



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

22 febbraio 2023

---

## **Decreto federale che stanZIA crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato**

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione  
(10 giugno – 9 settembre 2022)

---

## Indice

1.	Situazione iniziale .....	3
2.	Pareri pervenuti .....	3
3.	Risultati della procedura di consultazione.....	3
3.1	In generale.....	3
3.2	Richieste generiche .....	4
3.3	Richieste riguardanti singole valutazioni di programma.....	8
3.4	Richieste riguardanti singole misure .....	9
3.5	Richieste riguardanti il rapporto esplicativo.....	11
	Allegato: Elenco dei partecipanti alla consultazione .....	13
	Elenco delle abbreviazioni.....	16

## 1. Situazione iniziale

Il contributo alle infrastrutture di trasporto nell'agglomerato è retto dall'articolo 86 Cost., dall'articolo 2 capoverso 3 lettera d LFOSTRA nonché dagli articoli 17a–17f LUMin. La Confederazione accorda contributi per infrastrutture di trasporto che rendano più efficiente e sostenibile il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati aventi diritto ai contributi e che concorrano a uno sviluppo sostenibile del territorio svizzero. In linea generale il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un pertinente decreto ogni quattro anni (art. 7 lett. b in combinato disposto con art. 5 cpv. 1 lett. b LFOSTRA).

In totale, l'ARE ha ricevuto per esame 32 programmi d'agglomerato di 4a generazione. Sulla scorta di tale esame, il 10 giugno 2022 il Consiglio federale ha dato avvio alla procedura di consultazione relativa al disegno di decreto federale che stanziava crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Le cerchie interessate hanno avuto l'opportunità di esprimersi fino al 9 settembre 2022. Il presente rapporto informa sui risultati della procedura di consultazione.

## 2. Pareri pervenuti

Complessivamente sono stati invitati a esprimere un parere 91 destinatari. In totale sono pervenute 83 prese di posizione. Come si evince dalla tabella 1, si sono pronunciati 25 Cantoni, 6 partiti politici, 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 4 associazioni mantello nazionali dell'economia, 10 enti responsabili dei programmi d'agglomerato, 1 conferenza cantonale nonché 9 associazioni dei trasporti e altri enti interessati. Dei destinatari, 4 (AI, OW, Unione svizzera degli imprenditori, città di Losanna) hanno espressamente rinunciato a prendere posizione.

**Tabella 1: Destinatari e pareri pervenuti**

Partecipanti alla consultazione	Numero di destinatari	Numero di pareri pervenuti
Cantoni (Conferenza dei governi Cantionali CdC compresa)	27	25
Partiti politici	11	6
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4
Enti responsabili dei programmi d'agglomerato	15	10
Conferenze cantionali	3	1
Associazioni dei trasporti e altri enti interessati	24	9
Partecipanti non interpellati		25
<b>Totale</b>	<b>91</b>	<b>83</b>

L'elenco dettagliato dei pareri pervenuti è disponibile nell'allegato del presente rapporto.

## 3. Risultati della procedura di consultazione

### 3.1 In generale

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione valuta in maniera sostanzialmente positiva il progetto. Oltre 40 pareri sono esplicitamente a favore del decreto che stanziava crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Soltanto cinque prese di posizione (ACS, ASTAG, auto-schweiz, motosuisse, stradasvizzera) non approvano i crediti d'impegno proposti.

La valutazione nel complesso positiva è accompagnata da critiche, alcune delle quali aspre, a diversi aspetti generali (v. cap. 3.2) e da richieste di modifica per singoli programmi d'agglomerato o misure (v. cap. 3.3 e 3.4). Sono state avanzate alcune richieste anche in merito al rapporto esplicativo (v. cap. 3.5).

Singoli partecipanti alla consultazione formulano richieste, osservazioni o raccomandazioni generiche riferite alla politica dei trasporti che esulano dal quadro del credito d'impegno richiesto per la 4a generazione del programma Traffico d'agglomerato. I suggerimenti di natura redazionale in merito ai rapporti d'esame o ad altri documenti tecnici vengono presi in considerazione nella misura del possibile.

## **3.2 Richieste generiche**

### ***Importo del credito d'impegno, garanzia del finanziamento***

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione (46 pareri) ritiene che l'importo del credito d'impegno sia appropriato.

Tra i partecipanti alla consultazione, 14 (FR, SH, TI, ZG, I Verdi, PS, agglomerato Schaffhausen, Alleanza attività fisica, sport e salute, Fischer Reinach AG, Impuls Aargau Süd, Salute pubblica svizzera, PUSCH, USS, ATA) chiedono un aumento del credito per il PTA (ovvero la quota del FOSTRA destinata al PTA). Soltanto due partecipanti alla consultazione (FMS, UDC) si dicono favorevoli a una riduzione del credito, affermando che in ogni caso i contributi PTA devono continuare a essere soggetti al freno alle spese.

Il Cantone di Friburgo chiede una motivazione dettagliata del fatto che l'importo del credito d'impegno per il PTA tende a diminuire da una generazione all'altra.

Vista la decarbonizzazione dei trasporti stradali e del conseguente calo prevedibile per le entrate doganali correlate ai carburanti, quattro partecipanti alla consultazione (FR, SAB, UCS, TCS di BL e BS) si adoperano affinché il finanziamento del FOSTRA sia garantito a lungo termine e siano esaminate alternative per il finanziamento attraverso l'imposta sugli oli minerali.

### ***Ripartizione dei mezzi e cofinanziamento***

Due partecipanti alla consultazione (Alleanza del Centro, UCS) valutano in modo esplicitamente positivo l'attribuzione delle risorse a favore dei differenti vettori di trasporto.

Tra i partecipanti alla consultazione, 17 (SZ, PLR, UDC, ACS, ASTAG, auto-schweiz, Centre Patronal, economiesuisse, FER, FMS, motosuisse, SSIC, USAM, stradasvizzera, TCS, TCS di BL e BS, Camera di commercio di BL) chiedono un aumento degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto del TIM. A tale proposito, sei partecipanti alla consultazione (ACS, ASTAG, auto-schweiz, motosuisse, SSIC, stradasvizzera) esigono che i progetti della categoria TIM siano riesaminati e che il cofinanziamento sia concesso soltanto a quelli che mantengono invariati le capacità o il numero dei parcheggi a disposizione degli utenti. Nove prese di posizione (PLR, ASTAG, auto-schweiz, Centre Patronal, economiesuisse, FER, motosuisse, USAM, stradasvizzera) sollecitano una migliore considerazione dell'importanza del traffico merci.

Cinque partecipanti alla consultazione (I Verdi, PS, Pro Velo di Basilea Campagna e Basilea Città, PUSCH, ATA), invece, esigono una migliore promozione del traffico pedonale e ciclistico. L'USS auspica che non siano più cofinanziati progetti stradali, mentre I Verdi di Basilea Città rivendicano la riduzione delle capacità del TIM. Il pvl vorrebbe che i programmi d'agglomerato siano cofinanziati soltanto a condizione che siano adottate misure per ridurre il volume di traffico.

Sei partecipanti alla consultazione (SH, Alleanza del Centro, pvl, agglomerato Schaffhausen, SGV-ACS, SAB) esigono che possano essere cofinanziati anche progetti al di fuori del perimetro delle città e degli agglomerati aventi diritti ai contributi.

I Cantoni di Argovia e Friburgo auspicano che il PTA possa sostenere anche misure nel settore del paesaggio e degli spazi liberi.

L'UTP accoglie con favore il fatto che possano essere sostenute anche misure nelle regioni estere limitrofe. L'UDC e l'FMS sottolineano che bisognerebbe garantire che in tal caso i contribuenti svizzeri non finanzino inutilmente compiti spettanti a un altro Stato.

I Cantoni di Berna e Friburgo e l'agglomerato Fribourg auspicano anche nel caso delle misure forfettarie un'indicizzazione dei costi e una compensazione del rincaro, attualmente elevato.

### **Metodo di valutazione ed esame**

In 11 prese di posizione (SG, SH, TG, UR, VS, ZH, agglomerato Grenchen, agglomerato Rheintal, agglomerato Schaffhausen, DCPA, TCS di BL e BS) si chiede che la valutazione del programma prenda meglio in considerazione le condizioni e possibilità nel Cantone in questione (situazione di partenza specifica, dimensioni dell'agglomerato, vicinanza alla frontiera ecc.). I criteri d'esame dovrebbero essere adattati alle circostanze. A tale proposito, ad esempio, il Cantone di Sciaffusa e l'agglomerato Schaffhausen segnalano che i presupposti per la promozione di mezzi di trasporto caratterizzati da uno sfruttamento efficiente del territorio non sono gli stessi in tutti gli agglomerati e chiedono di tenerne conto nella valutazione dei programmi d'agglomerato.

Il Cantone di Uri ritiene che gli agglomerati di piccole e medie dimensioni siano sistematicamente sfavoriti e afferma che la valutazione non può essere irrigidita a causa delle ristrette finanze della Confederazione.

L'Associazione dei Comuni Svizzeri ritiene che i dati dell'UST utilizzati per la valutazione siano da analizzare criticamente poiché rispecchiano in modo insufficiente i rapidi e costanti cambiamenti nel settore della mobilità.

Il Cantone del Vallese aggiunge che la valutazione dovrebbe tenere conto dei progressi compiuti da una generazione di programmi all'altra.

Otto partecipanti alla consultazione (BE, FR, NE, SG, TG, DCPA, objectif:ne, UCS) vorrebbero che in generale l'efficacia del programma sia valutata in modo meno rigido. I Cantoni di San Gallo, Svitto e Zurigo, come pure la DCPA e il LITRA, esigono in particolare che i grandi progetti non siano declassati soltanto in funzione di un rapporto costi-benefici insufficiente. Il Cantone di Argovia apprezzerrebbe una spiegazione in merito al modo in cui affrontare i grandi progetti infrastrutturali negli agglomerati di medie dimensioni.

Il Cantone di Zurigo è del parere che la valutazione debba tenere conto anche dei lavori preparatori degli agglomerati.

Quattro partecipanti alla consultazione (I Verdi, PS, PUSCH, ATA) esigono che la valutazione di programmi e misure in generale tenga maggiormente conto degli aspetti legati alla protezione dell'ambiente. Inoltre, il criterio «riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse» (criterio d'efficacia 4 del PTA) e il criterio «promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti» (criterio d'efficacia 2 del PTA) dovrebbero da subito essere ponderati maggiormente (almeno il doppio rispetto alla situazione attuale) nel calcolo dei contributi. Detti partecipanti alla consultazione esigono inoltre che in futuro sia data un'importanza molto maggiore al fatto di evitare un'ulteriore impermeabilizzazione del suolo svizzero. Deve essere maggiormente valorizzato anche il criterio riguardante l'aumento della ripartizione modale a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento nonché la riduzione della quota del TIM. Viene inoltre suggerito di aggiungere un criterio supplementare concernente la modifica della ripartizione modale.

L'Alleanza attività fisica, sport e salute e Salute pubblica svizzera desiderano che gli obiettivi d'efficacia tengano conto anche dei vantaggi del traffico pedonale e ciclistico per la salute.

L'UPI chiede che per ogni progetto stradale rientrante nel PTA venga svolto un Road Safety Audit.

### **Giustificabilità della valutazione**

Tra i partecipanti alla consultazione, 13 (AR, BE, BL, BS, SG, SO, SZ, TG, VS, agglomerato Basel, agglomerato St. Gallen, DCPA, FER) chiedono che il rapporto d'esame riporti nuovamente il grado di dettaglio della generazione precedente. In particolare, occorrerebbe menzionare di nuovo i punti forti e i punti deboli e motivare in modo migliore un'eventuale deduzione legata all'applicazione o al concetto.

Oltre a ciò, quattro partecipanti alla consultazione (BL, BS, SO e agglomerato Basel) chiedono che nell'ambito dell'analisi generale nel rapporto d'esame siano trattate le strategie settoriali, o perlomeno che siano menzionate singole strategie settoriali che la Confederazione ritiene lacunose.

Inoltre, secondo i Cantoni di San Gallo e Svitto il rapporto d'esame andrebbe strutturato in modo più chiaro per quanto riguarda le misure e/o andrebbe dato agli agglomerati un elenco di misure chiaro con la relativa valutazione (ev. sulla base dell'elenco di misure da inoltrare obbligatoriamente alla Confederazione). Nella valutazione della 4a generazione il cosiddetto sistema «malus», che prevede una deduzione del cinque per cento del contributo federale in caso di attuazione lacunosa, andrebbe giustificato nei rapporti d'esame dei programmi d'agglomerato in questione (SG, DCPA). I risultati della valutazione di singole misure dovrebbero essere presentati nel rapporto d'esame (SO, agglomerato Grenchen) e occorrerebbe motivare in modo fondato perché la Confederazione è reticente nell'approvare contributi nel caso di aumenti di capacità per la strada (SG). Andrebbero spiegati in modo dettagliato anche i presupposti per raggiungere un determinato numero di punti per ogni criterio di efficacia (agglomerato Obersee).

### **Attuazione**

Nove partecipanti alla consultazione (I Verdi, PLR, PS, economiesuisse, PUSCH, USS, USAM, TCS, ATA) esigono un'attuazione più rapida delle misure cofinanziate. A tal fine, andrebbero chiariti nel dettaglio i motivi del ritardo nell'attuazione e dovrebbero essere adottate le misure necessarie. economiesuisse si dice addirittura a favore di sottoporre una 5a generazione di programmi d'agglomerato alla condizione che il ritardo sia ridotto, almeno parzialmente. Pro Velo di Basilea Campagna e Basilea Città suggerisce che il programma d'agglomerato cofinanzi posti di lavoro negli agglomerati per attuare i progetti presentati.

I Cantoni di Neuchâtel e Turgovia, objectif:ne e l'UCS chiedono di rinunciare alla deduzione legata all'attuazione. La SAB, invece, auspica che al momento di assegnare nuove risorse si tenga conto degli eventuali ritardi nell'attuazione. Il Cantone di Ginevra e Grand Genève, pur rammaricandosi della deduzione del cinque per cento, esprimono comprensione per la procedura.

Il Cantone di Argovia è a favore del fatto che in caso di attuazione insufficiente delle misure di 2a generazione concordate la deduzione sia del cinque per cento del contributo federale anziché riguardare i punti di efficacia.

Centre Patronal appoggia l'introduzione del termine di attuazione. Il Cantone di Friburgo invita tuttavia a prolungare leggermente il termine di attuazione e a considerarlo in modo meno rigido (eccezioni più generose).

Per quanto concerne il reporting sull'attuazione, il Cantone di Argovia vede la necessità di eliminare alcuni disincentivi e punti poco chiari.

### ***Coordinamento, oneri amministrativi, comunicazione, procedure***

Tra i partecipanti alla consultazione, 17 (BE, BL, BS, SO, SG, TI, UR, VS, ZH, DCPA, agglomerato Basel, ASTAG, auto-schweiz, LITRA, motosuisse, stradasvizzer, SSIC) esigono un migliore coordinamento tra il PTA e altri programmi e strategie della Confederazione, oppure che i programmi federali prendano maggiormente atto delle visioni e degli obiettivi degli agglomerati.

Dieci prese di posizione (BL, BS, SG, SO, TI, ZG, agglomerato Basel, DCPA, SGV-ACS, UCS) esigono, in particolare per gli agglomerati di dimensioni più piccole, una riflessione su come ridurre gli elevati oneri amministrativi. In alcuni casi si ipotizza anche che gli elevati oneri siano all'origine della rinuncia a presentare i programmi da parte degli enti responsabili. Per diminuire questi oneri si propone di estendere la durata delle generazioni di programmi oppure di mettere a disposizione una piattaforma digitale di scambio (SGV-ACS). Bisognerebbe anche dare la possibilità di integrare nuove misure in un programma d'agglomerato esistente, anziché presentare un programma completamente nuovo ogni quattro anni (TI). Infine, i tipi di misure (sottocategorie), le unità di prestazione e in particolare i contributi medi arrotondati per unità di prestazione andrebbero eliminati già dalla 5a e non solo a partire dalla 6a generazione (ZG).

L'Associazione dei Comuni suggerisce inoltre di migliorare l'interconnessione tra i diversi attori e di coinvolgere nei lavori preparatori alla nuova generazione anche il livello comunale.

Il Cantone dei Grigioni e l'agglomerato Obersee vorrebbero conoscere con maggiore anticipo le scadenze relative alla procedura di consultazione e che la documentazione corrispondente sia inviata in primo luogo alle persone di riferimento a livello cantonale.

Tra i partecipanti alla consultazione, 11 (BE, GR, SG, UR, VD, VS, ZH, agglomerato Fribourg, agglomerato St. Gallen, DCPA, UCS) insistono affinché i colloqui tecnici (rapporto d'esame compreso) siano conclusi prima dell'apertura della procedura di consultazione. Inoltre, andrebbe previsto maggiore tempo sia per i colloqui tecnici (SG, VS, ZH, DCPA) che per la procedura di consultazione (AG, TCS di BL e BS). Il Cantone di Argovia, dal canto suo, fa notare la disparità di trattamento riscontrata nell'inviare i rapporti d'esame agli agglomerati in modo scaglionato, in momenti diversi, e propone invece di spedirli tutti contemporaneamente.

La Camera di commercio di Basilea Campagna e Basilea Città e il TCS di Basilea Campagna e Basilea Città chiedono che i rapporti d'esame siano resi pubblici e che siano parte integrante della documentazione relativa alla procedura di consultazione.

### ***Altre richieste generiche***

L'ACS, l'ASTAG, auto-schweiz, motosuisse, la SSIC, stradasvizzer e il TCS chiedono che le piattaforme dei trasporti siano create di preferenza nella periferia degli agglomerati.

Il Cantone di Argovia auspica che il numero di unità di prestazione destinate alle misure con contributi federali forfettari sia ripartito per misura. Il Cantone di Zurigo è del parere che calcolando il contributo federale forfettario nel pacchetto «riqualifica e sicurezza delle infrastrutture stradali» la voce di spesa dovrebbe essere ripartita in sottocategorie.

La Camera di commercio di Basilea Campagna esige che la responsabilità del PTA passi dall'ARE all'USTRA e all'UFT.

Il Cantone di Berna invita la Confederazione a provvedere in tempo utile affinché l'elettrificazione dei trasporti pubblici su strada sia finanziata in modo sufficiente.

### **3.3 Richieste riguardanti singole valutazioni di programma**

In diversi pareri si chiede di riformulare le affermazioni riguardanti la valutazione dei programmi contenute nei rapporti d'esame. Il presente rapporto non entra in materia su questi suggerimenti di natura redazionale.

#### ***Programma d'agglomerato Basel***

I *Cantoni di Basilea Campagna e Basilea Città*, unitamente all'*agglomerato Basel*, vorrebbero che per il nodo ferroviario di Basilea si rinunciasse a esigere una prova del funzionamento del programma d'agglomerato senza «l'elemento portante». Nella valutazione della strategia globale e delle misure previste dal programma d'agglomerato, la Confederazione dovrebbe prendere maggiormente in considerazione lo stato della pianificazione delle misure sovraordinate, in questo caso concreto la pianificazione strategica del nodo ferroviario di Basilea («piano in cinque punti»).

Per l'area di Bachgraben–Allschwil, inoltre, andrebbero rapidamente trovate e soprattutto attuate soluzioni globali per migliorare i collegamenti dei trasporti.

Il *Cantone di Basilea Città* sottolinea l'importanza delle richieste formulate nella presa di posizione comune riguardo al potenziamento del nodo ferroviario di Basilea.

*Pro Velo di Basilea Campagna e Basilea Città* si dice soddisfatta dell'esteso cofinanziamento di misure a favore del traffico pedonale e ciclistico nel comprensorio dell'agglomerato Basel.

#### ***Programmi d'agglomerato Bern, Biel/Bienne-Lyss, Burgdorf, Langenthal, Thun***

Il *Cantone di Berna* chiede, per tutti i programmi che lo riguardano, di riesaminare nel dettaglio i rapporti d'esame per quanto concerne i costi computabili. Chiede inoltre di motivare in modo particolareggiato eventuali riduzioni dei costi nei rapporti d'esame e se necessario di correggere al rialzo i contributi federali corrispondenti. Nel caso delle misure beneficiarie di contributi federali forfettari, bisognerebbe rinunciare del tutto a semplificazioni. Inoltre, anche nel caso delle misure forfettarie andrebbero indicizzati il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto.

Un'ulteriore richiesta concerne l'adeguamento delle formulazioni relative alle valutazioni del criterio d'efficacia 2 «Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti» tenendo conto «dell'approccio bernese» e l'assegnazione di un punto d'efficacia supplementare a tutti i programmi d'agglomerato del Cantone di Berna.

Infine, si chiede di rinunciare alle deduzioni del cinque per cento dei contributi federali applicate ai programmi d'agglomerato Burgdorf e Langenthal a causa dell'attuazione insufficiente delle misure di 2a generazione concordate. Andrebbe rivisto anche il metodo di valutazione ai fini della deduzione legata all'attuazione.

#### ***Programma d'agglomerato Chur***

Il *Cantone dei Grigioni* chiede di stralciare la deduzione dovuta all'attuazione insufficiente delle misure di 2a generazione concordate.

#### ***Programma d'agglomerato Fribourg***

Il *Cantone di Friburgo* e l'*agglomerato Fribourg* chiedono di procedere a una nuova analisi dettagliata delle strategie vincolanti del Cantone (piani direttori regionali) e di esaminare se vi sono ripercussioni sulla valutazione globale del programma d'agglomerato.

### ***Programma d'agglomerato Grenchen***

L'*agglomerato Grenchen* chiede una spiegazione in merito alla valutazione del criterio d'efficacia 3.

### ***Programma d'agglomerato Rheintal***

L'*agglomerato Rheintal* vorrebbe ridiscutere con la Confederazione del fatto che la cooperazione internazionale comporta sfide particolari.

### ***Programma d'agglomerato RUN***

Il *Cantone di Neuchâtel* e *objectif:ne* chiedono di rinunciare alla deduzione dovuta all'attuazione insufficiente delle misure di 2a generazione concordate.

### ***Programma d'agglomerato St. Gallen-Bodensee***

I *Cantoni di Appenzello Esterno e San Gallo*, come pure l'*agglomerato St. Gallen-Bodensee*, chiedono di rinunciare alla deduzione dovuta all'attuazione insufficiente delle misure di 2a generazione concordate.

Il *Cantone di San Gallo* chiede di esaminare la valutazione relativa al criterio d'efficacia 2.

### ***Programma d'agglomerato Unteres Reusstal***

Il *Cantone di Uri* avanza la richiesta di stralciare diverse formulazioni dal rapporto d'esame. Inoltre, la valutazione globale dovrebbe essere riesaminata e adeguata tenendo conto della strategia globale dei trasporti coerente in vigore nell'*Unteres Reusstal*.

### ***Programma d'agglomerato Wil***

L'*agglomerato Wil* formula una serie di richieste in merito all'adeguamento della valutazione concernente i criteri d'esame 1, 2 e 4, a ciascuno dei quali dovrebbero essere assegnati due punti supplementari.

## **3.4 Richieste riguardanti singole misure**

Nel quadro della procedura di consultazione sono pervenute numerose richieste riguardanti singole misure. Elencarle in modo integrale esulerebbe dal presente rapporto d'esame. Di seguito sono pertanto elencate unicamente le richieste formulate da più parti. Per le richieste rimanenti si rimanda alle singole prese di posizione.

### ***Programma d'agglomerato Aareland***

*Misura 2581.4.006 Suhr, VERAS*: la comunità d'interessi Ostumfahrung Suhr, Impuls Aargau Süd e Fischer Reinach AG chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A anziché B. Secondo il Cantone di Argovia e l'*agglomerato Aareland*, la misura andrebbe suddivisa in un tratto «circonvallazione est», il cui grado di priorità dovrebbe passare da B ad A, e un tratto «circonvallazione sud», il cui grado di priorità dovrebbe passare da B a C. La comunità d'interessi Ostumfahrung Suhr, Impuls Aargau Süd e Fischer Reinach AG si dicono eventualmente disponibili ad associarsi alla richiesta.

### **Programma d'agglomerato Basel**

*Misura 2701.4.025 Tram Bachgraben:* i Cantoni di Basilea Campagna e Basilea Città, unitamente all'agglomerato Basel, chiedono un adeguamento della motivazione nel rapporto d'esame concernente la modifica dell'ordine di priorità da parte della Confederazione ed esigono che quest'ultima si esprima in modo attendibile in merito al proprio impegno a favore dell'area di Bachgraben–Allschwil/Hégenheim. I Verdi di Basilea Città chiedono che alla misura sia assegnato il grado di priorità A anziché C.

*Misura 2701.4.036 Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA):* i Cantoni di Basilea Campagna e Basilea Città, unitamente all'agglomerato Basel, chiedono un adeguamento della motivazione nel rapporto d'esame concernente la ripriorizzazione da parte della Confederazione ed esigono che quest'ultima si esprima in modo attendibile in merito al proprio impegno a favore dell'area di Bachgraben–Allschwil/Hégenheim. La Camera di commercio di Basilea Campagna è in generale favorevole a una realizzazione più rapida. I Verdi di Basilea Città e l'ATA, invece, ritengono corretto che la misura non sia cofinanziata.

*Misura 2701.4.111 Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee:* i Cantoni di Basilea Campagna, Basilea Città e Soletta, unitamente all'agglomerato Basel, ritengono che i costi di investimento dovrebbero essere maggiori.

*Misura 2701.4.022 BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme):* I Verdi di Basilea Città non considerano giustificabile che il grado di priorità scenda a C e chiedono che alla misura continui a essere assegnato il grado di priorità B. L'ATA, invece, chiede per la misura una priorità maggiore (A).

*Misura 2701.4.005 BS: Tram Klybeck:* I Verdi di Basilea Città e l'UTP chiedono che a questa misura sia assegnata una priorità maggiore (A).

### **Programma d'agglomerato Bern**

*Misura 0351.4.056 Stadt Bern, fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz:* il Cantone di Berna e l'ATA chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità B.

### **Programma d'agglomerato Chablais**

*Misura 6153.4.021 Interface à la halte CFF de Bex:* il Cantone di Vaud e l'agglomerato Chablais chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A.

*Misura 6153.4.009 Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière:* il Cantone di Vaud e l'agglomerato Chablais protestano contro l'esclusione della misura dal programma d'agglomerato, chiedendone invece il cofinanziamento.

*Misura 6153.4.018 Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et les MD:* il Cantone di Vaud e l'agglomerato Chablais chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità B.

### **Programma d'agglomerato Fribourg**

*Misure 2196.4.042 Liaison Birch-Luggiwil e 2196.4.027 Aménagement de la plateforme multimodale – halte RER de Düdingen:* il Cantone di Friburgo e l'agglomerato Fribourg chiedono che alle misure sia nuovamente assegnato il grado di priorità B.

### **Programma d'agglomerato Mobul**

Misura 2125.4.002 *Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge*: il Cantone di Friburgo e l'agglomerato Mobul chiedono di suddividere la misura in due sottomisure da integrare nel pacchetto delle misure forfettarie.

### **Programma d'agglomerato Obersee**

Misura 3336.4.028 *Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse, Lachen*: l'agglomerato Obersee e il Cantone di Svitto chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A.

### **Programma d'agglomerato Solothurn**

Misura 2601.4.001 *Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS*: il Cantone di Soletta e l'agglomerato Solothurn chiedono che la misura non sia suddivisa e che sia ripresa integralmente nell'orizzonte temporale A.

### **Programma d'agglomerato St. Gallen-Bodensee**

Misura 3203.4.024: *Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG*: i Cantoni di Appenzello Esterno e San Gallo chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A.

### **Programma d'agglomerato Zug**

Misura 1711.4.044 *Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug*: il Cantone di Zugo e l'agglomerato Zug chiedono che alla misura continui a essere assegnato il grado di priorità A.

Misura 1711.4.044 *Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz*: il Cantone di Zugo e l'agglomerato Zug chiedono che alla misura continui a essere assegnato il grado di priorità A.

Misura 1711.4.008 *Buswendeschlaufe Gimenen, Zug*: il Cantone di Zugo e l'agglomerato Zug chiedono che alla misura continui a essere assegnato il grado di priorità A.

### **Programma d'agglomerato Zürich Glattal**

Misura 0261-1.4.001 *Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen - Kloten Industrie)*: sette partecipanti alla consultazione (ZH, pvl, Flughafen Zürich, USAM, città di Kloten, Swiss, UTP) chiedono che alla misura sia assegnato il grado di priorità A.

Misura 0261-1.4.002 *Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten*: il Cantone di Zurigo e la città di Kloten chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A.

Misura 0261-1.4.041 *Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus*: il Cantone di Zurigo e la città di Kloten chiedono che alla misura sia nuovamente assegnato il grado di priorità A.

## **3.5 Richieste riguardanti il rapporto esplicativo**

Per l'Alleanza attività fisica, sport e salute e Salute pubblica svizzera sarebbe auspicabile, nel capitolo 2.2 del rapporto esplicativo (panoramica delle generazioni precedenti del PTA), indicare una suddivisione degli investimenti per programma d'agglomerato secondo le categorie principali previste dall'articolo 21a OUMin (traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, gestione del sistema dei trasporti, riqualifica di fermate di tram e autobus).

Il Cantone di Lucerna fa notare una contraddizione concernente i termini per l'avvio dei lavori nel caso delle misure della 4a generazione tra le DIPTA e il rapporto esplicativo.

La SAB vorrebbe che nel capitolo 1 siano integrati un rimando alla strategia di sviluppo territoriale coerente che prevede una politica per gli spazi rurali e le regioni di montagna, nonché un riferimento alla strategia turistica.

Il Cantone di Zugo raccomanda di completare le figure 4 «Punti di efficacia dei programmi d'agglomerato» e 5 «Contributi della Confederazione per ciascun programma d'agglomerato: misure della lista A» con i valori assoluti relativi ai punti d'efficacia e ai contributi federali.

L'USAM considera insufficienti le descrizioni delle misure contenute nell'allegato del rapporto esplicativo ed esige descrizioni più dettagliate e precise delle singole misure.

## Allegato: Elenco dei partecipanti alla consultazione

### 1. Cantoni

Ente interpellato	Presenza di posizione
Gran Consiglio e Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel	sì
Landamano del Cantone di Appenzello Interno	rinuncia
Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Nidvaldo	sì
Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Uri	sì
Governo del Cantone dei Grigioni	sì
Governo del Cantone di San Gallo	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Argovia	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Esterno	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Campagna	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Città	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Berna	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Glarona	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Lucerna	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Obvaldo	rinuncia
Consiglio di Stato del Cantone di Sciaffusa	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Svitto	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Soletta	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Turgovia	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Zugo	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Zurigo	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Friburgo	sì
Consiglio di Stato del Cantone Ticino	sì
Consiglio di Stato del Cantone di Vaud	sì
Consiglio di Stato del Cantone del Vallese	sì

### 2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

Partito interpellato	Presenza di posizione
Alleanza del Centro	sì
PLR. I Liberali Radicali	sì
Partito ecologista svizzero PES	sì
Partito verde liberale svizzero pvl	sì
Unione Democratica di Centro UDC	sì
Partito socialista svizzero PS	sì

### 3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione interpellata	Presenza di posizione
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)	sì
Associazione dei Comuni Svizzeri (SGV-ACS)	sì
Unione delle città svizzere (UCS)	sì

#### 4. Associazioni mantello nazionali dell'economia

<b>Associazione interpellata</b>	<b>Presa di posizione</b>
economiesuisse	sì
Unione svizzera degli imprenditori	rinuncia
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	sì
Unione sindacale svizzera (USS)	sì

#### 5. Altre cerchie interessate

##### a) Enti responsabili dei programmi d'agglomerato

<b>Ente interpellato</b>	<b>Presa di posizione</b>
Agglomeration Basel, Geschäftsstelle	sì
Agglomération de Fribourg	sì
Agglomeration Obersee, Geschäftsstelle	sì
Antenne Région Valais romand	sì
Chablais Région	sì
objectif:ne	sì
REGIO Appenzell AR-St. Gallen-Bodensee	sì
RW Oberwallis	sì
Verein Agglomeration Rheintal	sì
Verein Agglomeration Schaffhausen	sì

##### b) Conferenze cantonali

<b>Ente interpellato</b>	<b>Presa di posizione</b>
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)	sì

##### c) Associazioni dei trasporti e altri destinatari

<b>Ente interpellato</b>	<b>Presa di posizione</b>
Automobile Club Svizzero (ACS)	sì
auto-schweiz, Associazione degli importatori svizzeri di automobili	sì
Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (UPI)	sì
Centre Patronal	sì
motosuisse	sì
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)	sì
stradasvizzera – Federazione stradale svizzera (FSS)	sì
Touring Club Svizzero (TCS)	sì
Unione dei trasporti pubblici (UTP)	sì
Associazione traffico e ambiente (ATA)	sì

#### 6. Partecipanti non interpellati

<b>Parere inviato da:</b>	<b>Presa di posizione</b>
Agglomeration Solothurn	sì
Aggloverein Grenchen	sì
Alleanza attività fisica, sport e salute	sì
Einwohnergemeinde Oensingen	sì
Fédération des Entreprises Romandes (FER)	sì
Fischer Reinach AG	sì
Flughafen Zürich	sì

Federazione Motociclistica Svizzera (FMS)	sì
Grand Genève – Agglomération franco-valdo-genevoise	sì
Grüne BS	sì
Camera di commercio di Basilea Città e Basilea Campagna	sì
Impuls Aargau Süd	sì
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA)	sì
Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr	sì
Pro Velo di Basilea Campagna e Basilea Città	sì
Salute Pubblica Svizzera	sì
repla espace SOLOTHURN	sì
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori (SSIC)	sì
Città di Kloten	sì
Città di Losanna	rinuncia
Fondazione per la pratica della protezione dell'ambiente in Svizzera (PUSCH)	sì
Swiss Engineering	sì
Swiss International Air Lines AG	sì
TCS di Basilea Campagna e Basilea Città	sì
Camera di commercio di Basilea Campagna	sì

## Elenco delle abbreviazioni

ACS	Automobile Club Svizzero
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione traffico e ambiente
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CdC	Conferenza dei Governi cantonali
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999; RS 101
CP	Centre Patronal
D CPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
DIPTA	Direttive sul programma Traffico d'agglomerato e il traffico d'agglomerato; RS 725.13
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FMS	Federazione Motociclistica Svizzera
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
FR	Cantone di Friburgo
FSS	stradasvizzera – Federazione stradale svizzera
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
LFOSTRA	Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
LU	Cantone di Lucerna
LUMin	Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo; RS 725.116.2
NE	Cantone di Neuchâtel
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
PES	Partito ecologista svizzero
PLR	PLR. I Liberali Radicali
PS	Partito socialista svizzero
PTA	Programma Traffico d'agglomerato
PUSCH	Fondazione per la pratica della protezione dell'ambiente in Svizzera
pvl	Partito verde liberale svizzero
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SG	Cantone di San Gallo

SGV-ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri;
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SSIC	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
TIM	trasporto individuale motorizzato
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione Democratica di Centro
UPI	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USS	Unione sindacale svizzera
UST	Ufficio federale di statistica
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VD	Cantone di Vaud
VERAS	Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr
VS	Cantone del Vallese
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo
ZUBA	Zubringer Bachgraben–Allschwil