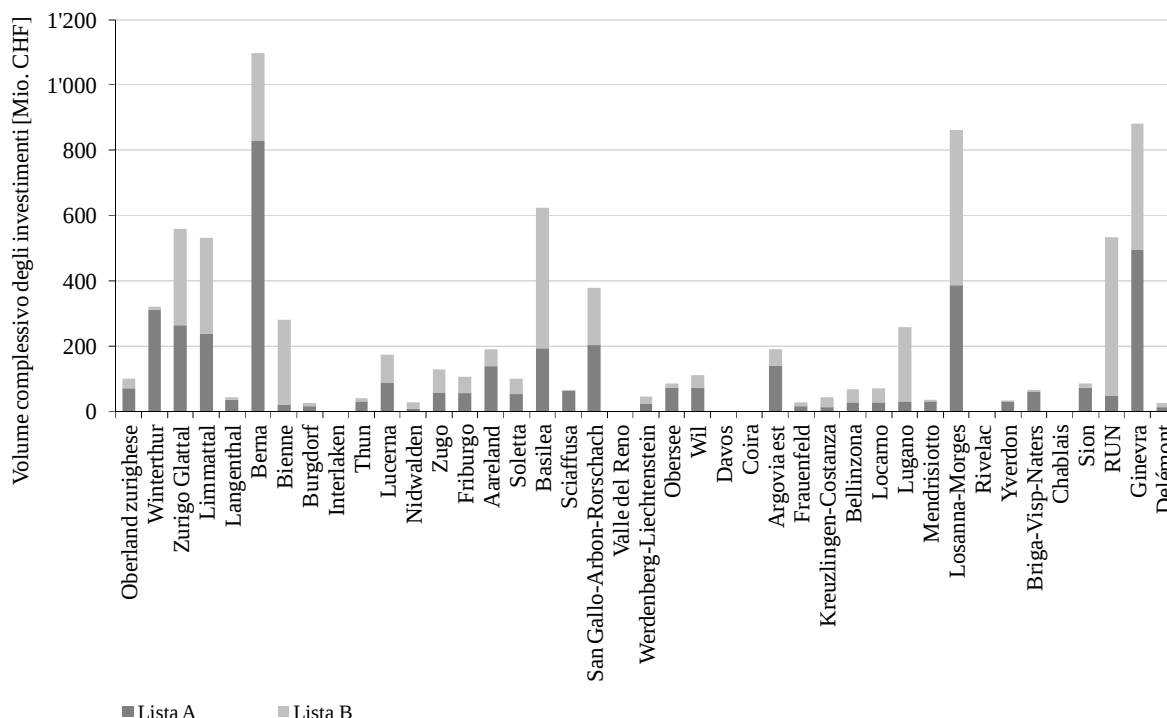
Negli allegati 1–16 sono indicate le singole misure, di priorità A e B, concernenti le infrastrutture dei TP (treno/ferrovia, tram, TP strada), le infrastrutture per il traffico motorizzato privato (TMP), il traffico lento, la sicurezza degli spazi stradali (riqualifica delle strade di attraversamento dei centri abitati), i nodi multimodali e la gestione del traffico.

Diverse misure che, a norma delle basi legali e delle Istruzioni, potrebbero essere cofinanziate con il fondo infrastrutturale, sono state considerate prestazioni proprie. Si tratta soprattutto di singole misure d'importanza locale che non rientrano in un pacchetto complessivo circostanziato. Secondo il principio della sussidiarietà, il loro finanziamento può essere ragionevolmente preteso dagli stessi enti responsabili.

Dalla prioritizzazione delle misure è risultato un volume d'investimento pari a 4,22 miliardi di franchi per le misure della lista A e a 3,97 miliardi di franchi per le misure della lista B. Qui di seguito è rappresentato il volume d'investimento complessivo relativo a ciascun programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B (cfr. fig. 2).

Figura 2

Volume d'investimento complessivo per programma d'agglomerato: misure delle liste A e B



1.3.4.3 Risultati della valutazione degli effetti dei programmi

Gli effetti dei programmi sono stati valutati utilizzando criteri di efficacia (cfr. n. 1.3.3.2 e art. 17d cpv. 1 e 2 LUMin). Per la valutazione dei programmi di 2^a generazione sono state usate, quale nuova base di riferimento rispetto ai programmi di 1^a generazione, le istruzioni molto dettagliate emanate dalla Confederazione e contenenti obiettivi concreti e linee direttive: questo ha avuto una netta incidenza sui risultati dell'esame, dato che anche i programmi d'agglomerato dovevano contenere obiettivi, strumenti e misure chiaramente definiti, nonché una migliore integrazione delle misure in una visione globale. Gli agglomerati dovevano presentare lo scenario auspicato ed erano tenuti, in modo più rigoroso che in passato, a tracciare una linea coerente tra l'analisi effettuata, la formulazione degli obiettivi, lo scenario prefigurato, la necessità d'intervento e le misure identificate (cosiddetto «filo conduttore»).

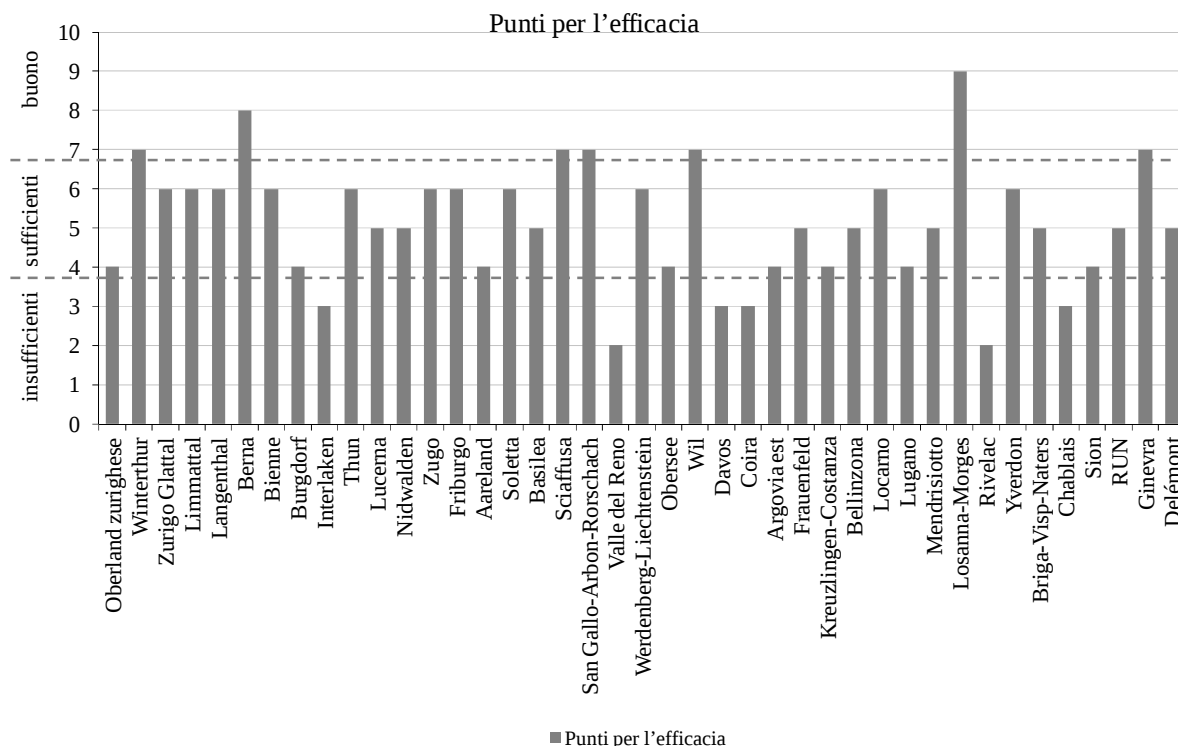
I programmi d'agglomerato conseguono generalmente i migliori risultati nel settore dei sistemi dei trasporti. Per quanto riguarda gli altri criteri d'efficacia, nessun programma ha raggiunto il punteggio massimo.

- Sulla base del criterio d'efficacia «Migliore qualità del sistema dei trasporti» sono emerse valutazioni modeste laddove, ad esempio, le singole misure sono state integrate in modo insufficiente in una visione globale oppure se avevano un'efficacia positiva, ma molto circoscritta e non consentivano quindi di modificare in modo sostanziale il sistema dei trasporti rendendo più sostenibili le abitudini di mobilità.
- I punteggi bassi per il criterio d'efficacia «sviluppo centripeto degli insediamenti» sono riconducibili per esempio alla mancanza (o scarsa chiarezza) di una strategia globale per l'intera regione atta ad evidenziare e rendere credibile un coerente sviluppo verso l'interno dell'insediamento. Altre ragioni sono: una scarsa prioritizzazione a livello di poli di sviluppo ovvero lo scarso orientamento ai TP e al traffico lento; la mancanza o insufficienza delle misure per la gestione dei grandi generatori di traffico; il grado di indeterminatezza delle misure e quindi l'impossibilità di dimostrarne gli effetti concreti. Rispetto a quanto fatto per i programmi di 1^a generazione, infine, questa volta nella valutazione si è dato maggior peso all'obiettivo della riduzione della dispersione degli insediamenti.
- I risultati modesti delle valutazioni effettuate sulla base del criterio d'efficacia «inquinamento dell'ambiente e consumo di risorse» sono dovuti, per esempio, a un miglioramento insufficiente della ripartizione modale a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento. Questi programmi presentavano quindi una riduzione delle emissioni di sostanze nocive troppo esigua, un'insufficiente inversione di tendenza nel consumo di superficie d'insediamento oppure mancavano misure atte a valorizzare in modo mirato il paesaggio in quanto spazio naturale e ricreativo.
- Un punteggio contenuto per il criterio d'efficacia «sicurezza del traffico» è stato assegnato, per esempio, quando nel programma non venivano proposte misure atte ad eliminare sistematicamente le principali cause d'incidente menzionate nell'analisi. In questo caso, inoltre, rispetto a quanto fatto per i programmi di 1^a generazione, nella valutazione si è dato maggior peso all'obiettivo del miglioramento della percezione soggettiva di sicurezza.

I programmi in esame non hanno ricevuto più punti d'efficacia rispetto a quelli di 1^a generazione. La valutazione dei programmi aggiornati è tuttavia stata condotta sulla base dell'efficacia dei programmi d'agglomerato sia di 1^a che di 2^a generazione.

Figura 3

Punti d'efficacia dei programmi d'agglomerato



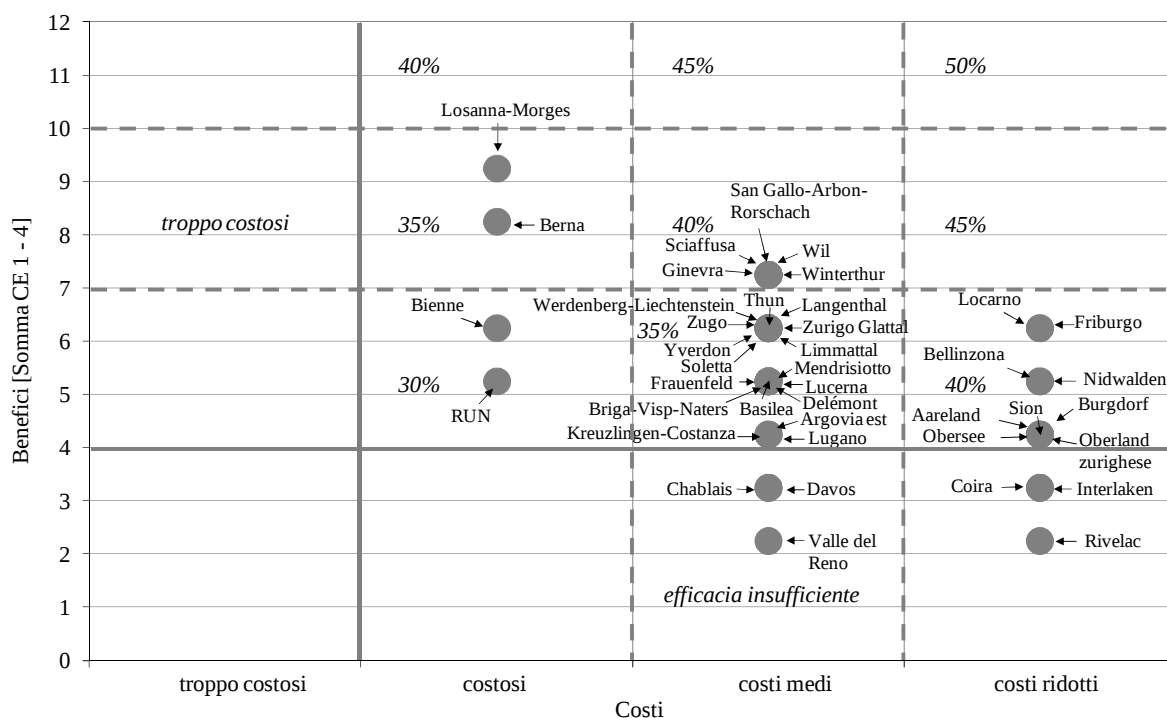
La maggior parte dei programmi d'agglomerato (28 su 41) raggiunge nel complesso un punteggio sufficiente (tra 4 e 6 punti, cfr. fig. 3): circa un sesto (7 su 41) è classificato con un punteggio buono (7 e più punti). Il punteggio massimo attribuibile per l'efficacia è di 9 punti. Sei programmi d'agglomerato con un punteggio inferiore a 4 punti sono stati valutati nel complesso insufficienti.

Dai risultati della valutazione degli effetti dei programmi (benefici) e dai risultati della prioritizzazione delle misure, su cui si basano i costi dei programmi computati, viene dedotto il rapporto costi-benefici e quindi l'ammontare del contributo della Confederazione (aliquota di contribuzione) ai singoli programmi d'agglomerato (cfr. fig. 4).

In base al confronto degli effetti del programma con i suoi costi (cfr. fig. 4) risulta che sei programmi (Interlaken, valle del Reno, Davos, Coira, Rivelac e Chablais) non otterranno contributi federali dal fondo infrastrutturale in ragione dell'insufficiente efficacia. Tra i rimanenti, quattro programmi d'agglomerato sono classificati costosi, 22 programmi presentano costi medi e nove programmi costi ridotti. Di conseguenza, 14 agglomerati otterranno contributi federali del 40 per cento, 19 agglomerati contributi del 35 per cento e due agglomerati contributi del 30 per cento (cfr. fig. 4).

Figura 4

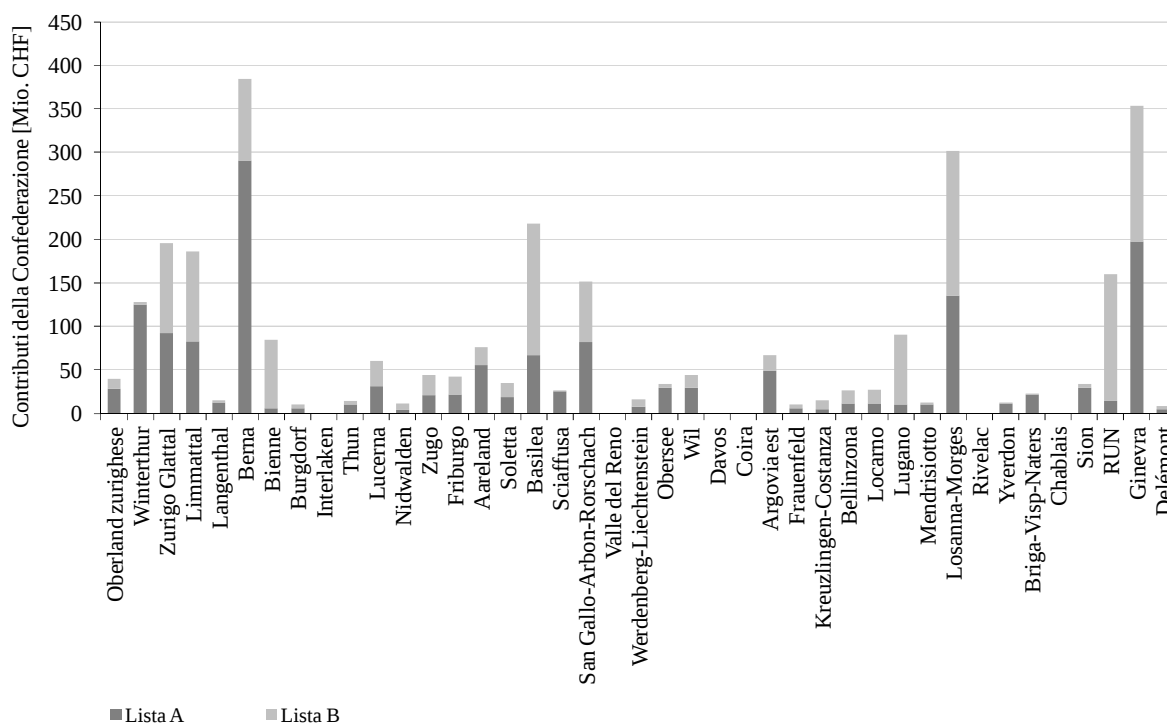
Punti costi-benefici dei programmi d'agglomerato



Queste aliquote valgono per la prossima generazione, dal 2015, e quindi soltanto per le misure A. Gli agglomerati hanno la possibilità di migliorare il proprio programma d'agglomerato e quindi di poter usufruire di aliquote più elevate per la generazione 2019. Nella figura 5 sono riportati i contributi federali, calcolati sulla base delle aliquote di contribuzione applicati, al volume d'investimento per ciascun programma d'agglomerato relativo alle misure delle liste A e B.

Figura 5

Contributi della Confederazione (in base all'aliquota di contribuzione) per ciascun programma d'agglomerato: misure delle liste A e B



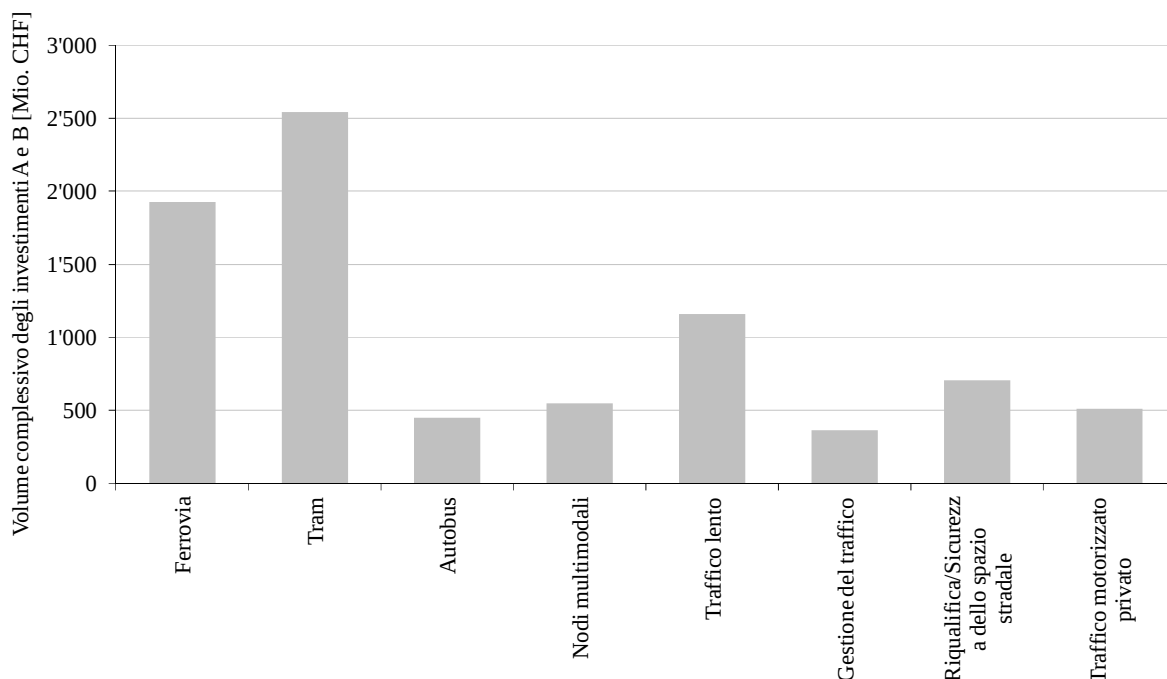
I contributi federali sono erogati soprattutto nei cinque principali agglomerati, vale a dire Zurigo (Glattal e Limmattal), Basilea, Ginevra, Berna e Losanna–Morges, dove sussiste un fabbisogno urgente d'infrastrutture di traffico dai costi elevati. In questo modo si garantisce che i programmi d'agglomerato che contribuiscono a risolvere i maggiori problemi di traffico e ambientali siano convenientemente sostenuti (art. 17d cpv. 3 LUMin). Grazie alla ripartizione ben equilibrata delle misure tra la lista A e la lista B, gli investimenti possono essere opportunamente suddivisi in tappe. Gli investimenti in termini assoluti più contenuti nei piccoli agglomerati sono riconducibili al fatto che il sistema dei trasporti, nella maggior parte dei casi, può essere considerevolmente migliorato senza costosi investimenti.

1.3.4.4 Analisi dei risultati

Dall'analisi dei risultati della prioritizzazione delle misure e dalla ripartizione delle somme d'investimento per le principali categorie di misure (investimenti complessivi A+B secondo categoria, valore assoluto in milioni di franchi) emerge il quadro riportato nella figura 6.

Figura 6

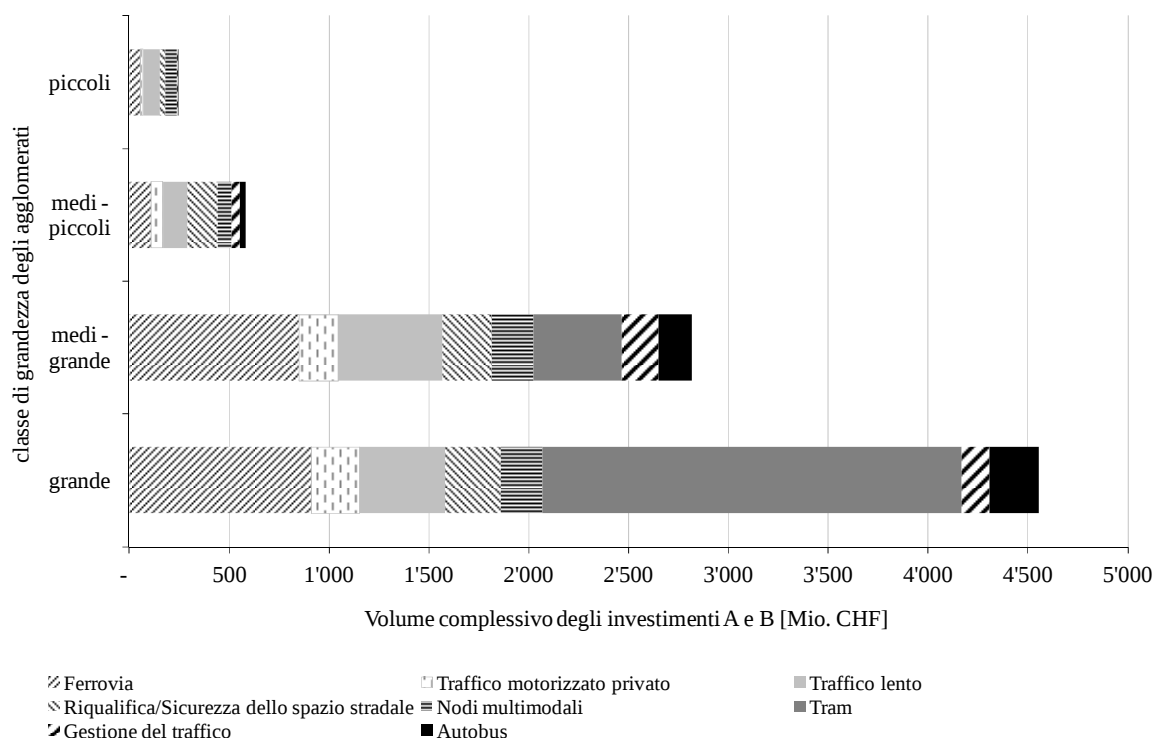
Volume complessivo degli investimenti per categoria di misure relative alle misure delle liste A e B



Gli investimenti nelle misure destinate a treno e tram costituiscono la quota principale (cfr. fig. 6). Questo risultato si spiega con il fatto che una parte consistente degli investimenti è effettuata negli agglomerati di dimensioni grandi (Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna-Morges) e medie (Rete Urbana Neocastellana RUN, Bienne, Aareland, Lucerna, Argovia est, Winterthur, San Gallo-Arbon-Rorschach e Lugano), dove la scarsa disponibilità di superfici e le elevate esigenze in termini di efficienza delle risorse fanno sì che il sistema tranviario e la rete celere regionale (S-Bahn) rappresentino le soluzioni più idonee (cfr. fig. 7). Altri considerevoli volumi d'investimento riguardano le misure per il traffico lento, la sicurezza nello spazio stradale e la riqualifica di tale spazio, l'ampliamento della rete stradale e i nodi multimodali. Negli agglomerati medio-piccoli e piccoli, la quota degli investimenti nelle categorie treno e traffico motorizzato privato è relativamente proporzionata (cfr. fig. 7).

Figura 7

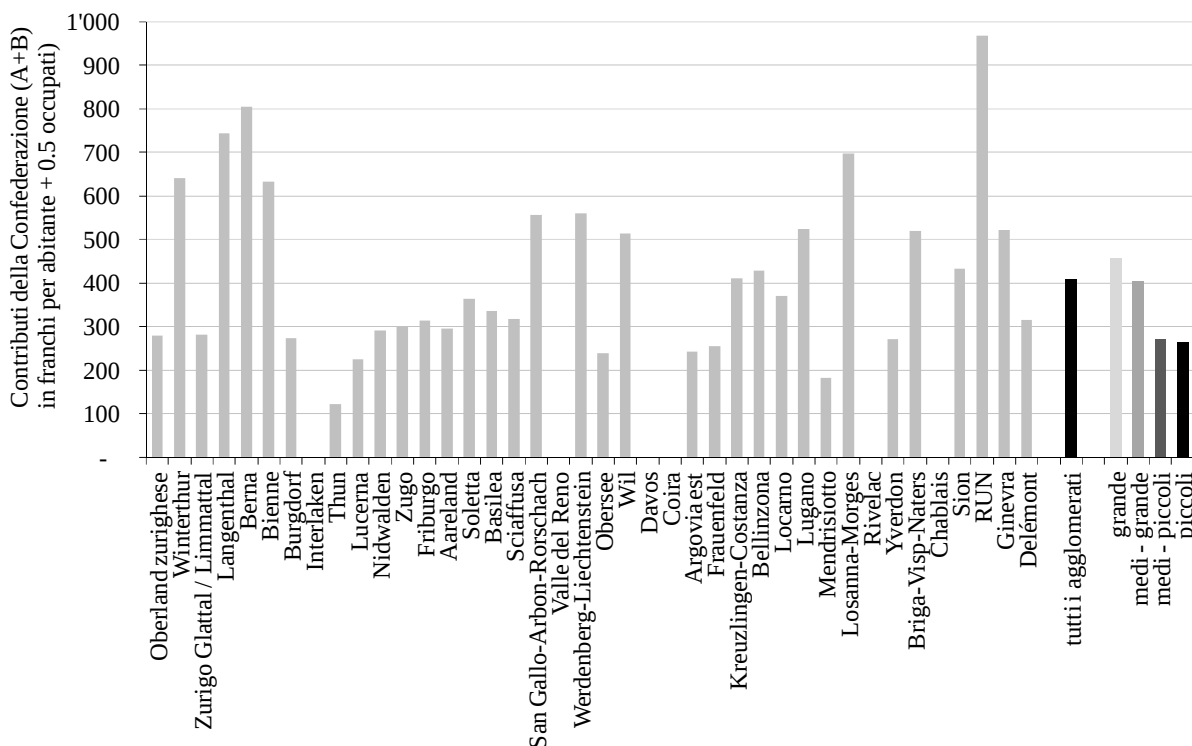
Volume complessivo degli investimenti per categoria di misure (misure delle liste A e B) secondo la grandezza degli agglomerati



Se si osserva il rapporto tra gli investimenti e il numero di abitanti e posti di lavoro (cfr. fig. 8), si possono notare delle divergenze tra gli agglomerati, espressione da un lato della diversa necessità d'intervento tra un agglomerato e l'altro e, dall'altro, del rapporto costi-benefici dei singoli programmi. Il 60 per cento circa degli investimenti ricade sui cinque grandi agglomerati con i maggiori problemi di traffico (cfr. fig. 5), il che non fa che riflettere la loro importanza sia in termini di numero di abitanti che di percentuale di occupati (cfr. fig. 8). I contributi per abitante e persona occupata versati dalla Confederazione a questi cinque agglomerati sono pertanto superiori a quelli destinati agli agglomerati medio-grandi e piccoli (cfr. le 4 colonne a destra nella fig. 8). Si tratta del resto degli agglomerati in cui si concentra la maggior parte dei problemi. In taluni agglomerati medi dovranno essere realizzate a medio termine (lista B) infrastrutture che, in rapporto alla dimensione dell'agglomerato, implicano costi elevati. Ciò riguarda in particolare la Rete Urbana Neocastellana RUN, ma anche Lugano.

Figura 8

Contributi federali per programma d'agglomerato per le misure delle liste A e B in rapporto alla grandezza dell'agglomerato (contributo federale (A+B) in franchi per abitante + 0,5 occupati)



1.3.5 Programma Traffico d'agglomerato

Con il programma Traffico d'agglomerato vengono sostenuti importanti interventi di agglomerato. È l'Assemblea federale a decidere quali misure nel traffico d'agglomerato saranno cofinanziate dalla Confederazione e a definire l'aliquota di contribuzione.

1.3.5.1 Aliquota di contribuzione

Nel decreto federale viene fissata l'aliquota di contribuzione (inclusi i contributi massimi) della Confederazione per ciascun agglomerato per le misure della lista A di 2^a generazione (misure della lista A nell'allegato 17 e nel decreto federale). L'aliquota di contribuzione per queste misure è perciò prestabilita, anche se i lavori dovessero iniziare solo dopo il 2019.

1.3.5.2 Lista A

Adottando il decreto federale sottoposto dal Consiglio federale, l'Assemblea federale sblocca i crediti per finanziare le misure di 2^a generazione della lista A dei singoli programmi d'agglomerato. Questo consente di cofinanziare le misure con efficacia ottima o buona pronte per la realizzazione e il cui finanziamento è assicurato entro i quattro anni successivi all'entrata in vigore del decreto federale (cfr. tabella 3, colonna relativa alle misure della lista A, nonché decreto federale). I mezzi finanziari per le misure della lista A sono così definitivamente sbloccati. Queste misure non verranno riesaminate in rapporto alla loro efficacia, anche se i lavori dovessero iniziare solo dopo il 2019.

1.3.5.3 Lista B

Le misure della lista B sono una parte importante del programma d'agglomerato e – a condizione che sussistano i fondi (cfr. n. 1.3.6) – saranno cofinanziate con crediti federali nel quadro della prossima (ovvero la 3^a) generazione (cfr. tabella 3, colonna relativa alle misure della lista B). Tra circa quattro anni il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento un nuovo messaggio nel quale chiederà di sbloccare i crediti necessari a finanziare tali misure. Le misure B verranno allora riesaminate secondo i me-

simi criteri iniziali, come se si trattasse di nuove misure. Sarà quindi possibile apportare le modifiche necessarie.

1.3.5.4 Panoramica dei programmi d'agglomerato

Dall'esame dei programmi d'agglomerato risulta che i contributi federali ammontano a circa 1,6 miliardi di franchi per le misure della lista A e a circa 1,4 miliardi di franchi per quelle della lista B, per un totale di circa 3 miliardi di franchi. Tra i 2,56 miliardi di franchi per progetti urgenti sbloccati con il decreto federale del 4 ottobre 2006 (cfr. n. 1.2.1), gli 1,51 miliardi sbloccati il 21 settembre 2010 per i programmi di 1^a generazione e i quasi 1,56 miliardi richiesti con il decreto federale, sono stati messi a disposizione 5,63 miliardi di franchi, il che offre una riserva di circa 0,37 miliardi. D'altro canto, le misure della lista B di 2^a generazione richiedono investimenti di circa 1,4 miliardi di franchi, senza contare le nuove misure delle generazioni successive (3^a e 4^a) di programmi d'agglomerato. Sebbene si possa presumere che l'importo della riserva aumenterà lievemente nel corso degli anni (o perché i mezzi destinati a singole misure di 1^a e 2^a generazione non saranno utilizzati interamente o perché decisioni popolari negative impediranno la realizzazione di alcune misure), ciò non basterà a finanziare una nuova generazione di programmi della stessa portata. Le problematiche che ne conseguono sono analizzate più nel dettaglio al numero 1.3.6. In questa sede ci si limita a sottolineare che, qualora alcune misure non venissero realizzate, non si potrà naturalmente contare neppure sugli effetti ad essi associate.

Tabella 3

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione Conf. (%)	Lista A, richiesta di sblocco dei crediti; contributo federale [in mio. di franchi]	Lista B; finanziamento non garantito (in mio. di franchi)	Totale (in mio. di franchi)
Oberland zurighese	40	28,00	11,83	39,83
Winterthur	40	124,53	3,39	127,92
Zurigo Glattal	35	92,33	102,98	195,31
Limmattal	35	82,91	102,64	185,55
Langenthal	35	11,89	3,22	15,11
Berna	35	290,54	93,96	384,50
Bienne	30	5,76	78,59	84,35
Burgdorf	40	5,74	4,42	10,16
Interlaken	0	0,00	0,00	0,00
Thun	35	10,42	3,56	13,98
Lucerna	35	30,56	29,81	60,37
Nidwalden	40	3,37	7,69	11,06
Zugo	35	20,50	24,11	44,61
Friburgo	40	21,57	20,36	41,93
Aareland	40	54,99	21,07	76,06
Soletta	35	18,84	15,91	34,75
Basilea	35	67,06	151,20	218,26
Sciaffusa	40	24,94	1,61	26,55
San Gallo-Arbon-Rorschach	40	81,66	69,92	151,58
Valle del Reno	0	0,00	0,00	0,00
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	8,09	15,89
Obersee	40	29,07	4,71	33,78
Wil	40	29,08	15,02	44,10
Davos	0	0,00	0,00	0,00
Coira	0	0,00	0,00	0,00
Argovia est	35	49,11	17,17	66,28
Frauenfeld	35	5,69	4,19	9,88
Kreuzlingen-Costanza	35	4,72	10,17	14,89
Bellinzona	40	11,36	15,31	26,67
Locarno	40	11,22	16,45	27,67
Lugano	35	10,26	80,19	90,45
Mendrisiotto	35	10,48	1,49	11,97
Losanna-Morges	35	135,19	166,41	301,60
Rivelac	0	0,00	0,00	0,00
Yverdon	35	10,94	0,30	11,24
Briga-Visp-Naters	35	21,23	1,44	22,67
Chablais	0	0,00	0,00	0,00
Sion	40	28,97	4,62	33,59
RUN	30	14,23	145,94	160,17
Ginevra	40	197,60	155,33	352,93
Delémont	35	4,52	4,20	8,72
Total		1557,08	1397,30	2954,38

Gli elenchi riportati negli allegati 1–16 offrono un quadro d'insieme delle singole misure delle liste A e B, con i relativi costi. Inoltre, per ogni agglomerato sono state allestite dettagliate documentazioni aggiuntive (complete di rapporto d'esame e confronti trasversali), che verranno trasmesse agli agglomerati a titolo di bozze di lavoro.

1.3.6 Cofinanziamento del traffico d'agglomerato: futuro fabbisogno finanziario

1.3.6.1 Traffico d'agglomerato: cofinanziamento da parte della Confederazione

La Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (RS 101) affronta la tematica degli agglomerati e delle città in due articoli: secondo l'odierno articolo 50 Cost.⁸, nell'ambito del suo agire, la Confederazione prende in considerazione la particolare situazione delle città e degli agglomerati e, secondo l'attuale articolo 86 Cost., la Confederazione riscuote una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, un'imposta di consumo sui carburanti nonché un supplemento su questa imposta e impiega una parte di questi introiti per provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati (art. 86 cpv. 3 lett. b^{bis})⁹.

1.3.6.2 Cofinanziamento efficiente e mirato

Il cofinanziamento delle misure nel settore del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione consente di promuovere una pianificazione coordinata degli insediamenti e dei trasporti, nonché di coordinare i diversi vettori (trasporti pubblici, traffico motorizzato privato e traffico lento), il cui impiego viene così ottimizzato e armonizzato con gli obiettivi e le misure della pianificazione del territorio. Impostando le modalità di cofinanziamento sulla base degli effetti dei programmi e di criteri d'efficacia vincolanti¹⁰, è possibile ottenere un buon rapporto costi-efficacia. Il cofinanziamento da parte della Confederazione nel settore del traffico d'agglomerato contribuisce in particolare a far sì che le pianificazioni degli insediamenti e dei trasporti siano elaborate e sostenute congiuntamente al di là dei confini comunali, cantonali e perfino transfrontalieri. Il fatto che la Confederazione intervenga inoltre nell'esame e nella prioritizzazione dei programmi d'agglomerato garantisce un impiego efficiente e mirato dei mezzi finanziari.

1.3.6.3 Traffico d'agglomerato: un settore importante anche in futuro

Circa il 75 per cento della popolazione svizzera vive in una città o in un agglomerato e l'80 per cento dei posti di lavoro è concentrato in aree urbane. Queste aree sono quindi il principale motore economico del Paese. Al tempo stesso, tuttavia, la popolazione e l'economia generano un intenso volume di traffico: dall'85 al 90 per cento degli ingorghi in Svizzera si verifica nelle aree metropolitane, dove, in uno spazio molto ristretto, vengono a intersecarsi le reti di trasporto locali, regionali e nazionali. I problemi di congestionamento interessano quindi soprattutto le città e gli agglomerati, ma si ripercuotono per forza di cose anche sulla rete viaria sovraordinata e, di conseguenza, sul sistema dei trasporti di tutto il Paese¹¹. Per questa ragione, è anche nell'interesse della Confederazione che le misure volte a ridurre questi problemi siano implementate nei tempi previsti. Un sistema dei trasporti efficiente e performante contribuisce in modo fondamentale alla qualità di vita generale e alla competitività economica della Svizzera.

Tutte le prospettive riguardanti l'aumento del traffico indicano un aggravarsi dei problemi nei prossimi anni¹². Le previsioni demografiche dell'Ufficio federale di statistica (UST) pubblicate nel 2006 prefigurarono già un'ulteriore concentrazione della popolazione residente negli agglomerati¹³. Le più recenti previsioni dell'UST delineano uno sviluppo demografico ancora più accentuato¹⁴. Secondo gli scenari dell'UST sull'evoluzione demografica nei Cantoni per gli anni 2010-2035¹⁵, elaborati sulla base di queste previsioni, la concentrazione della popolazione residente negli agglomerati sarà molto più alta di quanto profilato sinora. Basandosi su queste previsioni, si può dedurre che, in futuro, i problemi di congestionamento convergeranno in maniera ancora più netta di oggi sugli agglomerati.

⁸ Art. 50 cpv. 3: «La Confederazione prende in considerazione la particolare situazione delle città, degli agglomerati e delle regioni di montagna».

⁹ Art. 86 cpv. 1: «La Confederazione può riscuotere un'imposta di consumo sui carburanti»; cpv. 3: «Impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale: ... b^{bis}, provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati; ...».

¹⁰ Sono considerati prioritari i seguenti obiettivi di efficacia, definiti a livello di legge (LFIT e LUMin): a) migliore qualità del sistema dei trasporti; b) maggior sviluppo centripeto degli insediamenti; c) minor carico ambientale e minor impiego di risorse; d) maggior sicurezza del traffico. Cfr. l'art. 4 e 7 della legge federale del 6 ottobre 2006 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 (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), nonché gli art. 17a-17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin).

¹¹ Nel 2005 i costi legati al traffico congestionato sono stati di circa 1,5 mia. franchi. Cfr.: Ufficio federale dello sviluppo territoriale, «Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005» (in tedesco), 2007.

¹² Cfr., p. es.: le analisi dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale: «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030» (in tedesco), 2006, e «Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030» (in tedesco), Berna 2010.

¹³ Ufficio federale di statistica, «Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2005–2050», Neuchâtel 2006 (in tedesco).

¹⁴ Ufficio federale di statistica, «Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010–2060», Neuchâtel 2010 (in tedesco).

¹⁵ Ufficio federale di statistica, «Szenarien des BFS und Szenarien der Kantone», Neuchâtel 29.03.2011 (in francese e tedesco).

1.3.6.4 Insufficienza dei mezzi finanziari a disposizione

I mezzi finanziari del fondo infrastrutturale riservati al traffico d'agglomerato ammontano a sei miliardi di franchi (IVA e rincarato esclusi). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale e del decreto federale che libera i crediti sono stati sbloccati circa 2,6 miliardi destinati ai progetti urgenti, ossia oltre il 40 per cento delle risorse a disposizione. In seguito all'adozione del programma Traffico d'agglomerato del 21 settembre 2010, due terzi della parte del credito globale prevista per il traffico d'agglomerato sono stati riservati per misure singole¹⁶. Di qui alla data di scadenza del fondo restano quindi soltanto 1,9 miliardi di franchi. Alla fine del 2012 la Confederazione aveva ricevuto 41 programmi d'agglomerato di 2^a generazione. Il cofinanziamento delle misure in essi contenute implica un investimento di circa 20 miliardi di franchi, il che supera di cinque volte le risorse finanziarie previste a tal fine. Se da un lato la Confederazione è costretta a fissare un rigoroso ordine di priorità, dall'altro sono anche necessarie risorse finanziarie supplementari.

Conformemente alla Costituzione federale, l'estensione della destinazione dei mezzi del finanziamento speciale a favore del traffico stradale al cofinanziamento, da parte della Confederazione, del traffico d'agglomerato ha durata indeterminata. I compiti e i criteri cui attenersi sono stati definiti nell'ambito della NPC, secondo la quale la Confederazione riserva almeno 30-40 milioni di franchi all'anno al settore del traffico d'agglomerato. In virtù della legge sul fondo infrastrutturale, questo contributo è stato aumentato a 300 milioni di franchi all'anno (IVA e rincarato esclusi) per una durata di 20 anni. Secondo i calcoli odierni, dal 2028 dovrebbero pertanto restare soltanto 30-40 milioni di franchi all'anno.

1.3.6.5 Distinzione più chiara tra il finanziamento delle ferrovie e quello del traffico d'agglomerato

Futuro finanziamento delle ferrovie secondo il progetto FAIF

Il disegno della legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (modifica della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie) prevede che la Confederazione assuma l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura (art. 49 cpv. 1 disegno Lferr) mentre i Cantoni quello del cofinanziamento dell'infrastruttura (art. 49 cpv. 2 disegno Lferr). Dalle prestazioni federali sono escluse, tra le altre, anche le tratte che assicurano il collegamento capillare¹⁷.

Nel messaggio (12.016) del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF) vengono delineati i confini tra il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) e il fondo infrastrutturale: quest'ultimo servirà per finanziare i potenziamenti delle reti celeri regionali (S-Bahn) nelle città e negli agglomerati proposti nei programmi d'agglomerato di 1^a generazione (come previsto e come deciso dal Parlamento). Secondo l'attuale sistema, il fondo infrastrutturale servirà inoltre per finanziare le misure dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione cui la Confederazione ha attribuito priorità A e che saranno verosimilmente pronte per essere realizzate a partire dal 2015. Una volta entrato in vigore il FAIF, le misure dei programmi d'agglomerato che riguardano la ferrovia saranno invece finanziate con i mezzi del FInFer.

Finanziamento delle ferrovie versus finanziamento del traffico d'agglomerato

Il sistema definito nel FAIF prevede che i progetti urgenti e le misure A dei programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione siano finanziati secondo le regole di cofinanziamento adottate sinora, ovvero secondo il principio del cofinanziamento del traffico d'agglomerato tramite il fondo infrastrutturale. Ciò significa, tra le altre cose, che qualsiasi costo aggiuntivo derivante da tali misure andrà a carico degli agglomerati. A partire dalla 3^a generazione di programmi d'agglomerato, le eventuali misure riguardanti le infrastrutture ferroviarie, tra cui rientrano anche la costruzione e il risanamento di fermate/stazioni, saranno finanziate con il FInFer. Le corrispondenti misure degli agglomerati confluiranno quindi nella pianificazione del programma a lungo termine di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Nelle fasi successive del PROSSIF verranno adottati i criteri applicati al FInFer per priorizzare anche le misure concernenti le infrastrutture ferroviarie negli agglomerati. Queste ultime – così come altre misure sovraordinate – andranno comunque indicate anche in futuro nel quadro

¹⁶ Con il decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale (FF 2007 7705) sono già stati sbloccati 2,559 miliardi di franchi per progetti urgenti. Adottando il decreto federale del 21 settembre 2010, il Parlamento ha sbloccato altri 1,51 miliardi di franchi per i programmi di 1^a generazione (FF 2010 6087).

¹⁷ Nei commenti a questo articolo (messaggio FAIF, n. 7.3.3 Legge federale sulle ferrovie, Lferr) si legge: «Art. 49 [...] il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria [...] in linea di massima è di competenza della Confederazione (cpv. 1). Vi sono però due eccezioni disciplinate ai capoversi 2 e 3. [Capoverso 2] In futuro il finanziamento delle installazioni per il pubblico sarà assicurato dai Cantoni. [...] Nel capoverso 3 è stato chiarito il settore di validità, finora non sufficientemente chiaro, sia in riferimento ai tipi di traffico che alle conseguenze (esclusione dalle prestazioni federali). Con l'espressione «Tratte che assicurano il collegamento capillare» si intendono qui soprattutto i tram».

dei programmi d'agglomerato. Tutte le misure devono continuare ad essere coordinate alla luce di una strategia globale riguardante gli insediamenti e i trasporti e dell'esame degli effetti. Come sottolineato nel messaggio FAIF, le esigenze definite nei programmi d'agglomerato verranno considerate in sede di valutazione dei progetti nelle aree d'agglomerato. Per quanto attiene ai principi e agli obiettivi dei progetti, l'UST si consulta con l'ARE¹⁸.

1.3.6.6 Traffico d'agglomerato: fabbisogno finanziario ancora consistente

Le domande di contributi da parte degli agglomerati superano nettamente i mezzi finanziari a disposizione

Al traffico d'agglomerato sono destinati 300 milioni di franchi all'anno per vent'anni, da prelevarsi dal fondo infrastrutturale. Il fabbisogno finanziario illustrato nel rapporto del gruppo d'esperti Bieri (base di riferimento per il fondo infrastrutturale) è stato stimato sulla scorta delle previsioni demografiche fornite a suo tempo dall'UST e risalenti al 1996. Nel frattempo è stato necessario adeguare più volte al rialzo queste stime. È inoltre emerso che il fabbisogno finanziario calcolato nei programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione è nettamente più alto del previsto.

- Programmi d'agglomerato trasporti e insediamenti di 1^a generazione: gli agglomerati sono stati invitati a inviare all'ARE i loro «programmi d'agglomerato trasporti e insediamenti» entro la fine del 2007. Sui 55 agglomerati/città, 30 hanno trasmesso i propri programmi entro il termine fissato. Il volume d'investimento complessivo per i primi otto anni sarebbe ammontato a circa 17 miliardi di franchi, ossia a 2,1 miliardi all'anno, il che corrisponde a un contributo annuo da parte della Confederazione pari a 0,6–1,1 miliardi di franchi (aliquota di contribuzione Confederazione: 30–50%), cioè a una media di 850 milioni all'anno.
- Programmi d'agglomerato trasporti e insediamenti di 2^a generazione: gli agglomerati sono stati invitati a inviare all'ARE i loro nuovi «programmi d'agglomerato trasporti e insediamenti» entro la fine del 2011 e quelli rielaborati entro metà del 2012. Complessivamente, sono pervenuti 41 programmi entro i termini fissati. Il volume d'investimento complessivo per i primi otto anni ammonterebbe a circa 20 miliardi di franchi, ossia a 2,5 miliardi all'anno, il che corrisponde a un contributo annuo da parte della Confederazione pari a 0,75–1,25 miliardi di franchi (aliquota di contribuzione Confederazione: 30–50%) cioè a una media di 1 miliardo all'anno.

Nessun finanziamento per i programmi d'agglomerato di 3^a e 4^a generazione

Il futuro fabbisogno di finanziamento non può sicuramente essere calcolato sulla base del volume d'investimento emerso dai programmi d'agglomerato di 1^a e 2^a generazione (circa 0,85–1 mia. fr. all'anno). Va tra l'altro sottolineato che gli investimenti da fare sono solitamente sottovalutati, soprattutto quando si ha a che fare con orizzonti a lungo termine, perché spesso mancano le stime dei costi relativi alle misure da realizzarsi in questi orizzonti temporali o non si è addirittura ancora arrivati allo stadio della pianificazione. D'altro canto, però, a partire dai programmi di 3^a generazione, si potrà utilizzare il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) per finanziare tutti gli investimenti in ambito di reti celeri regionali, il che consentirà di sgravare di circa 50 milioni di franchi all'anno il cofinanziamento nel settore del traffico d'agglomerato¹⁹. Sommando i 2,56 miliardi di franchi per i progetti urgenti sbloccati con il decreto federale del 4 ottobre 2006 (cfr. n. 1.2.1) agli 1,51 miliardi di franchi sbloccati il 21 settembre 2010 per i programmi di 1^a generazione e ai circa 1,56 miliardi di franchi richiesti con il presente decreto federale, risulta un totale di 5,63 miliardi di franchi; resta dunque una riserva di circa 0,37 miliardi di franchi. Dato che le misure B di 2^a generazione implicano già un volume d'investimento di 1,4 miliardi di franchi, non vi sono finanziamenti disponibili per i programmi d'agglomerato di 3^a e 4^a generazione. Anche se, nel lungo periodo, si ricavasse per esempio un miliardo di franchi dall'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali e questi introiti venissero investiti a favore del traffico d'agglomerato, sarebbe comunque necessario adottare un ordine di priorità ancora più rigido già per i programmi d'agglomerato di 3^a generazione.

Futuro fabbisogno finanziario per i programmi d'agglomerato

In futuro, l'incremento demografico si concentrerà soprattutto negli agglomerati, che saranno quindi interessati ancora di più dai problemi di traffico. Conformemente alla NPC, il cofinanziamento da parte della Confederazione nel settore del traffico d'agglomerato è un compito permanente e (come specificato anche nella Costituzione federale) non limitato nel tempo. Con la creazione del fondo infrastrutturale, tuttavia, l'aumento dei mezzi finanziari a disposizione (da 30–40 a circa 300 milioni di franchi

¹⁸ Messaggio (12.016) del 18 gennaio 2012 concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» e il controprogetto diretto (Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF), pag. 1334.

¹⁹ Cfr. il messaggio dell'11 novembre 2009 (09.083) concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2011, Allegato 1 Lista delle misure nel settore ferrovia (ferrovia in generale e fermate della rete celer regionale), priorità A: totale contributo federale pari a: 489,03 mio. fr.; quota finanziamento per la linea di transito di Zurigo: 282,33 mio. fr.; per le misure effettive nel settore ferrovia restano quindi 206,70 mio. fr., ossia 50 mio. fr. all'anno.

all'anno) è stato limitato a una durata di vent'anni. L'idea alla base del piano originario secondo cui, una volta ridotto il numero di progetti da realizzare grazie al finanziamento di quelli più urgenti nel settore del traffico d'agglomerato, sarebbe stato possibile riportare i crediti federali in uscita a 30–40 milioni di franchi all'anno, dev'essere corretta in seguito alle esperienze degli ultimi anni. Un cofinanziamento più elevato di lunga durata e illimitato nel settore del traffico d'agglomerato dipende del resto dalla possibilità di fornire maggiori risorse nel quadro del finanziamento speciale a favore del traffico stradale, ragione per cui è necessario aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali.

Prossimi passi nel cofinanziamento dei programmi d'agglomerato

Già negli Obiettivi del Consiglio federale per il 2013 (decreto del 31 ottobre 2012) si è sottolineato che le uscite per finanziare i compiti in relazione al traffico stradale mediante fondi a destinazione vincolata²⁰ (imposta sugli oli minerali, supplemento fiscale sugli oli minerali e tassa sulle strade nazionali) superano in modo sempre più marcato le entrate, ragione per cui devono essere messe a disposizione ulteriori entrate (obiettivo n. 21). Il Consiglio federale ha pertanto annunciato che indirà una procedura di consultazione su un messaggio concernente l'incremento degli introiti provenienti dal supplemento fiscale sugli oli minerali.

Per quanto riguarda il traffico d'agglomerato, il Consiglio federale ha peraltro spiegato che, della quota del credito complessivo prevista per questo settore (6 mia. fr.), dopo l'approvazione del messaggio sul programma «traffico d'agglomerato», nel 2010, già due terzi sono stati destinati a singole misure e pacchetti di misure e che, anche in futuro, la Confederazione potrà soddisfare solo in minima parte le richieste di cofinanziamento per misure di traffico trasmesse nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione. Vista la crescente discrepanza tra il fabbisogno annunciato e i mezzi a disposizione, dovrà valutare se, e in caso affermativo come, può essere sviluppato ulteriormente il cofinanziamento da parte della Confederazione. Nel quadro degli Obiettivi 2013, il Consiglio federale si è pertanto riservato di affrontare la questione nel corso del 2013.

Il 30 gennaio 2013, il Consiglio federale ha in effetti discusso dei possibili prossimi passi concernenti il finanziamento nel settore dei trasporti: avendo deciso di unificare il finanziamento delle ferrovie e delle strade, ha proposto al Parlamento di creare anche per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato un fondo a tempo indeterminato analogo al fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Ha pertanto incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di elaborare, nel corso del 2013, un progetto da inviare in consultazione. Le prossime tappe riguardanti il cofinanziamento del traffico d'agglomerato e la garanzia delle risorse necessarie a tal fine saranno oggetto del progetto sul fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) nonché sull'aumento degli introiti provenienti dal supplemento fiscale sugli oli minerali.

1.4 Attuazione del programma Traffico d'agglomerato

1.4.1 Convenzione sulle prestazioni

In base ai programmi d'agglomerato e al decreto finanziario dell'Assemblea federale, il DATEC conclude, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, una convenzione sulle prestazioni con l'ente responsabile (art. 24 cpv. 1 OUMin). La convenzione deve precisare che, in caso di liquidità insufficiente del fondo infrastrutturale, i mezzi sbloccati per attuare le misure della lista A sono disponibili soltanto proporzionalmente alla liquidità disponibile. In questa convenzione sulle prestazioni sono contemplati i provvedimenti da realizzare nel campo dell'infrastruttura stradale e ferroviaria, cofinanziati dalla Confederazione, le prestazioni proprie, nonché le misure di natura non infrastrutturale dei settori trasporti e insediamenti. Nella convenzione vanno disciplinati in particolare: le misure e i pacchetti di misure da realizzare, lo scadenziario, il contributo federale, i requisiti concernenti la preparazione dei rapporti, le competenze e le responsabilità, le modalità d'adeguamento, le composizioni in caso di mancato adempimento della convenzione, come anche la durata di validità (art. 24, cpv. 2 OUMin). La convenzione deve inoltre specificare i criteri cui attenersi per allestire i rapporti ed effettuare il controlling degli effetti e delle finanze.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale verifica periodicamente (ogni quattro anni) il rispetto delle convenzioni sulle prestazioni (art. 24 cpv. 6 OUMin), aggiornandole in base al più recente stato di pianificazione e realizzazione.

²⁰ Per «compiti in relazione al traffico stradale» si intendono i compiti di cui all'art. 86 Cost., ovvero in particolare il cofinanziamento di provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti negli agglomerati (art. 86 cpv. 3 lett. b^{bis} Cost.).

1.4.2 Accordo sul finanziamento

In base alla convenzione sulle prestazioni e al risultato dell'esame delle autorità competenti²¹, l'Ufficio federale competente fissa, d'intesa con l'ente responsabile, le modalità di pagamento delle misure della lista A pronte per essere realizzate e il cui finanziamento è assicurato (art. 24 cpv. 4 OUMin). Gli Uffici federali competenti sono responsabili dell'accompagnamento della misura e del controllo finanziario. Le condizioni per un eventuale prefinanziamento dei provvedimenti da parte degli enti responsabili sono disciplinate nell'articolo 24a OUMin.

1.4.3 Prossime tappe

Conformemente alla legge sul fondo infrastrutturale (LFIT), il Consiglio federale informa ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma Traffico d'agglomerato e il Parlamento sblocca di volta in volta i crediti necessari per i programmi della generazione successiva. Per poter elaborare i rapporti quadriennali, la Confederazione deve ricevere dagli agglomerati un rapporto sullo stato di realizzazione (rapporto sullo stato d'attuazione dei progetti urgenti e delle misure delle liste A e B, analisi degli effetti, aggiornamento dei costi). Sulla base di tali rapporti e dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione è stato allestito il presente documento per la consultazione. Qui di seguito sono illustrate le prossime tappe.

- Fino al 31 ottobre 2013: consultazione sul presente rapporto.
- Da novembre 2013 a marzo 2014: valutazione dei risultati della consultazione e preparazione del messaggio e del decreto federale.
- Approssimativamente fine marzo 2014: messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale.
- Approssimativamente fine 2014: decisione del Parlamento sullo sblocco dei crediti.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 1

Questa disposizione disciplina lo sblocco, dal credito adibito al miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati, dei mezzi finanziari necessari alla realizzazione delle misure della lista A di 2^a generazione. Poiché questo fondo non può indebitarsi (art. 9 cpv. 1 LFIT), i mezzi finanziari sbloccati saranno poi effettivamente erogati a seconda delle liquidità disponibili. Il momento e l'entità degli impegni assunti per le singole misure e i pacchetti di misure (cfr. allegato) dipendono pertanto dai mezzi disponibili nel fondo infrastrutturale. All'occorrenza, può essere convenuto un prefinanziamento dei provvedimenti da parte degli enti responsabili secondo l'articolo 24a OUMin.

Art. 2

Questa disposizione fissa per ciascun programma d'agglomerato l'aliquota di contribuzione della Confederazione nonché i contributi massimi per ciascun agglomerato per le misure della lista A. Il disegno di decreto federale definisce dunque l'importo massimo del contributo versato dalla Confederazione per un agglomerato. Tale importo corrisponde alla somma dei contributi massimi concessi per le misure e i pacchetti di misure sostenuti dalla Confederazione secondo la lista A. L'aliquota di contribuzione si applica anche alle misure singole e ai pacchetti di misure (cfr. allegato). Il Parlamento fissa tale aliquota per ogni programma d'agglomerato, in modo che si applichi anche alle singole misure e pacchetti di misure. Gli importi definiti corrispondono ai tetti massimi fissati e possono essere impiegati unicamente per le misure e i pacchetti di misure cui sono attribuiti (cfr. allegato). Eventuali costi supplementari sono a carico degli agglomerati e dei loro enti responsabili.

Art. 3

Concepito sotto forma di decreto federale semplice, il presente decreto non sottostà a referendum.

²¹ Ai sensi dell'articolo 2 della legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e dell'articolo 41 della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (Legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01) gli impianti di trasporto (stradale) sovvenzionati dalla Confederazione devono essere verificati per garantirne la conformità con le disposizioni della LPN e della LPAmb.

3 Ripercussioni

3.1 Per la Confederazione

Il fondo infrastrutturale è stato creato per garantire la continuità e l'affidabilità del finanziamento necessario a risolvere i principali problemi che si frappongono al miglioramento delle infrastrutture di traffico negli agglomerati. Il fondo infrastrutturale, giuridicamente non autonomo con contabilità propria (art. 1 LFIT), è stato alimentato mediante un versamento iniziale dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale ed è ora finanziato mediante una quota del prodotto netto secondo l'articolo 86 capoverso 3 Cost. assegnata annualmente dall'Assemblea federale nell'ambito del preventivo (art. 2 LFIT). Il decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato disciplina lo sblocco dei mezzi finanziari di questo fondo necessari alla realizzazione dei programmi della generazione successiva; esso non modifica né la liquidità né la concezione del fondo infrastrutturale stesso. Non sono pertanto prevedibili ulteriori ripercussioni sulla politica finanziaria rispetto a quanto già deciso dal Parlamento con il decreto concernente la legge infrastrutturale.

Con il fondo infrastrutturale non sono erogati contributi alla manutenzione o all'esercizio dei trasporti negli agglomerati. Tuttavia, nella misura in cui mediante tale fondo vengono sostenuti investimenti nel settore delle reti celeri regionali, in futuro la Confederazione corrisponderà gli importi nel quadro del finanziamento delle ferrovie.

Conformemente al rapporto del 22 agosto 2012 concernente il piano finanziario 2014–2016, la situazione della Confederazione si presenta come illustrato nella tabella qui sotto.

Tabella 4: Fondo infrastrutturale (rapporto del 22 agosto 2012 concernente il piano finanziario 2014–2016)

Mio. fr.	Preventivo 2012	Preventivo 2013	Piano finanz. 2014	Piano finanz. 2015	Piano finanz. 2016
Versamenti al fondo	928	1026	1049	1224	1219
Versamento sanzioni riduzione CO ₂ automobili	-	-	-	55	32
Versamento annuale	928	1026	1049	1169	1186
Prelievi dal fondo	1360	1471	1595	1482	1323
Strade nazionali, completamento	730	730	780	749	630
Strade nazionali, eliminazione problemi di capacità	90	130	210	270	300
Progetti urgenti in ambito di traffico d'agglomerato	386	321	181	124	106
Programmi d'agglomerato	110	245	384	299	246
Strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche	44	45	40	40	41
Liquidità del fondo	1479	1033	488	230	126

Conformemente alla NPC, il cofinanziamento da parte della Confederazione nel settore del traffico d'agglomerato è un compito permanente e (come specificato anche nella Costituzione federale) non limitato nel tempo. Con la creazione del fondo infrastrutturale, tuttavia, l'aumento dei mezzi finanziari a disposizione (da 30–40 a circa 300 milioni di franchi all'anno) è stato limitato a una durata di vent'anni. Un cofinanziamento più elevato di lunga durata e illimitato del traffico d'agglomerato dipende del resto dalla possibilità di fornire maggiori risorse nel quadro del finanziamento speciale a favore del traffico stradale, ragione per cui è necessario aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali.

3.2 Per i Cantoni, le città e i Comuni

Il fondo infrastrutturale mette a disposizione, tra l'altro, mezzi per migliorare il sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati. Il presente decreto federale stabilisce unicamente i contributi massimi per le misure A di 2^a generazione nel quadro del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato. Poiché i maggiori problemi di traffico riguardano gli agglomerati, il decreto è della massima importanza proprio per queste regioni. I Cantoni e gli agglomerati da soli non sarebbero in grado di garantire gli investimenti necessari, anche perché i costi per le infrastrutture di traffico in aree densamente popolate sono particolarmente elevati.

Il cofinanziamento da parte della Confederazione, pari a circa 1,56 miliardi di franchi secondo il decreto federale, determina un volume complessivo d'investimenti di circa 4,23 miliardi di franchi (l'aliquota di contribuzione media è di circa il 35%). Ciò significa che i Cantoni, le città e i Comuni devono stanziare contributi di circa 2,67 miliardi di franchi e continueranno quindi a farsi carico dell'onere maggio-

re degli investimenti. In questo senso, i tempi di attuazione delle misure sono direttamente proporzionali alle possibilità finanziarie dei Cantoni, delle città e dei Comuni.

Non tutte le misure potranno essere attuate completamente negli anni dal 2015 al 2018, anzi, per alcune di esse il processo potrà essere avviato soltanto verso la fine di tale periodo. Inoltre, anche per la 2^a generazione del finanziamento del programma Traffico d'agglomerato si rinuncia a stabilire un termine inderogabile per l'inizio dei lavori (cfr. n. 1.3.5.2), il che significa che il fabbisogno di mezzi si protrarrà verosimilmente per alcuni anni dopo il 2018.

Con il fondo infrastrutturale non sono erogati contributi alla manutenzione o all'esercizio dei trasporti negli agglomerati. I costi d'esercizio e di manutenzione per le nuove infrastrutture sono quindi a carico dei Cantoni, delle città e dei Comuni, le cui uscite risultano per forza di cose più elevate. Nei Cantoni e negli agglomerati, il finanziamento nel settore del traffico d'agglomerato è di regola disciplinato da leggi. La questione del fabbisogno supplementare di personale per i Cantoni, le città e gli agglomerati dipende dalla forma organizzativa adottata e dalle strutture già esistenti. La necessità di un adeguamento normativo nei Cantoni e la questione del fabbisogno di personale supplementare per i Cantoni, le città e gli agglomerati non sono approfondite nel presente rapporto in quanto già affrontate nel quadro del messaggio del 2 dicembre 2005²² relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (Fondo infrastrutturale).

3.3 Per l'economia

Necessità e possibilità d'intervento statale

Le città e gli agglomerati svizzeri soffrono visibilmente di problemi di congestione stradale. In molte località la situazione è caratterizzata da continui e importanti flussi di traffico, da immissioni sonore ed emissioni di inquinanti atmosferici nocive, oltre che da intasamenti. Le code e il relativo dispendio di tempo causano già oggi costi annuali nettamente superiori al miliardo di franchi e conseguenti impatti negativi su popolazione, ambiente e crescita dell'economia. Il fondo infrastrutturale assicura i contributi federali necessari a migliorare sistema dei trasporti negli agglomerati. Il decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato regola lo sblocco dei crediti per la successiva generazione di misure in ambito di traffico d'agglomerato (2^a generazione). Si tratta di un altro importante passo nell'esecuzione della legge sul fondo infrastrutturale. Lo scopo della 2^a generazione del programma Traffico d'agglomerato è ottenere il cofinanziamento delle misure aventi un'efficacia buona o ottima e contribuire pertanto in maniera sostanziale al mantenimento della funzionalità delle reti di trasporto.

Per singoli gruppi sociali

Con il presente decreto non si vuole assicurare solo la competitività economica del Paese, ma anche un beneficio per tutti gli utenti dei trasporti consentendo loro, ad esempio, di risparmiare tempo. Circa un terzo della popolazione non è in grado o non è autorizzata, per una ragione o un'altra, a guidare un veicolo a motore e deve pertanto fare affidamento sui trasporti pubblici o sul traffico lento, la cui importanza all'interno degli agglomerati è pertanto fondamentale. Il traffico lento è una forma di mobilità salutare. Un ambiente circostante animato e strutture insediative in cui ci si possa spostare percorrendo tragitti brevi si traducono in un'elevata qualità di vita, grazie soprattutto alle scarse immissioni inquinanti e alla possibilità di stabilire contatti spontanei. Considerata l'evoluzione demografica, disporre di reti di traffico lento sicure e invitanti diventa una necessità sempre più evidente.

Non solo i lavoratori, ma anche l'industria e il settore dei servizi possono trarre beneficio da un migliore sistema dei trasporti nelle città e negli agglomerati ovvero da una maggiore accessibilità. Va inoltre sottolineato che il decreto federale comporterà, come effetto diretto favorevole all'industria edilizia, un volume d'investimento di circa 4,23 miliardi di franchi. In questo importo non sono inoltre calcolati gli effetti indiretti sulla congiuntura.

Per l'economia in generale

Un'infrastruttura ben sviluppata costituisce una base importante per lo sviluppo economico di un Paese. Il fondo infrastrutturale in generale e il programma Traffico d'agglomerato in particolare perseguono lo scopo di mettere a disposizione anche in futuro un'infrastruttura dei trasporti efficiente, contribuendo così alla competitività internazionale del nostro Paese. La Svizzera dispone oggi – soprattutto nel confronto internazionale – senza dubbio di una rete di trasporto stradale e ferroviaria ben organizzata ed efficiente. Esistono tuttavia ancora carenze soprattutto nel traffico d'agglomerato. Per mantenere il proprio ruolo di polo economico sul piano internazionale, s'impongono investimenti in materia di infrastruttura dei trasporti. A lungo termine, gli investimenti scaturiti dal presente decreto si ripercuoteranno positivamente sulla piazza economica svizzera, sui posti di lavoro e sul benessere del Paese.

²² FF 2006 701

Regolamentazioni alternative

Circa il 75 per cento della popolazione svizzera vive in una città o in un agglomerato. I centri urbani forniscono importanti impulsi in ambito economico, sociale, culturale e politico. Tuttavia, il processo di urbanizzazione, con la crescente pressione sul tessuto urbano, comporta diversi svantaggi: aumento del traffico e del carico ambientale, problemi sociali e una difficile situazione delle finanze pubbliche. Questi problemi danneggiano l'attrattiva economica delle città e la qualità di vita della popolazione. Le città non possono risolvere da sole tutte queste problematiche. Le sfide vanno spesso al di là delle loro possibilità, competenze e vincoli amministrativi.

Con l'accettazione della nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) nella votazione popolare del 28 novembre 2004, alla Confederazione sono stati conferiti nuovi compiti. Di conseguenza, una parte del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali vengono ora impiegati anche per «provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati» (art. 86 cpv. 3 lett. b^{bis} Cost.).

Su queste disposizioni si fonda il principio, deciso con l'adozione della LFIT, a cui fa capo il cofinanziamento da parte della Confederazione di misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Con il presente messaggio si compie un ulteriore passo nell'adempimento del mandato legale previsto dalla legge sul fondo infrastrutturale.

Piena adeguatezza

Il sostegno di programmi d'agglomerato coordinati a livello di trasporti e pianificazione del territorio consente di risolvere i problemi del traffico in un'ottica globale mediante una concertazione ponderata di tutti i vettori di trasporto e in armonia con l'evoluzione dell'urbanizzazione. I vettori di trasporto vengono ulteriormente sviluppati in base ai loro vantaggi comparativi, il che assicura un impiego efficiente delle risorse limitate. La Confederazione garantisce i suoi contributi solo sotto forma di un cofinanziamento. Nel rispetto di un'adeguata suddivisione dei compiti secondo il principio della sussidiarietà, gli agglomerati sono responsabili dell'attuazione.

3.4 Per il territorio e l'ambiente

Il programma Traffico d'agglomerato con le misure delle liste A e B produce molteplici effetti positivi sugli insediamenti e l'ambiente, in particolare sulla qualità dell'aria, sul clima, i paesaggi, gli spazi vitali e le acque, l'utilizzazione della superficie e la qualità di vita negli insediamenti. Il principio della sostenibilità esige che il crescente traffico sia gestito con un impatto ambientale contenuto e una salvaguardia o un miglioramento della qualità degli insediamenti. Il fondo infrastrutturale in generale e il programma Traffico d'agglomerato in particolare possono fornire un importante contributo in tal senso. L'attuazione di una visione globale dei trasporti comporterà, soprattutto nei grandi agglomerati, un rafforzamento dei trasporti pubblici e del traffico lento, settori che in zone densamente popolate presentano di regola vantaggi comparativi. Nel complesso, la ripartizione modale passa così a vantaggio dei trasporti pubblici e del traffico lento. Il traffico può essere gestito in modo più sostenibile per quanto concerne il consumo di superficie e l'inquinamento fonico e atmosferico. Incentivando lo sviluppo verso l'interno degli insediamenti viene contrastata la tendenza a una dispersione degli insediamenti e si rafforza lo sviluppo dei centri. Il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici e al traffico lento nelle regioni densamente popolate contribuisce anche a raggiungere gli obiettivi di politica climatica ai sensi della legge sul CO₂ e del Protocollo di Kyoto.

Nel quadro della procedura di esame da parte della Confederazione, l'effetto dei singoli programmi d'agglomerato è stato analizzato sulla base dei criteri «sviluppo centripeto degli insediamenti» e «inquinamento dell'ambiente e consumo di risorse». Ne risultano i seguenti effetti:

- il programma Traffico d'agglomerato consente di potenziare i trasporti pubblici e il traffico lento negli agglomerati. Il relativo spostamento della ripartizione modale a favore di questi vettori di trasporto comporta una riduzione dei gas a effetto serra e delle emissioni di inquinanti atmosferici.
- Sebbene diverse misure contribuiscano all'impermeabilizzazione del suolo, la promozione dello sviluppo degli insediamenti verso l'interno consente di contrastare la tendenza a un'ulteriore dispersione insediativa, di rafforzare lo sviluppo dei centri e di contenere l'utilizzo di superfici d'insediamento.

Inoltre, tutte le misure finanziate con mezzi del fondo infrastrutturale sottostanno alle normali procedure in materia ambientale e di pianificazione del territorio e devono rispettare gli obiettivi ambientali (aria, rumore, natura e paesaggio ecc.) stabiliti dalla legge.

4 Programma di legislatura

Il progetto è stato annunciato nel messaggio del 25 gennaio 2012²³ sul programma di legislatura 2011–2015.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

L'Assemblea federale ha adottato la legge sul fondo infrastrutturale sulla base degli articoli 86 capoverso 3 e 173 capoverso 2 della Costituzione federale. Il presente decreto federale si fonda sull'articolo 7 capoverso 4 di tale legge. Questa disposizione stabilisce inoltre che il Consiglio federale informi di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma e chieda di sbloccare i crediti per la generazione successiva.

Con il presente decreto federale si chiede di approvare il programma Traffico d'agglomerato e di sbloccare una tranche dei crediti destinati ai programmi d'agglomerato.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La costituzione del fondo infrastrutturale non ha avuto alcuna influenza sul diritto europeo. Il finanziamento di misure nelle regioni estere limitrofe si rifà all'articolo 17a capoverso 3 LUMin. Le misure infrastrutturali nelle zone all'estero in prossimità del confine possono rientrare nel finanziamento del programma se le infrastrutture servono in primo luogo al miglioramento della situazione del traffico nella parte svizzera dell'agglomerato, se il Paese limitrofo partecipa anch'esso al finanziamento ed è adeguatamente integrato nell'ente responsabile (FF 2006 701 731). Il presente decreto federale è quindi conforme al diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

Conformemente alla LFIT, il Governo informa di regola ogni quattro anni l'Assemblea federale sullo stato di realizzazione del programma Traffico d'agglomerato e chiede di sbloccare i crediti per la generazione successiva. Il programma e la richiesta per lo sblocco dei crediti non contengono prescrizioni di natura legislativa e non sottostanno a referendum. Possono pertanto essere emanati sotto forma di decreto federale semplice.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

L'articolo 159 capoverso 3 lettera b della Costituzione federale prevede che «le disposizioni in materia di sussidi contenute in leggi e decreti federali di obbligatorietà generale nonché i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi» richiedano «il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera» (freno delle spese). Il consenso per tutte le misure finanziate con il fondo infrastrutturale è già stato ottenuto nel quadro della legge sul fondo infrastrutturale e con il rispettivo credito complessivo di 20,8 miliardi di franchi. Non è quindi necessario sottoporre ancora una volta il presente decreto federale al freno delle spese.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Le disposizioni della legge del 5 ottobre 1990²⁴ sui sussidi si applicano al fondo infrastrutturale a titolo sussidiario.

²³ FF 2012 305

²⁴ RS 616.1

6 Allegato

6.1 Allegato 1 – Lista misure Ferrovia, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0230 Winterthur	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	163.01	40%	65.20
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Grüze	3.14	40%	1.25
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Oberwinterthur	2.69	40%	1.08
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Hegi	4.93	40%	1.97
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	35.85	35%	12.55
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	26.88	35%	9.41
0261-1 Zürich Glattal	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2.06	35%	0.72
0261-2 Limmattal	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM	31.01	35%	10.85
0329 Langenthal	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bnf. Plätze)	26.55	35%	9.29
0351 Bern	Realisierung Bahnhof RBS	466.00	35%	163.10
0351 Bern	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	35%	108.21
0371 Biel/Bienne	Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Busswil und Lyss)	1.91	30%	0.57
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	1.62	35%	0.57
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	8.96	35%	3.14
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	2.69	35%	0.94
1711 Zug	Kurzfristige Netzerergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 11: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	0.90	35%	0.31
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	9.01	35%	3.15
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	15.32	35%	5.36
2581 Aareland	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung	9.64	40%	3.86
2939 Schaffhausen	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen	32.71	40%	13.08
2939 Schaffhausen	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.24	40%	0.90
2939 Schaffhausen	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.33	40%	0.93
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	0.90	40%	0.36
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Stadtbahnhof	25.99	40%	10.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Goldach, Bahnhof	2.24	40%	0.90
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verlängerung der Rathausunterführung	8.96	40%	3.58
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.17	40%	0.47
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperon	1.97	40%	0.79
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau	2.69	40%	1.08
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - LV-Unterführung als Verbindung von Heerbrugg und Widnau	2.69	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen	3.41	35%	1.19
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	7.44	40%	2.98
5113 Locarno	Nodo ferroviario TILO di Minusio	4.48	40%	1.79
5890 Rivelac	élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	8.92	0%	-
5938 Yverdon	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	6.27	35%	2.20
6002 Brig-Visp-Naters	Unterführung Bahnhof Visp	3.58	35%	1.25
6266 Sion	Interface de la gare d'Ardon	0.60	40%	0.24
6266 Sion	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey	0.40	40%	0.16
6266 Sion	Interface de la gare de Saint-Léonard	0.25	40%	0.10
6458 RUN	Amélioration de la capacité Le Locle-la Chaux-de-Fonds	19.72	30%	5.91
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	5.38	40%	2.15
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	7.51	40%	3.00
6621 Genève	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	9.41	40%	3.76
6711 Delémont	Halte ferroviaire à la Communance	2.49	35%	0.87
Summe		1'285.33		459.73

6.2 Allegato 2 – Lista misure Ferrovia, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0371 Biel/Bienne	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	30%	8.46
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofpassage Biel	9.96	30%	2.99
1061 Luzern	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	24.89	35%	8.71
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	4.06	35%	1.42
1509 Nidwalden	Haltestelle Bitzi	5.84	40%	2.34
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.01	40%	0.40
2581 Aareland	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	12.45	40%	4.98
2601 Solothurn	Luterbach-Attisholz SBB	9.96	35%	3.49
2601 Solothurn	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	29.04	35%	10.16
2701 Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	1.79	35%	0.63
2939 Schaffhausen	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	0.90	40%	0.36
2939 Schaffhausen	Erweiterung Zugangswege zu westlichem Perron in Dachsen	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	2.69	40%	1.08
3425 Wil	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.12	40%	1.65
3901 Chur	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	16.85	0%	-
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	6.64	35%	2.32
4021 Aargau-Ost	Baden Bahnhof, Personenunterführung Nord und Perronzugang Nord	8.30	35%	2.90
4566 Frauenfeld	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	10.95	35%	3.83
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	35%	0.41
5113 Locarno	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	11.37	40%	4.55
5890 Rivelac	halte GP entre Fontanivent et Chernex	0.35	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.22	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.29	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.42	0%	-
6458 RUN	TransRUN (nouvelle ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds)	385.35	30%	115.60
6458 RUN	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon - La Chaux-de-Fonds/Bas-du-Reymond	8.07	30%	2.42
6458 RUN	Bôle: voie de croisement	26.88	30%	8.07
6458 RUN	Electrification tronçon Col-des-Roches - Morteau	32.26	30%	9.68
6458 RUN	Boudry/Perreux: nouvelle halte	5.83	30%	1.75
6458 RUN	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	3.58	30%	1.08
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.24	40%	0.90
6621 Genève	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais	9.86	40%	3.94
Summe		671.28		206.02

6.3 Allegato 3 – Lista misure Traffico motorizzato privato, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	12.38	35%	4.33
0351 Bern	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	35%	0.84
0351 Bern	Korrektion Wangental	8.99	35%	3.15
0942 Thun	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	1.80	35%	0.63
1061 Luzern	K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	8.11	35%	2.84
1509 Nidwalden	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	0.98	40%	0.39
2581 Aareland	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	22.65	40%	9.06
2581 Aareland	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	9.06	40%	3.62
2601 Solothurn	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	2.47	35%	0.86
2601 Solothurn	Bibersitz, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.24	35%	0.43
2601 Solothurn	Solothurn, Baselstrasse	20.59	35%	7.21
2701 Basel	Basel-Dreisitz: Knotenanpassungen	24.32	35%	8.51
2701 Basel	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	46.69	35%	16.34
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.25	35%	2.19
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Lachen	27.30	40%	10.92
3336 Obersee	Kreisel Bergstrasse-Beichenstrasse Samstagen	0.94	40%	0.37
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommeraustasse	2.11	0%	-
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.42	0%	-
4021 Aargau-Ost	Handlungsprogramm Sanierung Unfallsschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	35%	1.13
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Knotensanierung Mutschellen	3.74	35%	1.31
4566 Frauenfeld	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	3.35	35%	1.17
5586 Lausanne-Morges	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	19.75	35%	6.91
5586 Lausanne-Morges	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.31	35%	3.26
5586 Lausanne-Morges	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.07	35%	4.92
5586 Lausanne-Morges	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.50	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	0.99	35%	0.35
6002 Brig-Visp-Naters	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.66	35%	0.23
6621 Genève	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	13.92	40%	5.57
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	25.96	40%	10.38
Summe		306.58		110.21

6.4 Allegato 4 – Lista misure Traffico motorizzato privato, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	6.02	35%	2.11
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	8.48	35%	2.97
0351 Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4.45	35%	1.56
0351 Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	35%	4.73
0351 Bern	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15.00	35%	5.25
0404 Burgdorf	Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	1.42	40%	0.57
1509 Nidwalden	Stans, Netzergänzung Stans West	4.91	40%	1.97
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	16.47	40%	6.59
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	63.17	40%	25.27
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	14.82	40%	5.93
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Haag / Benden - Eschen	10.95	35%	3.83
3336 Obersee	Abzweiger St. Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	2.73	40%	1.09
3425 Wil	Netzergänzung Grünaustrasse	4.89	40%	1.95
3425 Wil	Knotensanierung Schwanenkreisel	6.74	40%	2.70
3851 Davos	Entlastungsstrasse 1. Etappe	11.03	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	22.52	35%	7.88
5113 Locarno	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) - seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.01	40%	0.80
5113 Locarno	Riorganizzazione svincolo S. Materno	5.44	40%	2.18
6266 Sion	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.70	40%	0.28
6458 RUN	Morteau : P+R	1.78	30%	0.53
Summe		217.03		78.19

6.5 Allegato 5 – Lista misure Traffico lento, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	2.54	40%	1.02
0121 Zürcher Oberland	LV A-Liste	20.70	40%	8.28
0230 Winterthur	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	7.63	40%	3.05
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	5.09	40%	2.04
0230 Winterthur	LV A-Liste	27.57	40%	11.03
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Sihlsteig / Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttruten Velo)	4.24	35%	1.48
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat	10.01	35%	3.50
0261-1 Zürich Glattal	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	1.95	35%	0.68
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - 3 Abschnitte Dübendorf	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - Abschnitt Stettbach - Wallisellen - Zürich - Opfikon	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	LV A-Liste	7.63	35%	2.67
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV A-Liste	4.33	35%	1.51
0329 Langenthal	LV A-Liste	0.99	35%	0.35
0351 Bern	LV A-Liste	4.82	35%	1.69
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	4.12	30%	1.24
0371 Biel/Bienne	LV A-Liste	4.97	30%	1.49
0404 Burgdorf	LV A-Liste	8.47	40%	3.39
0581 Interlaken	LV A-Liste	-	0%	-
0942 Thun	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse	2.25	35%	0.79
0942 Thun	LV A-Liste	9.53	35%	3.34
1061 Luzern	K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchenbühl	3.65	35%	1.28
1061 Luzern	LV A-Liste	12.43	35%	4.35
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.25	40%	0.50
1711 Zug	Kurzfristige Netzerweiterungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiessstand Choller	2.19	35%	0.77
1711 Zug	LV A-Liste	14.30	35%	5.01
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.70	40%	0.28
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars- Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.74	40%	0.30
2196 Fribourg	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	3.71	40%	1.48
2196 Fribourg	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	2.47	40%	0.99
2196 Fribourg	LV A-Liste	16.50	40%	6.60
2581 Aareland	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	4.94	40%	1.98
2581 Aareland	LV A-Liste	17.26	40%	6.90
2601 Solothurn	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	2.96	35%	1.04
2601 Solothurn	LV A-Liste	3.50	35%	1.23
2701 Basel	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	5.84	35%	2.04
2701 Basel	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	6.81	35%	2.38
2701 Basel	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Bruglingen-GrosseAllee	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	3.89	35%	1.36
2701 Basel	LV A-Liste	11.45	35%	4.01
2939 Schaffhausen	LV A-Liste	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	1.09	40%	0.44
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserswaldweg inkl. Brücke	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Anschlusskreisel Bildstrasse	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofsareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	1.77	40%	0.71
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Erschliessung Güterbahnhofsareal, Neubau Passerelle Ost, bei St. Leonhardskirche über die Bahnlinie	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	1.68	40%	0.67
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.04	40%	1.62
3203 St. Gallen-Arbon- Rohrschach	LV A-Liste	80.41	40%	32.17
3231 Rheintal	LV A-Liste	6.60	0%	-
3271 Werdenberg- Liechtenstein	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Räfis - Schaan/Vaduz	2.53	35%	0.88
3271 Werdenberg- Liechtenstein	LV A-Liste	8.40	35%	2.94
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Lachen	1.87	40%	0.75
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Richterswil	1.09	40%	0.44
3336 Obersee	LV A-Liste	14.33	40%	5.73

3425 Wil	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.26	40%	0.50
3425 Wil	Schliessen von Netzlücken	5.07	40%	2.03
3425 Wil	LV A-Liste	20.33	40%	8.13
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.19	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	0.84	0%	-
3901 Chur	LV A-Liste	11.37	0%	-
4021 Aargau-Ost	Ennetbaden/Baden, Mättelisteg	1.44	35%	0.50
4021 Aargau-Ost	LV A-Liste	19.72	35%	6.90
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	35%	0.51
4671 Kreuzlingen-	LV A-Liste	5.12	35%	1.79
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo - Cadenazzo - ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona	1.54	40%	0.61
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione - Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.07	40%	1.23
5002 Bellinzona	ML Lista A	4.97	40%	1.99
5113 Locarno	ML Lista A	11.68	40%	4.67
5192 Lugano	Rete ciclabile regionale, Fase 2 - passerella ciclopedonale sulla Tresa	1.67	35%	0.59
5192 Lugano	Pista ciclabile quartiere NQC	8.37	35%	2.93
5192 Lugano	ML Lista A	19.26	35%	6.74
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	1.99	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	ML Lista A	17.79	35%	6.23
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL111; 4dOL12a; 4dOL110; 4dOL112; 4dOL113; 4dOL114; 4dOL115; 4dRM8)	28.30	35%	9.90
5586 Lausanne-Morges	MD Liste A	20.09	35%	7.03
5890 Rivelac	MD Liste A	4.12	0%	-
5938 Yverdon	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.15	35%	1.45
5938 Yverdon	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YStEC	2.12	35%	0.74
5938 Yverdon	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.05	35%	1.77
5938 Yverdon	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.50	35%	0.53
5938 Yverdon	Réouverture du passage St-Roch	0.94	35%	0.33
5938 Yverdon	MD Liste A	1.81	35%	0.63
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)	6.96	35%	2.44
6002 Brig-Visp-Naters	LV A-Liste	7.10	35%	2.49
6153 Chablais	MD Liste A	8.21	0%	-
6266 Sion	MD Liste A	8.31	40%	3.33
6458 RUN	Amélioration réseau MD: Le Locle Chemin des Rencontres (Le Locle)	3.56	30%	1.07
6458 RUN	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.33	30%	0.40
6458 RUN	Boudry : amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	3.56	30%	1.07
6458 RUN	MD Liste A	5.06	30%	1.52
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Aménagement MD pour relier la voie verte d'aggio et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	7.52	40%	3.01
6621 Genève	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	5.64	40%	2.26
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	3.76	40%	1.50
6621 Genève	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	13.17	40%	5.27
6621 Genève	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	13.92	40%	5.57
6621 Genève	MD Liste A	3.88	40%	1.55
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	35%	0.19
Summe		713.23		253.37

6.6 Allegato 6 – Lista misure Traffico lento, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	5.51	40%	2.21
0121 Zürcher Oberland	LV B-Liste	10.52	40%	4.21
0230 Winterthur	LV B-Liste	-	40%	-
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	25.45	35%	8.91
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	14.42	35%	5.05
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West	7.17	35%	2.51
0261-1 Zürich Glattal	LV B-Liste	-	35%	-
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Schlieren	1.27	35%	0.45
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Killwangen	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof, Limmattsteg	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV B-Liste	-	35%	-
0329 Langenthal	LV B-Liste	7.41	35%	2.59
0351 Bern	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	17.79	35%	6.23
0351 Bern	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Langgasse	12.45	35%	4.36
0351 Bern	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	35%	3.89
0351 Bern	LV B-Liste	3.41	35%	1.19
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	6.59	30%	1.98
0371 Biel/Bienne	LV B-Liste	6.34	30%	1.90
0404 Burgdorf	LV B-Liste	9.62	40%	3.85
0581 Interlaken	LV B-Liste	-	0%	-
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	35%	1.61
1061 Luzern	Dierikon - Udligenswil: Götzentalstrasse	5.68	35%	1.99
1061 Luzern	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	0.89	35%	0.31
1061 Luzern	Luzern, Lädlistrasse (Dammdurchbruch)	3.25	35%	1.14
1061 Luzern	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.11	35%	0.74
1061 Luzern	LV B-Liste	2.98	35%	1.04
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.48	40%	2.99
1711 Zug	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 4: Personenunterführung Blickensdorferstrasse Lorzenuferweg beim Schulhaus Wiesental	1.75	35%	0.61
1711 Zug	LV B-Liste	18.05	35%	6.32
2196 Fribourg	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	2.59	40%	1.04
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	40%	2.04
2581 Aareland	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	13.18	40%	5.27
2581 Aareland	LV B-Liste	5.90	40%	2.36
2601 Solothurn	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.06	35%	0.72
2601 Solothurn	LV B-Liste	4.41	35%	1.54
2701 Basel	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.43	35%	0.85
2701 Basel	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	9.73	35%	3.40
2701 Basel	Basel: Seevogelbrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16.54	35%	5.79
2701 Basel	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	15.56	35%	5.45
2701 Basel	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Wyhlen-Basel	4.38	35%	1.53
2701 Basel	LV B-Liste	1.52	35%	0.53
2939 Schaffhausen	Munotlift	2.11	40%	0.84
2939 Schaffhausen	LV B-Liste	0.76	40%	0.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Sântispark	2.02	40%	0.81
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV B-Liste	23.96	40%	9.58
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Lustenau	11.79	0%	-
3231 Rheintal	LV B-Liste	3.61	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV B-Liste	2.91	35%	1.02
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe	1.25	40%	0.50
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	4.68	40%	1.87
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	3.12	40%	1.25
3336 Obersee	LV B-Liste	-	40%	-

3425 Wil	LV B-Liste	2.11	40%	0.84
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0%	-
3901 Chur	LV B-Liste	-	0%	-
4021 Aargau-Ost	LV B-Liste	9.82	35%	3.44
4566 Frauenfeld	LV B-Liste	1.04	35%	0.36
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	3.79	35%	1.33
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	35%	0.32
4671 Kreuzlingen-Konstanz	LV B-Liste	5.59	35%	1.96
5002 Bellinzona	ML Lista B	5.97	40%	2.39
5113 Locarno	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	3.35	40%	1.34
5113 Locarno	ML Lista B	1.67	40%	0.67
5192 Lugano	ML Lista B	-	35%	-
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro	1.72	35%	0.60
5250 Mendrisiotto	ML Lista B	1.99	35%	0.70
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	23.09	35%	8.08
5586 Lausanne-Morges	MD Liste B	35.52	35%	12.43
5890 Rivelac	St-Légier : passage sous-voie GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	1.16	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.87	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.87	0%	-
5890 Rivelac	MD Liste B	5.85	0%	-
5938 Yverdon	MD Liste B	0.85	35%	0.30
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Brücke Eyholz - Brigerbad	2.82	35%	0.99
6002 Brig-Visp-Naters	LV B-Liste	1.22	35%	0.43
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	0.87	0%	-
6153 Chablais	MD Liste B	3.16	0%	-
6266 Sion	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets	1.74	40%	0.70
6266 Sion	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	1.96	40%	0.78
6266 Sion	MD Liste B	-	40%	-
6458 RUN	MD Liste B	1.78	30%	0.53
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	2.82	40%	1.13
6621 Genève	MD Liste B	-	40%	-
6711 Delémont	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35	35%	1.87
6711 Delémont	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65	35%	0.58
6711 Delémont	MD Liste B	3.34	35%	1.17
Somme		514.55		174.04

6.7 Allegato 7 – Lista misure Autobus, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	2.12	40%	0.85
0230 Winterthur	Effretikon - Aufwertung Umsteigepunkt	4.24	40%	1.70
0261-1 Zürich Glattal	Dietlikon - Eigentrassierung Bus Dietlikon Süd	8.06	35%	2.82
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Unterengstringen	1.70	35%	0.59
0942 Thun	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun - ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	0.90	35%	0.31
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	5.92	35%	2.07
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi (1. Etappe)	0.81	35%	0.28
1061 Luzern	Verlängerung Linie 1	7.30	35%	2.56
1061 Luzern	Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke ÖV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon ÖV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau-Emmenbrücke ÖV-8.4 Neu geführte Linie 16 ÖV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54	0.65	35%	0.23
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chollerstrasse	2.57	35%	0.90
2196 Fribourg	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	1.68	40%	0.67
2196 Fribourg	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	1.98	40%	0.79
2196 Fribourg	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1.24	40%	0.49
2939 Schaffhausen	Erweiterung Trolleybusnetz Schaffhausen	10.95	40%	4.38
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	2.53	40%	1.01
3336 Obersee	Buspriorisierung Richterswil	0.23	40%	0.09
3425 Wil	Bau neuer Bushalte	3.16	40%	1.26
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	1.68	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	3.37	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	0.84	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Busachse Ost	29.36	35%	10.28
4021 Aargau-Ost	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	1.80	35%	0.63
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Umorganisation Bushof	0.72	35%	0.25
4021 Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - Mellingerstrasse	4.32	35%	1.51
4566 Frauenfeld	Anpassung Stadtbusnetz	2.73	35%	0.96
5002 Bellinzona	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici: nuovo concetto TP	3.29	40%	1.32
5113 Locarno	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	6.45	40%	2.58
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna - Morbio Inferiore, corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista - Serfontana)	1.09	35%	0.38
5250 Mendrisiotto	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.01	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta")	1.81	35%	0.63
5586 Lausanne-Morges	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	28.60	35%	10.01
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 1	1.27	35%	0.45
6266 Sion	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.53	40%	1.01
6621 Genève	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	23.51	40%	9.40
6621 Genève	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	41.94	40%	16.77
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.29	35%	0.10
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	35%	0.06
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	35%	0.42
Summe		220.05		80.48

6.8 Allegato 8 – Lista misure Autobus, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität	9.33	40%	3.73
0942 Thun	zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung	0.45	35%	0.16
0942 Thun	Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen			
1061 Luzern	ÖV-Anbindung Kandergrien	0.27	35%	0.09
1061 Luzern	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12	5.19	35%	1.82
1061 Luzern	Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern	3.65	35%	1.28
	ÖV-10.1 Pilatusplatz			
	ÖV-10.2 Kreuzstutz			
	ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe			
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland	19.28	35%	6.75
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	26.29	35%	9.20
2196 Fribourg	Réaménagement du boulevard de Pérolles	3.49	40%	1.40
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	1.24	40%	0.50
2196 Fribourg	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	3.52	40%	1.41
2701 Basel	Linienerschaffung auf dem Rhein	5.84	35%	2.04
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil	5.05	40%	2.02
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Bushof St. Margrethen	8.42	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Umbau Kreuzung	0.84	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau	25.27	0%	-
3425 Wil	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.42	40%	0.17
3901 Chur	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.42	0%	-
3901 Chur	Neue Busführung in Domat/Ems	0.42	0%	-
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	8.00	0%	-
5586 Lausanne-Morges	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	31.65	35%	11.08
5586 Lausanne-Morges	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.30	35%	1.16
5890 Rivelac	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Charnex	0.38	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 2	0.05	35%	0.02
6153 Chablais	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.54	0%	-
6458 RUN	Aménagement du tracé Vauseyon-anc. Gare de Corcelles-Peseux pour bus en site propre, y c. aménagements ponctuels Rues Parcs-Sablons	15.12	30%	4.54
6621 Genève	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	22.76	40%	9.10
6621 Genève	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	64.47	40%	25.79
6621 Genève	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	12.76	40%	5.10
Summe		280.42		87.36

6.9 Allegato 9 – Lista misure Nodi multimodali, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Umsetzung Velostrategie - Veloparkhaus	4.66	40%	1.87
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	29.09	40%	11.64
0230 Winterthur	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	42.41	40%	16.96
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur	9.33	40%	3.73
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.65	35%	0.58
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.48	35%	0.52
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	35%	0.66
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	35%	0.49
0351 Bern	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.14	35%	0.75
0351 Bern	Velostation Bahnhof Ostermündigen	1.77	35%	0.62
0404 Burgdorf	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	5.87	40%	2.35
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	35%	1.70
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Horw	6.49	35%	2.27
2196 Fribourg	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	4.88	40%	1.95
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	2.57	40%	1.03
2581 Aareland	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / - terminal)	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV	29.52	40%	11.81
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	5.84	35%	2.04
2701 Basel	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	7.78	35%	2.72
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Hauptbahnhof	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	4.21	40%	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs	4.21	35%	1.47
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkt Richterswil	3.12	40%	1.25
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Wil	12.63	40%	5.05
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Uzwil	4.21	40%	1.68
4021 Aargau-Ost	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	11.26	35%	3.94
4021 Aargau-Ost	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - Bushof	2.70	35%	0.95
4566 Frauenfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.09	35%	0.38
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	3.77	40%	1.51
5586 Lausanne-Morges	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.40	35%	2.24
5586 Lausanne-Morges	Renens / Aménagement interface gare CFF	7.81	35%	2.73
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.32	35%	0.46
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Morges (400 places)	2.63	35%	0.92
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	2.50	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.12	0%	-
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	8.45	35%	2.96
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	0.94	35%	0.33
6002 Brig-Visp-Naters	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto	28.21	35%	9.88
6002 Brig-Visp-Naters	Nordzugang Bahnhof Brig	4.04	35%	1.42
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.83	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (1ère étape)	10.28	40%	4.11
6458 RUN	Neuchâtel : accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.44	30%	0.13
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	14.11	40%	5.64
6621 Genève	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.35	40%	3.74
Summe		330.20		123.91

6.10 Allegato 10 – Lista misure Nodi multimodali, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen	38.63	35%	13.52
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	4.06	35%	1.42
2581 Aareland	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	40%	1.32
2701 Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	9.73	35%	3.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	8.59	40%	3.44
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl	12.63	40%	5.05
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	35%	1.56
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	18.09	40%	7.24
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	8.79	40%	3.52
5586 Lausanne-Morges	tl2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.29	35%	1.15
5586 Lausanne-Morges	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	2.82	35%	0.99
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	18.81	35%	6.58
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	2.82	35%	0.99
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	8.46	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.31	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (2ème étape)	7.15	40%	2.86
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel (Place Blaise Cendrars)	5.54	30%	1.66
6621 Genève	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2.35	40%	0.94
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	56.43	40%	22.57
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	4.48	40%	1.79
Summe		230.92		83.67

6.11 Allegato 11 – Lista misure Gestione del traffico, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	4.24	40%	1.70
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	0.85	40%	0.34
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	1.65	35%	0.58
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	7.04	35%	2.46
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Dietikon	1.52	35%	0.53
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon	1.70	35%	0.59
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	7.78	35%	2.72
0351 Bern	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	4.45	35%	1.56
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	1.65	30%	0.49
0942 Thun	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	0.45	35%	0.16
0942 Thun	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	0.90	35%	0.31
0942 Thun	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.45	35%	0.16
0942 Thun	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	1.80	35%	0.63
0942 Thun	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.09	35%	0.03
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	2.70	35%	0.94
0942 Thun	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1.30	35%	0.45
0942 Thun	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	5.85	35%	2.05
1061 Luzern	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich)	4.06	35%	1.42
1061 Luzern	GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur			
1061 Luzern	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	29.21	35%	10.22
1509 Nidwalden	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang -> nicht in den Kosten enthalten)	0.66	40%	0.26
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	1.31	35%	0.46
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	1.31	35%	0.46
2196 Fribourg	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4-11.11; 41.14; 42.1; A)	8.29	40%	3.32
2581 Aareland	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	40%	1.98
2601 Solothurn	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.48	35%	0.52
2601 Solothurn	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.76	35%	0.62
2601 Solothurn	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.48	35%	0.52
2601 Solothurn	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuauftellung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	4.32	35%	1.51
2601 Solothurn	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.24	35%	0.43
2701 Basel	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	4.49	35%	1.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement	12.63	40%	5.05
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement	4.21	40%	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	0.84	35%	0.29
3336 Obersee	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	3.90	40%	1.56
3336 Obersee	Buspriorisierung Pfäffikon	7.72	40%	3.09
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil	8.42	40%	3.37
3851 Davos	Busbeschleunigung Dorf - Platz	0.84	0%	-
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	0.34	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	1.68	0%	-
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	4.95	35%	1.73
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünzli	14.41	35%	5.04
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	8.25	35%	2.89
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Seetalstrasse vor dem Ziikreisel	0.59	35%	0.21
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Romanshornstrasse zwischen Ziikreisel und Bärenkreisel Bottighofen	0.51	35%	0.18
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Rehstockplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	0.25	35%	0.09
5002 Bellinzona	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	2.71	40%	1.09
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino - Cadenazzo	0.46	40%	0.18
5002 Bellinzona	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti - Franscini - Murate	0.04	40%	0.01
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	0.40	35%	0.14
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	0.41	35%	0.14
5586 Lausanne-Morges	t12 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.13	35%	0.40
5586 Lausanne-Morges	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.66	35%	0.23
5586 Lausanne-Morges	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.56	35%	0.20
5586 Lausanne-Morges	GCTA / Mise en œuvre	25.39	35%	8.89
6002 Brig-Visp-Naters	MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad)	0.71	35%	0.25
6621 Genève	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	4.31	40%	1.73
Summe		219.06		78.89

6.12 Allegato 12 – Lista misure Gestione del traffico, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.00	35%	1.40
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern	40.03	35%	14.01
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	0.78	30%	0.23
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	3.15	35%	1.10
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.06	35%	1.42
1061 Luzern	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	24.34	35%	8.52
1509 Nidwalden	Stans, Stansstadterstrasse	0.98	40%	0.39
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	0.88	35%	0.31
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	2.63	35%	0.92
2196 Fribourg	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	0.04	40%	0.02
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	16.12	35%	5.64
3203 St. Gallen- Arbon-Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration St. Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	16.85	40%	6.74
3203 St. Gallen- Arbon-Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	8.42	40%	3.37
3271 Werdenberg- Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	0.84	35%	0.29
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Emmishoferzoll	0.08	35%	0.03
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.59	35%	0.21
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	35%	0.15
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	35%	0.35
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Verkehrssteuerung	5.90	35%	2.06
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	0.27	30%	0.08
6621 Genève	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanerie	18.94	40%	7.58
Summe		150.32		54.82

6.13 Allegato 13 – Lista misure Riqualfica/Sicurezza dello spazio stradale, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	2.70	40%	1.08
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	2.46	40%	0.98
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltorf	2.70	40%	1.08
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntenstrasse	3.00	40%	1.20
0230 Winterthur	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 1. Priorität	30.88	40%	12.35
0230 Winterthur	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	1.95	40%	0.78
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	3.38	40%	1.35
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)	7.20	35%	2.52
0261-1 Zürich Glattal	Wangen-Brüttsellen - Aufwertung Dorfplatz	1.27	35%	0.45
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	3.38	35%	1.18
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	2.97	35%	1.04
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brüttsellen	2.97	35%	1.04
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Fallanden	1.80	35%	0.63
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	2.70	35%	0.95
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	1.32	35%	0.46
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	1.50	35%	0.53
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	3.00	35%	1.05
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	5.16	35%	1.81
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen, Zürcherstrasse	1.35	35%	0.47
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	1.86	35%	0.65
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	2.64	35%	0.92
0351 Bern	Ittigen, Grauholzstrasse	1.78	35%	0.62
0351 Bern	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchthalstrasse	4.45	35%	1.56
0351 Bern	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.33	35%	0.47
0351 Bern	Stadt Bern, Breitenrainplatz	3.60	35%	1.26
0351 Bern	Stadt Bern, Eigerplatz	6.00	35%	2.10
0351 Bern	Stadt Bern, Viktoriaplatz	5.40	35%	1.89
0371 Biel/Bienne	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben	2.10	30%	0.63
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-Hauptstrasse			
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr, Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	2.06	30%	0.62
0371 Biel/Bienne	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	2.40	30%	0.72
0581 Interlaken	Interlaken, Klosterstrasse - Kreuzung Beauvage	0.91	0%	-
0581 Interlaken	Unterseen, Stadthausplatz - Grosse Aare	0.98	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Grosse Aare - Postplatz	0.88	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	1.15	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Kreuzung Savoy - Gemeindegrenze Matten	1.07	0%	-
0581 Interlaken	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.19	0%	-
0581 Interlaken	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	1.83	0%	-
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	1.78	35%	0.62
1061 Luzern	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinbergstrasse	2.19	35%	0.77
1509 Nidwalden	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	1.44	40%	0.58
1509 Nidwalden	Stans, Robert-Durrerstrasse (NKB – Karliplatz)	4.09	40%	1.64
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.02	40%	0.81
2196 Fribourg	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.52	40%	0.61
2196 Fribourg	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	0.94	40%	0.38
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2.20	40%	0.88
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	40%	1.15
2581 Aareland	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)	4.12	40%	1.65
2581 Aareland	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	2.07	40%	0.83
2581 Aareland	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	9.69	40%	3.88
2581 Aareland	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	4.20	40%	1.68
2581 Aareland	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	40%	1.32
2601 Solothurn	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	1.76	35%	0.62
2601 Solothurn	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	8.44	35%	2.95
2601 Solothurn	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe- /Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	2.57	35%	0.90
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	5.40	35%	1.89
2701 Basel	Strassenraumgestaltung Bachgraben	7.20	35%	2.52
2701 Basel	Liestal: Umgestaltung und Velo- massnahmen entlang der Rheinstrasse	1.46	35%	0.51
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	2.53	40%	1.01
2939 Schaffhausen	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinfluss	3.60	40%	1.44
2939 Schaffhausen	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	2.10	40%	0.84
2939 Schaffhausen	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	1.26	40%	0.51
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	0.90	40%	0.36
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	5.76	40%	2.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Aufwertung St. Leonhard Strasse	1.26	40%	0.51
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsi (Teufener Strasse) mit DML	2.70	40%	1.08
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	1.05	40%	0.42
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Flawil, BGK Wilerstrasse	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	0.42	40%	0.17
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Ortsdurchfahrt Horn	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Gaiserswald, Hauptstrasse Abtwil	1.52	40%	0.61
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	16.85	0%	
3271 Werdenberg-Liechtenstein	BGK St.Gallen-/Churerstrasse Buchs	1.68	35%	0.59
3271 Werdenberg-Liechtenstein	BGK Staatsstrasse Grabs	1.26	35%	0.44
3336 Obersee	Aufwertung Dorfkern Lachen	3.12	40%	1.25
3336 Obersee	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.05	40%	3.62

3425 Wil	BGK Zürcherstrasse	2.02	40%	0.81
3425 Wil	BGK Toggenburgerstrasse	2.53	40%	1.01
3425 Wil	BGK Konstanzerstrasse	2.53	40%	1.01
3425 Wil	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.26	40%	0.51
3425 Wil	BGK Frauenfelderstrasse	6.30	40%	2.52
3425 Wil	BGK Winterthurerstrasse	3.00	40%	1.20
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	2.48	0%	-
4021 Aargau-Ost	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	1.71	35%	0.60
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	7.95	35%	2.78
4021 Aargau-Ost	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	7.57	35%	2.65
4021 Aargau-Ost	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	4.50	35%	1.58
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	0.90	35%	0.32
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	2.25	35%	0.79
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	3.42	35%	1.20
4021 Aargau-Ost	Benikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonstrasse Widen	3.96	35%	1.39
4021 Aargau-Ost	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	2.10	35%	0.74
4566 Frauenfeld	Konzept Innenstadt, Phase 2	2.70	35%	0.95
4566 Frauenfeld	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	1.80	35%	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	2.10	35%	0.74
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshornstrasse, Kreuzlingen	2.53	35%	0.88
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	4.88	40%	1.95
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	1.67	40%	0.67
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	2.16	35%	0.76
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	1.54	35%	0.54
5250 Mendrisiotto	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan - Piazza San Simone	0.75	35%	0.26
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	9.40	35%	3.29
5586 Lausanne-Morges	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	4.70	35%	1.65
5586 Lausanne-Morges	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	3.76	35%	1.32
5586 Lausanne-Morges	Pully / Boulevard de la Forêt	3.29	35%	1.15
5586 Lausanne-Morges	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	3.60	35%	1.26
5586 Lausanne-Morges	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	4.97	35%	1.74
5586 Lausanne-Morges	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	4.19	35%	1.46
5586 Lausanne-Morges	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	4.70	35%	1.65
5586 Lausanne-Morges	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilité douce	5.55	35%	1.94
5890 Rivelac	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	0.72	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	9.71	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	4.23	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	2.45	0%	-
5890 Rivelac	raménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veray et Chillon	5.61	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	3.80	35%	1.26
6002 Brig-Visp-Naters	Begegnungszone Bahnhof Brig	3.47	35%	1.21
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.00	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	6.27	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	3.53	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	6.27	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	4.50	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.65	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	1.80	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.08	0%	-
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	6.88	40%	2.75
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	5.23	40%	2.09
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	5.93	40%	2.37
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	2.82	40%	1.13
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	1.96	40%	0.78
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	2.20	40%	0.88
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	1.36	40%	0.55
6266 Sion	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	5.10	40%	2.04
6266 Sion	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	9.35	40%	3.74
6266 Sion	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	4.31	40%	1.73
6266 Sion	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	4.91	40%	1.96
6458 RUN	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	3.11	30%	0.93
6458 RUN	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	3.40	30%	1.02
6458 RUN	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	1.20	30%	0.36
6458 RUN	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av. de la Gare: réaménagement	0.90	30%	0.27
6458 RUN	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	5.16	30%	1.55
6621 Genève	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	16.88	40%	6.75
6621 Genève	Requalification de l'avenue de la Praille : crois verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	2.34	40%	0.94
6621 Genève	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	3.06	40%	1.22
6621 Genève	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	7.06	40%	2.82
6621 Genève	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morache, route de Divonne et route du Stand	8.08	40%	3.23
6621 Genève	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	3.51	40%	1.40
6621 Genève	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	9.62	40%	3.85
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	4.95	40%	1.98
6621 Genève	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	2.25	40%	0.90
6621 Genève	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	18.45	40%	7.38
6711 Delémont	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont	4.12	35%	1.44
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maitière, Delémont	4.12	35%	1.44
Summe		604.86		195.60

6.14 Allegato 14 – Lista misure Riqualfica/Sicurezza dello spazio stradale, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch- /Kemptalstrasse	4.20	40%	1.68
0230 Winterthur	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	8.48	40%	3.39
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	2.70	35%	0.95
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	2.25	35%	0.79
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	1.27	35%	0.45
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Kloten	3.39	35%	1.19
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Fällanden	2.40	35%	0.84
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	3.60	35%	1.26
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz	2.40	35%	0.84
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener- /Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.12	35%	0.74
0329 Langenthal	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Anwangenstrasse)	1.80	35%	0.63
0351 Bern	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.49	35%	0.87
0351 Bern	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50	35%	0.53
0351 Bern	Born - Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	8.89	35%	3.11
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90	35%	0.31
0942 Thun	Umgestaltung Mönchplatz	0.84	35%	0.29
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.26	40%	0.91
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Schönberg	2.63	40%	1.05
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly- Cité, y.c. rabattement MD	3.00	40%	1.20
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	2.74	40%	1.10
2196 Fribourg	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.23	40%	1.29
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	0.82	40%	0.33
2196 Fribourg	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	2.71	40%	1.08
2581 Aareland	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	2.43	40%	0.97
2581 Aareland	Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103	7.20	40%	2.88
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	1.50	35%	0.53
2701 Basel	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	1.80	35%	0.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	3.37	40%	1.35
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	2.53	40%	1.01
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	5.05	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	8.42	35%	2.95
3425 Wil	BGK St. Gallerstrasse	3.87	40%	1.55
3425 Wil	BGK Tonhallenstrasse	2.27	40%	0.91
3425 Wil	BGK Hauptstrasse	3.54	40%	1.41
3425 Wil	BGK Bahnhofstrasse	5.05	40%	2.02
3425 Wil	BGK Im Dorf / Unterdorf	1.77	40%	0.71
3425 Wil	BGK Wiesentalstrasse	2.78	40%	1.11
4021 Aargau-Ost	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	1.80	35%	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	0.90	35%	0.32
5002 Bellinzona	Riqualfica urbanistica e di gestione del traffico: riqualfica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	14.20	40%	5.68
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	4.69	40%	1.88
5113 Locarno	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	3.77	40%	1.51
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualfica di Piazza Elvezia	0.54	35%	0.19
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	3.95	35%	1.38
5586 Lausanne-Morges	Morges / Contournement urbain Nord	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	10.57	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.29	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	1.88	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cypres	1.37	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	1.74	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.20	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St- Légier Hauteville - Vevey	2.94	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux- Villes	9.82	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	17.33	0%	-
6621 Genève	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	2.61	40%	1.04
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	2.79	40%	1.12
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	4.68	40%	1.87
6621 Genève	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	7.97	40%	3.19
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	1.67	35%	0.58
Summe		247.86		70.68

6.15 Allegato 15 – Lista misure Tram, priorità A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	91.41	35%	31.99
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	29.57	35%	10.35
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Schlieren	164.00	35%	57.40
2701 Basel	Tramverlängerung Stüchi – Kleinhüningen	36.74	35%	12.86
5586 Lausanne-Morges	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	166.69	35%	58.34
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	209.88	40%	83.95
Summe		698.29		254.89

6.16 Allegato 16 – Lista misure Tram, priorità B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	224.04	35%	78.41
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Dietikon	263.47	35%	92.21
0351 Bern	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	95.17	35%	33.31
0371 Biel/Bienne	Regiotram	210.10	30%	63.03
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	87.82	35%	30.74
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	71.69	35%	25.09
2701 Basel	Neue Tramverbindung Dreispitz	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramverlängerung Allschwil-Letten	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Expresstram Linie 10	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Neue Tramverbindung Claragaben	17.92	35%	6.27
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	229.10	35%	80.19
5586 Lausanne-Morges	m3 / Réalisation du métro	340.79	35%	119.28
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	121.88	40%	48.75
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	37.64	40%	15.06
Summe		1'843.01		642.52



6.17 Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 (disegno)

Decreto federale

(Disegno)

che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015
del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 167 della Costituzione federale¹;

visto l'articolo 7 capoverso 4 della legge federale del 6 ottobre 2006² sul fondo infrastrutturale;

visto il messaggio del Consiglio federale del ... 2014³,

decreta:

Art. 1

Dal credito bloccato destinato ai miglioramenti delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 1 cpv. 2 lett. c del decreto federale del 4 ottobre 2006⁴ concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale) sono liberati 1557,08 milioni di franchi (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi).

Art. 2

¹ Per i singoli programmi d'agglomerato valgono le aliquote di contribuzione e i contributi massimi secondo la seguente tabella (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi):

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione della Confederazione [%]	Contributi massimi [in mio. fr.]
Oberland zurighese	40	28,00
Winterthur	40	124,53
Zurigo Glattal	35	92,33
Limmattal	35	82,91
Langenthal	35	11,89
Berna	35	290,54
Biel/Bienne	30	5,76
Burgdorf	40	5,74
Thun	35	10,42
Lucerna	35	30,56
Nidvaldo	40	3,37
Zugo	35	20,50
Friburgo	40	21,57
Aareland	40	54,99

¹ RS 101

² RS 725.13

³ FF 2014

⁴ FF 2007 7705

Programma d'agglomerato	Aliquota di contribuzione della Confederazione [%]	Contributi massimi [in mio. fr.]
Soletta	35	18,84
Basilea	35	67,06
Sciaffusa	40	24,94
San Gallo/Arbon-Rorschach	40	81,66
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80
Obersee	40	29,07
Wil	40	29,08
Argovia-Est	35	5,69
Frauenfeld	35	7,51
Kreuzlingen-Costanza	35	4,72
Bellinzona	40	11,36
Locarno	40	11,22
Lugano	35	10,26
Mendrisiotto	35	10,48
Losanna-Morges	35	135,19
Yverdon	35	10,94
Briga-Visp-Naters	35	21,23
Sion	40	28,97
Neuchâtel (Rete urbana neocastellana)	30	14,23
Ginevra	40	197,60
Delémont	35	4,52
Totale		1557,08
Riserva (rimane bloccata)		373,30

² L'aliquota di contribuzione per un agglomerato vale anche per le singole misure previste nel programma d'agglomerato.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà a referendum.