



## Revisione totale dell'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017<sup>1</sup> concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (OCPTA; nuovo titolo: Ordinanza del DATEC sul programma Traffico d'agglomerato [OPTA])

### Rapporto esplicativo

---

#### I. Situazione di partenza

Rispettivamente il 15 giugno e il 14 settembre 2016 le Camere federali hanno approvato la modifica del decreto federale del 4 ottobre 2006<sup>2</sup> concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale e il decreto federale del 10 dicembre 2012<sup>3</sup> concernente la rete delle strade nazionali. Con decreto federale del 30 settembre 2016<sup>4</sup> hanno istituito un Fondo a tempo indeterminato per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Nel contempo hanno approvato la legge federale del 30 settembre 2016<sup>5</sup> concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) e le modifiche apportate di conseguenza ad altri atti normativi, tra cui in particolare la legge federale del 22 marzo 1985<sup>6</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin). Con l'entrata in vigore della LFOSTRA è stata abrogata la legge del 6 ottobre 2006<sup>7</sup> sul fondo infrastrutturale (LFIT). La revisione parziale della Costituzione federale associata al decreto federale concernente la creazione del FOSTRA è stata accettata da Popolo e Cantoni nella votazione del 12 febbraio 2017.

In seguito alla creazione del FOSTRA il Consiglio federale ha sottoposto a revisione anche l'ordinanza del 7 novembre 2007<sup>8</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin). Nella versione riveduta dell'ordinanza ha incluso una norma di delega in base alla quale il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha la facoltà di stabilire i requisiti che devono essere soddisfatti dai programmi d'agglomerato nonché di disciplinare la procedura per la presentazione dei programmi, i criteri per il loro esame e i diritti e gli obblighi degli enti responsabili (art. 18a cpv. 3 OUMin). Questa norma è finalizzata soprattutto a fare in modo che le regole che comportano ripercussioni su terzi, finora contenute nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato<sup>9</sup>, vengano d'ora in poi sancite a livello di ordinanza dipartimentale, come preannunciato

---

<sup>1</sup> RS 725.116.214

<sup>2</sup> FF 2007 7705

<sup>3</sup> FF 2017 6695

<sup>4</sup> FF 2016 6825

<sup>5</sup> RS 725.13

<sup>6</sup> RS 725.116.2

<sup>7</sup> [RS 725.13]

<sup>8</sup> RS 725.116.21

<sup>9</sup> Cfr. Istruzioni del DATEC del 12 dicembre 2007 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato; Istruzioni del DATEC del 14 dicembre 2010 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione e Istruzioni del DATEC del 16 febbraio 2015 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione.

in altra sede<sup>10</sup>. La creazione di basi legali rispondenti ai vari livelli di competenza serve a garantire la trasparenza e la certezza del diritto per tutte le parti coinvolte nel programma Traffico d'agglomerato.

Considerata la quantità delle nuove disposizioni, si è deciso di procedere a una revisione totale dell'OCPTA che include anche il titolo, modificato ora in «Ordinanza concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA)», per essere in linea con il più ampio campo d'applicazione. L'entrata in vigore dell'ordinanza riveduta è prevista per il 1° febbraio 2020, perché l'obiettivo è che le nuove disposizioni possano applicarsi ai programmi d'agglomerato a partire dalla quarta generazione.

La presente ordinanza sarà ulteriormente spiegata nelle direttive dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale sul programma Traffico d'agglomerato (disponibili in tedesco e francese), in cui vengono illustrati più nel dettaglio i requisiti che derivano dagli atti normativi concernenti tale programma e riportate alcune precisazioni sull'esame dei programmi d'agglomerato da parte dell'ARE.

## **II. Commento ai singoli articoli**

### Sezione 1: Requisiti dei programmi d'agglomerato

Per poter essere esaminati, i programmi d'agglomerato devono soddisfare determinati requisiti. Questi includono requisiti formali (art. 2, 6 e 7 dell'avamprogetto (AP-OPTA), la menzione dei valori obiettivo per gli indicatori del monitoraggio e del controllo degli effetti dei programmi d'agglomerato (indicatori MOCA) – il cui rispetto viene verificato nell'ambito dell'esame iniziale (cfr. art. 11 AP-OPTA) – e l'adempimento dei requisiti di base di cui all'articolo 4 AP-OPTA (cfr. art. 12 AP-OPTA). Soltanto se questi requisiti sono soddisfatti, si può procedere alla valutazione effettiva delle misure e del programma (cfr. art. 13 seg. AP-OPTA).

### Articolo 1 (Misure)

#### *Capoverso 1 (tipi di misure)*

Affinché possa configurarsi come strumento di pianificazione, coordinamento e attuazione, un programma d'agglomerato deve assolutamente includere le misure di cui al capoverso 1 AP-OPTA. La definizione di misure costituisce, infatti, un requisito di base (cfr. art. 4 lett. c AP-OPTA) e – come disposto dall'articolo 12 capoverso 2 AP-OPTA – se non sono soddisfatti tutti i requisiti di base e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata del programma d'agglomerato, l'ARE non procederà con l'esame del programma. Le misure relative alle infrastrutture di trasporto che il Consiglio federale giudica cofinanziabili fungono inoltre da punto di partenza per il decreto di stanziamento del Parlamento. Le misure relative alle infrastrutture di trasporto cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato, nonché le restanti misure A e B di cui all'articolo 1 lettere b e c (misure di trasporto non cofinanziate e misure relative agli insediamenti) sono inoltre oggetto delle convenzioni sulle prestazioni stipulate.

L'ente responsabile può anche proporre misure negli ambiti paesaggio, natura o ambiente in grado di offrire un contributo importante alla qualità degli insediamenti e, di conseguenza, al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente all'interno degli agglomerati. Anche tali misure devono concorrere a realizzare lo scenario auspicato e a sostenere le strategie settoriali relative ai trasporti e agli insediamenti, compreso il paesaggio. Tuttavia, per quanto ampiamente caldeggiate dalla Confederazione, non sono obbligatorie e sono escluse dal cofinanziamento nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

---

<sup>10</sup> Cfr. Revisione parziale del 22 novembre 2017 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin): commento alle disposizioni dell'ordinanza concernenti il programma Traffico d'agglomerato, versione del 15 febbraio 2018 (art. 18a cpv. 3, pag. 2).

#### *Lettera a (misure infrastrutturali di trasporto)*

Conformemente all'articolo 17a LUMin la Confederazione concede contributi per le infrastrutture che rendono più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati (cpv. 1). Tra queste rientrano le misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento, se è escluso un finanziamento mediante altri mezzi della Confederazione (cpv. 2). Queste misure possono essere cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

#### *Lettera b (misure di trasporto non cofinanziabili)*

Le misure di trasporto non cofinanziate dalla Confederazione (p. es. misure volte a influenzare la domanda di trasporto, come la gestione delle aree di parcheggio o la gestione della mobilità) sono interamente a carico degli enti responsabili o degli enti territoriali di volta in volta competenti. Si tratta nella fattispecie di «prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato», che non devono essere confuse con le misure relative alle infrastrutture di trasporto classificate come non cofinanziabili dall'ARE a seguito dell'esame del programma d'agglomerato, né tanto meno con le cosiddette «prestazioni proprie», con cui si intendono le prestazioni integralmente finanziate e realizzate dai Cantoni conformemente alle convenzioni sulle prestazioni delle prime due generazioni.

#### *Lettera c (misure relative agli insediamenti)*

Un programma d'agglomerato deve contenere obbligatoriamente anche misure relative agli insediamenti, ovvero misure pianificatorie a sostegno di uno sviluppo centripeto degli insediamenti. Per queste misure, che sono definite nei piani direttori oppure nei piani di utilizzazione generali o particolareggiati, ma possono anche essere desunte da eventuali masterplan, non è previsto alcun cofinanziamento nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. Facendo sì che lo sviluppo degli insediamenti abbia luogo in aree ben urbanizzate e assuma una struttura più compatta, queste misure contribuiscono alla realizzazione di un sistema dei trasporti efficiente. In genere concretizzano le indicazioni riportate nei piani direttori cantonali, contribuendo alla loro attuazione.

#### *Capoverso 2 (informazioni concernenti le misure infrastrutturali di trasporto)*

Affinché l'ARE possa valutare le misure infrastrutturali di trasporto e, in ultima analisi, il programma stesso (cfr. art. 13 seg. AP-OPTA), il programma d'agglomerato deve includere le informazioni di cui alle lettere a–e.

#### *Lettera a (fattibilità di cofinanziamento da parte della Confederazione)*

Alla voce «fattibilità di cofinanziamento da parte della Confederazione» il programma d'agglomerato deve indicare se le misure sono considerate tali secondo l'articolo 17a capoversi 1–3 LUMin. La Confederazione accorda cioè contributi a misure infrastrutturali finalizzate a rendere più efficiente e durevole il sistema globale dei trasporti nelle città e negli agglomerati (art. 17a cpv. 1). Nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato vengono poi accordati contributi a misure infrastrutturali in favore del traffico stradale e ferroviario, nonché del traffico lento, se tali misure comportano un miglioramento del traffico d'agglomerato e il loro finanziamento mediante altri mezzi della Confederazione è escluso (art. 17a cpv. 2). Se l'utilizzazione di materiale rotabile speciale destinato al collegamento capillare permette di realizzare considerevoli risparmi in termini di misure infrastrutturali, possono essere versati anche contributi per coprire i corrispondenti costi supplementari del materiale rotabile (art. 17a cpv. 2<sup>bis</sup>). Infine, possono essere versati contributi anche per il finanziamento di misure corrispondenti nelle regioni estere limitrofe (art. 17a cpv. 3). Sono invece esclusi i contributi d'esercizio (art. 17a cpv. 4).

#### *Lettera b (coerenza conformemente all'articolo 3)*

Nel programma d'agglomerato occorre specificare se le misure infrastrutturali di trasporto sono state concepite in modo tale da garantire la coerenza tra una generazione e l'altra dei programmi (cfr. art. 3 cpv. 1) nonché all'interno del programma stesso (cfr. art. 3 cpv. 2).

#### *Lettera c (stato di avanzamento della pianificazione)*

Nel caso delle misure infrastrutturali di trasporto occorre anche dimostrare che è stato raggiunto un sufficiente stato di avanzamento della pianificazione. Questo criterio serve a valutare lo stato di avanzamento del processo di pianificazione (cfr. art. 13 cpv. 1 AP-OPTA). Le misure che presentano costi d'investimento superiori ai 40 milioni di franchi devono soddisfare una serie di requisiti aggiuntivi (cfr. art. 5 AP-OPTA).

#### *Lettera d (rapporto costi-benefici)*

Un altro requisito fondamentale ai fini della valutazione delle misure e dei programmi (cfr. art. 13 seg. AP-OPTA) è che il programma d'agglomerato fornisca informazioni sul rapporto costi-benefici di ciascuna delle misure relative alle infrastrutture di trasporto in esso contenute.

#### *Lettera e (grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento)*

Per ogni misura infrastrutturale di trasporto, nel programma d'agglomerato deve infine essere specificato il grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento. La prova fornita a tale proposito consente di valutarne la fattibilità.

Una misura è pronta per essere realizzata se sarà possibile portare a termine la procedura di pianificazione, progettazione e autorizzazione entro quattro anni circa dall'approvazione del decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato.

Si considera invece che il finanziamento di una misura è garantito se il finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti è praticamente assicurato e la sostenibilità degli oneri risultanti dalla manutenzione e dall'esercizio è il più possibile comprovata (cfr. art. 17c lett. c LUMin).

#### *Capoverso 3 (valutazione del beneficio in Svizzera)*

Conformemente all'articolo 17a capoverso 3 in combinato disposto con il capoverso 2 LUMin, possono essere versati contributi anche per il finanziamento di misure relative alle infrastrutture di trasporto realizzate nelle regioni estere limitrofe. Poiché il programma Traffico d'agglomerato è orientato alla Svizzera (cfr. anche art. 17c lett. a e b, in cui viene sancito rispettivamente che i progetti devono essere «coordinati con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali» e «conformi ai piani direttori cantonali»), per valutare una misura infrastrutturale di trasporto realizzata all'estero è necessario sapere se quest'ultima ha un beneficio determinante in Svizzera. Ciò deve essere attestato nel programma d'agglomerato mediante opportune indicazioni e dati, ad esempio nelle schede delle misure (cfr. art. 6 lett. b n. 1 AP-OPTA). Nel caso invece di misure di minore entità, occorre dimostrare che influiranno in maniera sensibile sulla scelta dei mezzi di trasporto e sui flussi di passeggeri nell'ambito del traffico transfrontaliero.

#### *Capoverso 4 (misure A e B)*

Al fine di assicurare una pianificazione continua nel comprensorio della città o dell'agglomerato avente diritto ai contributi, un programma d'agglomerato deve includere sia misure A sia misure B. Non è invece obbligatorio prevedere misure C né le relative schede (cfr. art. 6 lett. a). In termini di orizzonte temporale, infatti, dovranno passare almeno altre due generazioni di programmi prima che queste misure siano pronte per la realizzazione e abbiano il finanziamento assicurato.

### *Lettera a (misure A)*

Una misura di cui all'articolo 1 capoverso 1 AP-OPTA viene classificata dalla Confederazione come misura A se risulta pronta per essere realizzata entro quattro anni dall'approvazione del decreto federale concernente il corrispondente programma Traffico d'agglomerato, ovvero se si può presupporre che sarà pronta per la realizzazione e avrà il finanziamento assicurato in questo arco di tempo prestabilito (cfr. art. 1 cpv. 2 lett. e nonché art. 13 cpv. 1 AP-OPTA). L'arco temporale di quattro anni si deduce dall'articolo 7 lettera b LFOSTRA, secondo cui il Consiglio federale chiede di norma ogni quattro anni all'Assemblea federale un credito d'impegno per i contributi destinati a finanziare misure di miglioramento del traffico d'agglomerato. Per rientrare tra le misure A, una misura infrastrutturale di trasporto che può essere cofinanziata deve soddisfare in aggiunta i requisiti di cui all'articolo 1 capoversi 2 e 3 AP-OPTA (cfr. art. 13 cpv. 1 AP-OPTA).

### *Lettera b (misure B)*

La Confederazione classifica le misure di cui all'articolo 1 capoverso 1 AP-OPTA come misure B quando i requisiti previsti per una misura A saranno presumibilmente soddisfatti nella generazione successiva.

### *Articolo 2 (approvazione cantonale)*

Poiché non tutti gli enti responsabili dispongono di una personalità giuridica, non è con tali enti che la Confederazione conclude le convenzioni sulle prestazioni (cfr. art. 24 cpv. 1 OUMin), bensì con i Cantoni interessati. Anche i contributi federali vengono versati agli enti responsabili per il tramite dei Cantoni (cfr. art. 17b cpv. 1 LUMin), ai quali compete tra l'altro la responsabilità per il finanziamento e l'attuazione di numerose misure dei programmi d'agglomerato. Ne consegue che ai Cantoni viene attribuito un ruolo di attori chiave nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato.

Nell'esaminare i programmi d'agglomerato, l'ARE si basa essenzialmente sulle indicazioni fornite; è quindi fondamentale che tali indicazioni siano veritiere. A garanzia di questo aspetto, è previsto che la loro correttezza venga avallata dall'autorità che detiene la responsabilità politica a livello cantonale. Per tali ragioni e per garantire un'attuazione coerente del programma d'agglomerato e delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni, il programma d'agglomerato necessita obbligatoriamente dell'approvazione dell'autorità cantonale competente, che corrisponde in genere al Consiglio di Stato.

### *Articolo 3 (coerenza)*

#### *Capoverso 1 (coerenza generale)*

Poiché il FOSTRA è ora un fondo di durata indeterminata, nell'ottica di una pianificazione continua è importante prestare sufficiente attenzione alla coerenza tra le diverse generazioni di programmi d'agglomerato. Il programma d'agglomerato in corso deve prendere le mosse dallo scenario auspicato, dalle strategie settoriali e dalle misure delle generazioni precedenti e tenere debitamente conto dello stato di attuazione che hanno raggiunto. La necessità di garantire la coerenza tra una generazione e l'altra deriva dal fatto che il programma d'agglomerato non è soltanto uno strumento pianificatorio, bensì anche uno strumento di attuazione. Dal momento che ogni generazione costituisce uno sviluppo della generazione precedente, in sede di aggiornamento e rielaborazione di un programma d'agglomerato è indispensabile gettare uno sguardo anche al passato: lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni, come pure quello dei rispettivi programmi d'agglomerato, figura infatti tra gli elementi che devono obbligatoriamente trovare spazio nella parte principale del programma d'agglomerato qualora in una delle generazioni precedenti sia stata stipulata una convenzione sulle prestazioni (cfr. art. 7 cpv. 2 AP-OPTA).

### *Capoverso 2 (coerenza di contenuti)*

Il requisito della coerenza di contenuti si deduce dall'articolo 17c LUMin, secondo cui i contributi possono essere versati se in un programma d'agglomerato gli enti responsabili provano che le misure [in esso contenute] si iscrivono in una pianificazione globale dei trasporti e sono coordinate con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali (lett. a). I progetti previsti devono inoltre essere conformi ai piani direttori cantonali (lett. b).

Con questo requisito si vuole assicurare che il programma d'agglomerato e le misure in esso contenute tengano conto dello scenario auspicato, della necessità d'intervento e delle strategie settoriali negli ambiti trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio. In aggiunta, il programma d'agglomerato e le relative misure devono essere coordinati con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni pertinenti – in primis i programmi di sviluppo PROSSIF e PROSTRA, il piano direttore cantonale, la pianificazione dei trasporti cantonale e i programmi cantonali finalizzati ad aumentare la sicurezza del traffico. Per le misure realizzate al di fuori della Svizzera occorre poi tenere conto anche delle pianificazioni del Paese estero in questione.

### Articolo 4 (requisiti di base)

Per poter essere valutato dall'ARE, sia a livello delle singole misure che nella sua globalità, un programma d'agglomerato deve innanzitutto soddisfare determinati requisiti di base. Oltre a rendere comprensibile e rigoroso un programma d'agglomerato, tali requisiti forniscono all'ARE delle basi comparabili sui cui fondare il suo esame, nell'ottica di garantire a tutti i programmi inoltrati un trattamento per quanto possibile equivalente. Assicurano inoltre che un programma d'agglomerato goda di un ampio sostegno tra gli enti territoriali e la popolazione, il che in ultima analisi aiuta a far sì che l'attuazione delle misure avvenga nel rispetto dei termini previsti nelle convenzioni sulle prestazioni e nei rispettivi programmi d'agglomerato.

### *Lettera a (enti responsabili e partecipazione)*

La lettera a presuppone la creazione di un ente responsabile, di cui deve essere dimostrata l'esistenza. Oltre all'avvenuto coinvolgimento degli enti territoriali interessati, nel programma d'agglomerato occorre anche dimostrare che la popolazione coinvolta ha beneficiato di una sufficiente possibilità di partecipazione. Lo scopo è far sì che il programma d'agglomerato goda di un ampio appoggio sul piano politico, in vista di un'attuazione quanto più possibile agevole e rapida delle misure infine incluse nelle convenzioni sulle prestazioni.

Conformemente all'articolo 23 OUMin, la pianificazione e la realizzazione dei programmi d'agglomerato competono agli enti responsabili. Questi ultimi sono segnatamente responsabili dell'opportunità e della correttezza tecnica delle singole parti del programma (art. 23 cpv. 1 OUMin), garantiscono l'obbligatorietà dei singoli programmi d'agglomerato e provvedono alla sua attuazione coordinata (art. 23 cpv. 2 OUMin). Gli enti responsabili devono fornire alla Confederazione la prova che gli organi competenti dei singoli enti territoriali si sono impegnati ad attuare al programma d'agglomerato. Insieme all'ente responsabile, tutte le parti coinvolte nel programma d'agglomerato (Cantoni, Comuni ed eventualmente enti regionali) si rivolgono alla Confederazione con una sola voce, ossia per il tramite di un interlocutore comune. L'ideale è la creazione di un ente responsabile dotato di personalità giuridica, che disponga di un assetto organizzativo e di competenze tali da garantire massima efficienza e un largo appoggio tanto in sede di elaborazione del programma d'agglomerato quanto in sede di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni.

Nel perimetro di pertinenza ai sensi dell'articolo 17b capoverso 2 LUMin e dell'articolo 19 e allegato 4 OUMin (Comuni, enti regionali e Cantoni), gli enti territoriali devono partecipare all'elaborazione e all'attuazione del corrispondente programma d'agglomerato. Le misure che rientrano nella sfera di competenza degli enti territoriali interessati devono essere approvate di volta in volta dagli organi competenti, anche perché deve essere assicurato il finanziamento residuo degli investimenti per i progetti previsti del programma d'agglomerato (cfr. art. 17c lett. c LUMin). Per il momento, non è invece necessaria l'autorizzazione dell'organo cui compete il credito di costruzione. Nel caso dei programmi

d'agglomerato transfrontalieri, anche gli enti territoriali dei Paesi esteri interessati devono essere coinvolte nell'elaborazione del programma e nell'attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni.

Oltre a ricevere un'adeguata informazione sui contenuti di un programma d'agglomerato, la popolazione deve avere avuto notoriamente l'opportunità di esprimere il proprio parere. A tal fine, occorre fornire sufficiente tempo e la documentazione pertinente. Gli enti responsabili sono liberi di decidere le modalità di partecipazione della popolazione, ma nel programma d'agglomerato sono tenuti a dimostrare che la popolazione interessata ha beneficiato di sufficienti opportunità per esprimersi. Sono ipotizzabili soluzioni quali una piattaforma online, eventi informativi oppure una procedura di partecipazione scritta. Non è tuttavia obbligatorio svolgere una procedura di consultazione o una procedura analoga a livello cantonale. Se le disposizioni di un programma d'agglomerato e le relative misure vengono riprese nel piano direttore cantonale o in un piano direttore regionale, la partecipazione della popolazione può essere assicurata nell'ambito della procedura relativa al piano direttore, così da evitare doppiioni.

#### *Lettera b (completezza e filo conduttore)*

Un programma d'agglomerato può considerarsi completo se soddisfa il requisito di una pianificazione globale coerente secondo l'articolo 3 nei settori trasporti e insediamenti (compreso il paesaggio) e include tutti gli elementi di cui all'articolo 7 capoversi 1 e 2 AP-OPTA, presentati in maniera tale da integrarsi a vicenda e seguire una linea logica (filo conduttore). La completezza e il filo conduttore di un programma d'agglomerato sono requisiti fondamentali in vista di un esame efficiente da parte dell'ARE. Per quanto riguarda la strutturazione della parte principale, si raccomanda di osservare l'ordine prescelto nell'articolo 7 capoverso 1 AP-OPTA.

#### *Lettera c (definizione di misure prioritarie)*

Il programma d'agglomerato deve contenere misure di cui all'articolo 1 capoverso 1 AP-OPTA (misure infrastrutturali di trasporto, misure di trasporto e misure relative agli insediamenti non cofinanziate dalla Confederazione) che siano validamente basate sullo scenario auspicato, sulla necessità d'intervento e sulle strategie settoriali negli ambiti trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio, nonché coordinate con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti, tra cui ad esempio i programmi di sviluppo PROSSIF e PROSTRA, i piani direttori cantonali o regionali e le pianificazioni dei Paesi esteri. Il grado di priorità delle misure viene stabilito non solo in base alla necessità d'intervento riscontrata, ma anche in base allo stato di attuazione raggiunto dalle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni e dai rispettivi programmi d'agglomerato.

#### *Lettera d (coordinamento e attuazione)*

Questo requisito di base riguarda la garanzia di attuazione delle misure riportate nelle convenzioni sulle prestazioni e dei rispettivi programmi d'agglomerato. Esso serve innanzitutto ad assicurare che il programma d'agglomerato e le misure in esso contenute non violino il diritto federale (p. es. la legislazione in materia di pianificazione del territorio e protezione dell'ambiente) e che siano coordinati con le pianificazioni della Confederazione e dei Cantoni interessati (in particolare i programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria, le concezioni e i piani settoriali della Confederazione [cfr. art. 17c lett. a LUMin] e i piani direttori cantonali [cfr. art. 17c lett. b LUMin]). Ne consegue che il programma d'agglomerato e le relative misure devono essere presi in debita considerazione nella pianificazione dei Cantoni coinvolti e vi devono essere sanciti in maniera vincolante per le autorità (cfr. in merito art. 19 AP-OPTA).

L'ente responsabile ha inoltre il compito di informare adeguatamente la Confederazione sullo stato di attuazione dei programmi d'agglomerato e delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni. A tal fine, fornisce le basi di cui l'ARE ha bisogno per valutare lo stato di attuazione in sede di esame (cfr. art. 14 cpv. 4 AP-OPTA), ovvero il rapporto e una panoramica sullo stato di attuazione nella parte

principale del programma d'agglomerato nonché le tabelle sullo stato attuazione (cfr. art. 6 lett. a e c AP-OPTA).

#### Articolo 5 (progetto preliminare)

Nel caso di misure infrastrutturali di trasporto i cui costi d'investimento superino i 40 milioni di franchi, per comprovare il raggiungimento di uno stato di avanzamento della pianificazione sufficiente deve essere presentato un progetto preliminare (cfr. art. 1 cpv. 2 lett. c e art. 13 cpv. 1 AP-OPTA). Le informazioni da includere in questo progetto, che deve essere allegato al programma d'agglomerato presentato, sono elencate nel capoverso 2. Le direttive sul programma Traffico d'agglomerato contengono indicazioni sulle modalità di documentazione di uno stato di pianificazione sufficiente per le misure fino a 10 milioni e fino a 40 milioni di franchi.

#### Articolo 6 (struttura di un programma d'agglomerato)

In questo articolo vengono sanciti gli elementi costitutivi minimi di un programma d'agglomerato. Sono previsti una parte principale (lett. a), una parte con le misure (lett. b) e le tabelle sullo stato di attuazione (lett. c). Queste ultime, tuttavia, sono obbligatorie solo se per il programma d'agglomerato in questione è già stata conclusa una convenzione sulle prestazioni in una generazione precedente. Garantendo una rendiconto più uniforme e limitata agli elementi essenziali, questa disposizione consente di rendere più efficiente l'esame dei programmi d'agglomerato.

#### *Lettera a (parte principale)*

Nella parte principale viene presentato e illustrato in modo chiaro e nel grado di dettaglio ritenuto opportuno, attraverso gli elementi di cui all'articolo 7 AP-OPTA, il contenuto del programma d'agglomerato. Benché non sia stato fissato un numero massimo di pagine, è bene che la parte principale si limiti a fornire le informazioni essenziali utili all'esame del programma d'agglomerato.

#### *Lettera b (parte con le misure)*

Per ogni misura A e B inserita nella generazione in corso attraverso il programma d'agglomerato deve essere predisposta un'apposita scheda (n. 1) contenente le informazioni necessarie per il relativo esame. La parte con le misure è composta, inoltre, almeno di: una tabella delle misure A e B della generazione in corso (n. 2); una tabella delle misure conformemente alla convenzione sulle prestazioni della generazione precedente (n. 3) e una tabella delle misure relative alle pianificazioni nazionali nel settore trasporti connesse alle misure A e B presentate e il cui finanziamento è stato stabilito (n. 4). Tale tabella è richiesta anche nel caso di misure previste da autorità di pianificazione estere.

Non è richiesta invece alcuna scheda per le misure incluse nelle convenzioni sulle prestazioni di generazioni precedenti, anche se queste ultime devono essere elencate in una tabella illustrativa e localizzate geograficamente su una carta di sintesi.

Per ogni misura deve essere redatta una scheda chiara e concisa. Per indicazioni sulla struttura di tali schede si rimanda alle direttive sul programma Traffico d'agglomerato.

#### *Lettera c (tabelle sullo stato di attuazione)*

Un'ulteriore parte integrante di un programma d'agglomerato è costituita dalle tabelle sullo stato di attuazione. Queste tabelle, che devono essere predisposte nel caso in cui sia già stato presentato un programma d'agglomerato e siano già state concordate misure nell'ambito di una delle generazioni precedenti, devono essere utilizzate dall'ente responsabile per informare la Confederazione sullo stato di attuazione delle misure concordate nelle generazioni precedenti. Per ogni misura, occorre indicare lo stato di avanzamento dell'attuazione e illustrare brevemente i motivi che hanno determinato eventuali



ritardi o sospensioni. Nel caso di misure importanti, il rapporto di attuazione contenuto nella parte principale deve includere una serie di informazioni complementari.

L'ARE predispone le tabelle sullo stato di attuazione e, dopo aver provveduto a inserire le informazioni rilevanti per la rendiconto (ossia le caratteristiche delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni) le invia agli enti responsabili. Le tabelle sullo stato di attuazione possono anche essere integrate nella parte principale di cui alla lettera a, ma devono essere indicate in maniera chiaramente visibile.

#### Articolo 7 (parte principale)

Il contenuto della parte principale si deduce dagli articoli 17a e 17c LUMin, nei quali viene indicato lo scopo dei contributi alle infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati e sono riportate le condizioni per poter versare i contributi per le corrispondenti misure. Gli elementi elencati nei capoversi 1 e 2 AP-OPTA sono stati definiti per agevolare l'esame di un programma d'agglomerato.

Benché non sia necessario rispettare l'ordine indicato nel presente avamprogetto, occorre garantire che tutti gli elementi siano facilmente identificabili all'interno del programma d'agglomerato. Ciascun elemento deve poi sviluppare e integrare quello precedente creando un filo conduttore che attraversi l'intero programma. La presenza di tutti gli elementi stabiliti e il summenzionato filo conduttore appartengono infatti ai requisiti di base sanciti all'articolo 4 lettera b AP-OPTA. Laddove necessario, gli enti responsabili possono comunque prevedere ulteriori elementi.

Un programma d'agglomerato deve poter essere letto come un documento a sé stante. Vanno evitati dunque semplici rimandi ai programmi d'agglomerato della generazione precedente o ad altri documenti. Bisogna inoltre mettere in evidenza le differenze presenti rispetto alla generazione precedente.

#### *Capoverso 1 (elementi)*

Un programma d'agglomerato deve includere gli elementi elencati in questo capoverso, che tengono conto del suo carattere di strumento di pianificazione, coordinamento e attuazione.

Nell'ottica di una pianificazione continua, non è necessario che tutti gli elementi siano rielaborati in ciascuna generazione. Alcune indicazioni sulla frequenza di aggiornamento sono disponibili nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato. Il mancato aggiornamento di un elemento deve comunque essere segnalato nel programma d'agglomerato.

#### *Lettera a (analisi della situazione e delle tendenze)*

L'analisi della situazione e delle tendenze relative al traffico, agli insediamenti, compreso il paesaggio e all'ambiente è necessaria per poter valutare l'efficacia delle misure contenute nel programma d'agglomerato. Nell'ambito di tale analisi vengono contemplate, in linea di massima, tutte le basi necessarie per la definizione di misure prioritarie, riservando particolare attenzione alle pianificazioni della Confederazione nell'ambito dei programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria, come pure alle pianificazioni cantonali. L'analisi della situazione e delle tendenze non deve essere interamente aggiornata di generazione in generazione. Qualora in una precedente generazione abbia avuto luogo un'analisi completa ed esaustiva, in una generazione futura ci si limiterà a identificare in che misura i provvedimenti finora adottati abbiano modificato la situazione di partenza.

Tracciando un quadro dello stato attuale del sistema dei trasporti, degli insediamenti, del paesaggio e dell'ambiente, l'analisi della situazione consente di definire le misure e il relativo grado di priorità (cfr. lett. e).

L'analisi delle tendenze serve a mostrare come si evolverebbe in futuro la situazione se non si procedesse all'attuazione del programma d'agglomerato e delle misure in esso contenute. Tale analisi comprende le principali tendenze di sviluppo con indicazione dell'orizzonte di pianificazione.

### *Lettera b (scenario auspicato)*

Una pianificazione coordinata nei settori trasporti e insediamenti (paesaggio compreso) non può essere ridotta a una serie di aspetti quantitativi e qualitativi. Per tale ragione, proprio come nell'ambito di un modello territoriale, anche in un programma d'agglomerato non può mancare uno scenario auspicato in cui si indica la struttura territoriale desiderata a livello di trasporti, insediamenti e paesaggio. Lo scenario deve fare riferimento a un orizzonte di pianificazione di almeno 20 anni.

Nel programma d'agglomerato devono essere indicate le tipologie di spazio con i rispettivi obiettivi di sviluppo, i principali elementi costitutivi dello sviluppo dei trasporti (p. es. principali misure chiave e principali tratti della rete) e il loro coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e, infine, i principali spazi naturali e paesaggistici e il loro reciproco collegamento. Lo scenario auspicato deve essere definito tenendo conto dei valori obiettivo per gli indicatori MOCA, del Progetto territoriale Svizzera e delle strategie di sviluppo territoriale dei Cantoni.

Se, nel suo rapporto d'esame concernente la generazione precedente, l'ARE ha giudicato esauriente e fattivo lo scenario auspicato, non sarà necessario rielaborarlo completamente a ogni nuova generazione: basterà apportare le modifiche o correzioni eventualmente necessarie sulla scorta degli sviluppi osservati o delle osservazioni della Confederazione. In questo modo si assicura una continuità di generazione in generazione.

### *Lettera c (necessità d'intervento)*

Mettendo a confronto l'analisi della situazione e delle tendenze, lo scenario auspicato e lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni delle generazioni precedenti, nel programma d'agglomerato deve risultare evidente dove si situa la necessità d'intervento nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio. Dovrà cioè emergere in maniera chiara e comprensibile quali problemi debbano essere affrontati in via prioritaria nella generazione in corso e quali priorità ne derivino in riferimento alle strategie settoriali e alle misure, il tutto tenendo sempre conto anche delle pianificazioni nazionali, cantonali e di altre pianificazioni rilevanti (programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria, piani settoriali, piani direttori cantonali e regionali). Questo elemento, che funge da cerniera tra le diverse generazioni dei programmi d'agglomerato, assume un ruolo di primaria importanza ai fini dell'elaborazione di un nuovo programma d'agglomerato, ragione per cui va aggiornato nell'ambito di ogni nuova generazione.

### *Lettera d (strategie settoriali)*

Le strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio, devono illustrare gli ambiti di intervento pianificati indicando in che modo si intende raggiungere lo scenario auspicato (lett. b) e rispondere così alle necessità d'intervento identificate (lett. c). Sono richieste strategie concrete a livello territoriale, in grado di affrontare la situazione specifica della città o dell'agglomerato che beneficia dei contributi.

La strategia settoriale nel settore dei trasporti deve contenere dei piani relativi allo sviluppo delle reti di tutti i vettori di trasporto (trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato, traffico ciclistico e pedonale), nonché i programmi d'offerta del trasporto pubblico, lo sviluppo delle offerte multimodali, una politica dei parcheggi e la gestione del traffico e della mobilità. Occorre poi indicare anche in che modo l'ente responsabile intende assicurare il passaggio tra le reti/offerte di trasporto nazionali e quelle secondarie. Inoltre, se la sua incidenza è significativa, bisogna tenere in debito conto anche il trasporto merci. Nelle città o negli agglomerati beneficiari a vocazione turistica, deve essere oggetto di analisi anche il traffico turistico.

La strategia settoriale nel settore dei trasporti può essere suddivisa in tre strategie – riguardanti rispettivamente il trasporto pubblico, il trasporto individuale motorizzato e il traffico lento – che devono essere coordinate fra loro nell'ottica di una strategia globale dei trasporti.

Per quanto riguarda il settore degli insediamenti, la corrispondente strategia settoriale stabilisce dove debba essere indirizzato lo sviluppo degli insediamenti e con quali priorità (p. es. poli di sviluppo, aree

adatte a uno sviluppo centripeto ecc.) e indica come si intende coordinare tale sviluppo con la rete e l'offerta di trasporto esistente e con quella pianificata. Inoltre illustra i legami esistenti tra lo sviluppo degli insediamenti e gli aspetti del paesaggio.

Le strategie settoriali di cui sopra devono essere verificate a ogni nuova generazione assicurandone il coordinamento con le pianificazioni nazionali, cantonali e con le altre pianificazioni rilevanti. Andranno aggiornate in funzione degli interventi ritenuti necessari, tenendo conto a tal fine anche delle osservazioni fatte dall'ARE nei suoi rapporti d'esame.

#### *Lettera e (misure e relativo ordine di priorità)*

Nell'ambito di questo elemento, l'ente responsabile indica le misure che si vogliono mettere in atto per realizzare le strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio. Tali misure vengono definite sulla base delle indicazioni fornite negli elementi di cui alle lettere a–d e al capoverso 2, nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli 17a e 17c LUMin.

Ciascuna delle misure di cui all'articolo 1 capoverso 1 AP-OPTA deve essere presentata nel programma d'agglomerato classificata come misura A, B o C, così da rendere evidente l'orizzonte di pianificazione nel quale l'ente responsabile intende attuarla. Il grado di priorità di una misura viene stabilito in funzione della necessità d'intervento e delle strategie settoriali definite conformemente alla lettera d. Per stabilire l'ordine di priorità delle misure sono determinanti inoltre lo stato di avanzamento della pianificazione e il grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento (cfr. art. 1 cpv. 2 lett. c ed e, nonché art. 13 cpv. 1 AP-OPTA). In ultima istanza, è la motivazione fornita nel programma d'agglomerato a essere decisiva quando si tratta di stabilire se, nell'ambito della valutazione delle misure, gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame procederanno o meno ad adeguare il grado di priorità attribuito a una misura (cfr. art. 13 cpv. 3 AP-OPTA).

#### *Capoverso 2 (stato di attuazione)*

Il Consiglio federale è tenuto a riferire all'Assemblea federale sullo stato di attuazione del programma Traffico d'agglomerato (cfr. art. 8 lett. c LFOSTRA). Inoltre, nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni, i Cantoni si sono impegnati a dare attuazione alle misure in esse contenute. Per adempiere all'obbligo di rendiconto di cui sopra e, al contempo, per poter valutare il rispetto degli impegni assunti dai Cantoni, è necessario informare la Confederazione sullo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni e dei relativi programmi d'agglomerato.

Ciò avviene nella parte principale del programma d'agglomerato, per mezzo dell'apposito rapporto di attuazione e delle tabelle sullo stato di attuazione, che devono obbligatoriamente essere presentate (cfr. art. 6 lett. a e c AP-OPTA).

Ai fini della valutazione dello stato di attuazione si prendono in esame tutte le misure concordate nelle generazioni precedenti e i rispettivi programmi d'agglomerato. Pertanto il rapporto di attuazione deve includere informazioni sulla loro attuazione, specificando anche se e in che misura sono stati raggiunti gli obiettivi di sviluppo dello scenario auspicato e delle strategie settoriali. Nel rapporto di attuazione vanno segnalati gli eventuali ritardi con i principali motivi che li hanno causati. Devono infine essere indicate le successive tappe di realizzazione per le misure non ancora implementate e devono essere definite le nuove misure che si rendono necessarie per la generazione in corso. L'attuazione delle misure che beneficiano di contributi forfettari, invece, deve essere presa in esame soltanto se si discosta da quanto concordato nella convenzione sulle prestazioni.

#### *Capoverso 3 (rappresentazione cartografica)*

Ai fini di una migliore comprensibilità e per rendere più efficiente l'esame dei programmi d'agglomerato, le informazioni di maggiore rilevanza territoriale scaturite dagli elementi di cui ai capoversi 1 lettere b–e e 2 devono essere rappresentate in forma cartografica. Tali rappresentazioni cartografiche sono obbligatorie per lo meno in relazione a: scenario auspicato, necessità d'intervento, strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio, misure A e B della generazione in corso e

stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni. A questo proposito occorre tenere presente come, ai fini dell'esame dei programmi d'agglomerato, una serie di cartine di facile lettura risulti di gran lunga più utile rispetto a una grande quantità di testo scritto. Le cartine possono essere riunite insieme, soprattutto per migliorare la leggibilità del programma d'agglomerato.

#### Articolo 8 (indicatori di monitoraggio e di controllo)

Capoverso 1 (definizione dei valori obiettivo per gli indicatori di monitoraggio e di controllo)

Per consentire lo svolgimento del controllo dell'efficacia, è necessario mettere a disposizione della Confederazione, conformemente all'articolo 20 capoverso 2 AP-OPTA, i valori obiettivo per gli indicatori del monitoraggio e del controllo dei programmi d'agglomerato (i cosiddetti indicatori MOCA, dal tedesco «**Monitoring und Controlling Agglomerationsprogramme**»). L'avvenuta definizione di tali valori obiettivo viene verificata nell'ambito dell'esame preliminare (cfr. art. 11 cpv. 1 AP-OPTA).

Pur non incidendo in alcun modo sulla valutazione delle misure e del programma a opera della Confederazione, i valori obiettivo degli indicatori MOCA vengono impiegati durante l'elaborazione di un programma d'agglomerato.

#### *Capoverso 2 (fattori)*

Esistono cinque diversi indicatori MOCA. L'indicatore relativo alla ripartizione modale («modal split») indica la percentuale del trasporto individuale motorizzato misurata in base alla distanza giornaliera ed è orientato al principio del luogo di domicilio (lett. a). Un altro indicatore è costituito dai dati sugli incidenti: si prende in esame il numero di persone che, per ogni 1000 abitanti e 0,5 posti di lavoro, sono state coinvolte in incidenti nella rete delle strade cantonali o comunali e che hanno riportato ferite o sono decedute (lett. b). Altri indicatori MOCA sono poi il numero di abitanti per classe di collegamento del trasporto pubblico (lett. c) e il numero di occupati per classe di collegamento del trasporto pubblico (lett. d). La classe di collegamento del trasporto pubblico fornisce infatti dettagli sul livello di accessibilità di una località con tali mezzi di trasporto. L'ultimo dei cinque indicatori è la densità delle zone per l'abitazione, delle zone miste e delle zone centrali edificate (lett. e), per il quale viene rilevato il numero di abitanti e di occupati per ogni ettaro di dette superfici.

#### Sezione 2: Procedura d'esame

La procedura d'esame si articola in quattro fasi: esame preliminare, esame dei requisiti di base, valutazione delle misure e valutazione del programma. L'ARE riporta gli esiti dell'esame in un rapporto sul quale l'ente responsabile interessato ha il diritto di esprimersi preventivamente.

## Articolo 9 (presentazione)

### *Capoverso 1 (scadenza per la presentazione dei programmi d'agglomerato)*

L'ARE comunica per tempo e in forma scritta agli enti responsabili la data entro cui devono presentare i programmi d'agglomerato. I programmi presentati in ritardo non vengono esaminati perché, in caso contrario, non si garantirebbe un trattamento equivalente di tutti i programmi.

### *Capoverso 2 (comunicazione della presentazione di un programma d'agglomerato)*

Gli enti responsabili sono tenuti a comunicare all'ARE la propria intenzione di presentare un programma d'agglomerato un anno prima della data di cui al capoverso 1. Da un lato, ciò è necessario perché l'elaborazione o rielaborazione di un programma d'agglomerato conforme ai requisiti federali costituisce un compito complesso, che presuppone il coinvolgimento di tutta una serie di attori e necessita di conseguenza di sufficiente tempo. Dall'altro lato, l'ARE usufruisce così di condizioni ottimali per preparare e organizzare la procedura d'esame, nonché di predisporre la necessaria documentazione in modo corretto. Una preparazione adeguata contribuisce in maniera sostanziale a un esame efficiente. Se la presentazione di un programma non è comunicata per tempo, l'ARE si riserva quindi il diritto di non procedere all'esame, qualora ritenga che non sia possibile effettuare una valutazione adeguata.

## Articolo 10 (uffici federali coinvolti)

In questo articolo sono menzionate le competenti autorità federali che prendono parte all'esame dei programmi d'agglomerato sotto la guida dell'ARE (art. 32 cpv. 5 OUMin). L'Ufficio federale delle strade (USTRA), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) sono coinvolti sul piano tecnico nella valutazione degli aspetti concernenti i trasporti e l'ambiente.

## Articolo 11 (esame preliminare)

### *Capoverso 1 (esame dei requisiti di cui agli art. 2 e 6–8 AP-OPTA)*

Una volta ricevuti i programmi d'agglomerato, l'ARE svolge un esame preliminare finalizzato a verificare il rispetto dei requisiti formali di cui agli articoli 2, 6, 7 e 8 AP-OPTA, ovvero la presenza di tutti gli elementi indispensabili per procedere all'esame vero e proprio. I programmi d'agglomerato devono includere una parte principale, una parte con le misure e le tabelle sullo stato di attuazione (art. 6 AP-OPTA), devono essere stati approvati dall'autorità cantonale competente (art. 2 AP-OPTA) e devono specificare i valori obiettivo per gli indicatori MOCA (cfr. art. 8 AP-OPTA). Nella parte principale devono figurare tutti gli elementi di cui all'articolo 7 capoversi 1 e 2 AP-OPTA e, infine, i contenuti di tali elementi devono essere rappresentati in forma cartografica (cfr. art. 7 cpv. 3 AP-OPTA).

### *Capoverso 2 (possibilità di fornire informazioni mancanti)*

All'ente responsabile viene concesso un termine di 21 giorni per completare e eventualmente fornire le informazioni mancanti. Poiché la procedura d'esame prevede scadenze molto ravvicinate tra loro, questo termine supplementare non può essere ulteriormente prorogato.

### *Capoverso 3 (conseguenza del ritardo)*

In questa disposizione sono esplicitate le conseguenze di un eventuale ritardo: se le informazioni mancanti non vengono fornite o se la documentazione non viene integrata o non lo è in maniera sufficiente e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata del programma d'agglomerato, l'ARE non procederà con l'esame. La Confederazione dichiarerà conclusa la procedura d'esame per il programma d'agglomerato in questione e provvederà a darne tempestivamente comunicazione scritta all'ente responsabile.

## Articolo 12 (esame dei requisiti di base)

### *Capoverso 1 (esame da requisiti di base)*

I requisiti di base vengono riesaminati a ogni generazione. Affinché sia possibile effettuare una valutazione adeguata di un programma d'agglomerato e l'ARE possa procedere con il relativo esame, devono essere soddisfatti in linea di principio tutti i requisiti di base. Questi ultimi possono essere adeguati per tenere conto delle problematiche specifiche e delle dimensioni della città o dell'agglomerato che riceve i contributi.

### *Capoverso 2 (conseguenza del ritardo)*

Se un programma d'agglomerato non soddisfa un requisito di base e non è quindi possibile effettuare una valutazione adeguata, non verrà esaminato, indipendentemente dal fatto che abbia o meno beneficiato di contributi in una precedente generazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato. Non appena si è concluso il primo esame di tutti i programmi d'agglomerato presentati, l'ente responsabile ne riceve comunicazione mediante un breve rapporto nel quale vengono specificati i requisiti di base non soddisfatti.

## Articolo 13 (valutazione delle misure)

### *Capoverso 1 (criteri)*

L'ARE valuta le misure infrastrutturali di trasporto basandosi sulle informazioni fornite nel programma d'agglomerato secondo l'articolo 1 capoversi 2 lettere a–e nonché 3.

In riferimento al criterio «fattibilità di cofinanziamento da parte della Confederazione», l'ARE verifica se le misure indicate sono conformi all'articolo 17a capoversi 1–3 LUMin. Le misure relative alle infrastrutture di trasporto cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato sono menzionate nel commento relativo all'articolo 1 capoverso 2 lettera a.

I contributi sono versati soltanto per le misure infrastrutturali di trasporto che adempiono al requisito di coerenza di cui all'articolo 3 AP-OPTA, il che significa che tali misure devono basarsi sullo scenario auspicato, sulla necessità d'intervento rilevata e sulle strategie settoriali nei settori trasporti e insediamenti, compreso il paesaggio (cfr. art. 3 cpv. 2 AP-OPTA), nonché iscriversi in una pianificazione globale dei trasporti ed essere coordinate con le reti di trasporto preposte e con lo sviluppo degli insediamenti conformemente ai piani direttori cantonali. I progetti previsti devono inoltre essere conformi ai piani direttori cantonali (cfr. art. 17c lett. a e b LUMin). Le misure cofinanziabili devono pertanto essere coordinate con le pianificazioni nazionali, cantonali e con altre pianificazioni rilevanti e, infine, devono tenere conto delle generazioni precedenti (cfr. art. 3 cpv. 1 AP-OPTA).

Il criterio relativo allo stato di avanzamento della pianificazione serve a valutare a che punto si trova una data misura infrastrutturale di trasporto. Le informazioni fornite in merito consentono di chiarire se sarà possibile avviare l'esecuzione del progetto di costruzione associato alla misura in questione entro il termine stabilito nell'articolo 18 capoverso 1 lettera b AP-OPTA e, di conseguenza, se sia giustificato un cofinanziamento da parte della Confederazione nella generazione in corso. Se lo stato di avanzamento della pianificazione è insufficiente, gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame provvedono ad adeguare il grado di priorità attribuito alla misura (cfr. di seguito cpv. 3).

Un altro criterio che interviene nella valutazione delle misure è il rapporto costi-benefici, che viene valutato secondo le modalità stabilite nel capoverso 2.

La fattibilità di una misura infrastrutturale di trasporto viene analizzata in base al grado di maturità in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento (cfr. commento relativo all'art. 1 cpv. 2 lett. e). Se la Confederazione è dell'avviso che una misura prevista non abbia ancora raggiunto il grado di maturità di una misura A in termini di realizzazione e garanzia del finanziamento, la riclassifica come misura B (cfr. cpv. 3).

Per quanto concerne le misure relative ai trasporti implementate all'estero, la fattibilità di cofinanziamento viene decisa valutando se hanno un beneficio determinante in Svizzera. Per le misure

di minore entità, invece, vale il principio secondo cui devono influire in maniera sensibile sulla scelta dei mezzi di trasporto e sui flussi di passeggeri nell'ambito del traffico transfrontaliero.

#### *Capoverso 2 (valutazione del rapporto costi-benefici)*

Il rapporto costi-benefici di una misura è determinato mettendo a confronto i costi d'investimento con i benefici che essa comporta.

Per valutare i costi, le singole misure vengono attribuite a categorie di costo (elevato, medio, basso) in funzione delle dimensioni dell'agglomerato interessato. I costi d'investimento previsti sono calcolati in funzione di uno stato dei prezzi uniforme, in modo da assicurare un trattamento equivalente di tutti i programmi d'agglomerato.

Per valutare i benefici di una misura, ci si basa invece sugli obiettivi d'efficacia di cui all'articolo 17d capoverso 2 LUMin, nello specifico: migliore qualità del sistema dei trasporti (lett. a), maggior sviluppo centripeto degli insediamenti (lett. b), minor carico ambientale e minor impiego di risorse (lett. c) e maggiore sicurezza del traffico (lett. d). Per stabilire se una misura raggiunge questi obiettivi vengono impiegati appositi criteri d'efficacia precisati nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato. Si decide se una misura è utile mettendo a confronto la situazione che si verrebbe a creare con e senza la sua attuazione. Per determinate categorie di misure sono richiesti dati quantitativi, di cui si fa menzione nelle direttive sul programma Traffico d'agglomerato. Alla fine, solo le misure il cui rapporto costi-benefici risulta essere da buono a ottimo sono ritenute «cofinanziabili dalla Confederazione» nella generazione in corso.

#### *Capoverso 3 (definizione del grado di priorità a opera della Confederazione)*

Gli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame valutano il grado di priorità attribuito alle misure del programma d'agglomerato e hanno la facoltà di adeguarlo qualora quello proposto dall'ente responsabile non possa oggettivamente essere mantenuto.

#### Articolo 14 (valutazione dei programmi)

##### *Capoverso 1 (criteri per la valutazione dei programmi)*

In questo capoverso si trovano le fasi in cui si articola la valutazione dei programmi e i criteri su cui questa si basa. Nella valutazione sono sostanzialmente messi a confronto i benefici di un programma d'agglomerato con i costi che esso comporta.

##### *Lettera a (costi del programma d'agglomerato)*

I costi vengono analizzati nell'ambito di un'apposita fase di valutazione (cfr. cpv. 6).

##### *Lettera b (benefici del programma d'agglomerato per i trasporti e gli insediamenti)*

Per determinare il rapporto costi-benefici di un programma d'agglomerato e, con esso, la sua efficacia complessiva, è necessario esaminare quali vantaggi comporta per i trasporti, gli insediamenti e l'ambiente. La valutazione dei benefici viene disciplinata più nel dettaglio nei capoversi 2 e 3.

### *Lettera c (rapporto costi-benefici)*

Il rapporto costi-benefici di un programma d'agglomerato è determinante per fissare l'aliquota di contribuzione e, di conseguenza, l'entità dei contributi federali di cui beneficeranno le misure cofinanziate nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato (art. 17d cpv. 1 LUMin). L'aliquota di contribuzione viene decisa mettendo a confronto i costi e i benefici. I benefici, a loro volta, vengono individuati in un'apposita fase di valutazione (cfr. cpv. 2 e 3).

L'aliquota di contribuzione si situa tra il 30 e il 50 per cento della somma dei costi computabili documentati secondo l'articolo 21 capoverso 1 OUMin e dell'importo complessivo stabilito dalla Confederazione per i provvedimenti secondo l'articolo 21a OUMin (cfr. art. 22 OUMin). Sono esclusi dal cofinanziamento i programmi d'agglomerato che presentano benefici poco significativi o costi troppo elevati.

### *Capoverso 2 (valutazione dei benefici)*

Nell'ambito della valutazione dei benefici si procede, da un lato, a esaminare l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato sui trasporti, sugli insediamenti e sull'ambiente e, dall'altro, a valutarne lo stato di attuazione, secondo le modalità definite nel capoverso 4. Nell'articolo 3 vengono esplicitati i criteri su cui si basa la valutazione dell'efficacia complessiva del programma d'agglomerato sui trasporti, sugli insediamenti e sull'ambiente, nonché le misure prese in considerazione per determinare gli effetti del programma.

### *Capoverso 3 (valutazione dell'efficacia complessiva)*

Nell'ambito della valutazione dei benefici viene analizzata l'efficacia complessiva del programma d'agglomerato sui trasporti, sugli insediamenti e sull'ambiente sulla base degli obiettivi di efficacia di cui all'articolo 17d capoverso 2 LUMin (cfr. commento relativo all'art. 13 cpv. 2 AP-OPTA) nonché degli elementi di cui all'articolo 7 capoversi 1 e 2 AP-OPTA e della coerenza di cui all'articolo 3 AP-OPTA. Le misure, che sono state classificate come misura A e B dagli Uffici federali coinvolti, possono infatti spiegare i loro effetti positivi solo se sono state integrate in strategie settoriali efficaci e se sono state definite in funzione dall'analisi della situazione e delle tendenze, dello scenario auspicato e della necessità d'intervento aggiornata. Inoltre è necessario che il programma d'agglomerato si fondi sulle strategie settoriali e sulle misure delle generazioni precedenti.

Per valutare l'efficacia vengono prese in considerazione le misure della generazione in corso, classificate come A o B in seguito all'esame della Confederazione, e le misure A concordate nella convenzione sulle prestazioni dell'ultima generazione (ovvero: le misure infrastrutturali di trasporto cofinanziate, le misure di trasporto non cofinanziate e le misure relative agli insediamenti che saranno presumibilmente attuabili entro quattro anni dall'approvazione del decreto federale concernente il programma Traffico d'agglomerato). Ne consegue che, per una generazione, vengono prese in esame tre generazioni ossia un periodo di circa 12 anni. Se un ente responsabile presenta un programma d'agglomerato per la prima volta, salta una generazione oppure è stato escluso dal cofinanziamento nella generazione precedente, ci si limita invece alle misure della generazione in corso, classificate come A o B conformemente all'esame della Confederazione.

L'efficacia di un programma d'agglomerato viene determinata mettendo a confronto lo status quo senza il programma d'agglomerato con l'evoluzione cui si assisterebbe in caso di attuazione del programma e delle misure che esso prevede. Si tratta di un'analisi di tipo qualitativo, supportata laddove possibile da dati quantitativi.

### *Capoverso 4 (valutazione dello stato di attuazione)*

Nell'ambito della valutazione dei benefici si procede inoltre a valutare lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni e dei relativi programmi d'agglomerato. Vengono prese in esame a tal fine la parte principale del programma (rapporto di attuazione con panoramica sullo stato di attuazione delle misure) e le tabelle sullo stato di attuazione (cfr. art. 6 lett. a e c AP-OPTA).



La valutazione dello stato di attuazione delle misure concordate e dei rispettivi programmi d'agglomerato può avere un esito positivo anche in presenza di ritardi, se questi ultimi sono motivati e se, in funzione delle mutate condizioni quadro, vengono definite idonee misure sostitutive. Se lo stato di attuazione riceve invece una valutazione negativa, l'aliquota di contribuzione viene ridotta di conseguenza.

#### *Lettera a (valutazione in termini quantitativi)*

Nell'ambito della valutazione dello stato di attuazione, il programma d'agglomerato presentato viene esaminato in termini quantitativi per stabilire se le misure A sono state attuate conformemente alle convenzioni concluse. Sono oggetto di valutazione le misure infrastrutturali di trasporto incluse nelle convenzioni sulle prestazioni, le misure di trasporto non cofinanziate e le misure relative agli insediamenti.

#### *Lettera b (valutazione in termini qualitativi)*

Dal punto di vista qualitativo, si valuta se nei vari elementi del programma d'agglomerato in esame è stato preso debitamente in considerazione lo stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni e dei relativi programmi d'agglomerato delle precedenti generazioni (coerenza tra una generazione e l'altra). Se l'attuazione di misure importanti ha subito ritardi o è stata sospesa, si considera tra l'altro se il programma d'agglomerato prevede alternative efficaci. La valutazione di cui alla lettera b deve avere luogo anche se l'ente responsabile ha saltato una generazione.

#### *Capoverso 5 (considerazione delle misure delle prime due generazioni)*

Per le misure A la cui attuazione è stata concordata nelle convenzioni sulle prestazioni di prima e seconda generazione, è fissato come termine il 2027. Di conseguenza, nell'ambito della valutazione dello stato di attuazione di queste misure e dei rispettivi programmi d'agglomerato viene preso in considerazione solo lo stato di attuazione fino alla quinta generazione. A partire dalla sesta generazione, questo articolo diventerà pertanto obsoleto e potrà essere stralciato.

#### *Capoverso 6 (valutazione dei costi)*

I costi di un programma d'agglomerato sono calcolati in base alla somma dei costi d'investimento delle misure della generazione in corso classificate con priorità A o B dalla Confederazione e dei costi d'investimento delle misure A incluse nelle convenzioni sulle prestazioni della generazione precedente. Nella valutazione dei costi non si tiene conto invece di misure riguardanti generazioni anteriori.

#### Articolo 15 (rapporto d'esame)

##### *Capoverso 1 (contenuto)*

L'ARE riassume i risultati emersi dalla procedura d'esame in un apposito rapporto. I vari rapporti d'esame costituiscono la base per il messaggio concernente il decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato, oltre a servire agli enti responsabili da riferimento per l'ulteriore sviluppo dei rispettivi programmi d'agglomerato.

##### *Capoverso 2 (diritto di esprimersi)*

Non appena sono disponibili i risultati provvisori dell'esame condotto dall'ARE sul programma d'agglomerato ed è stata redatta la bozza del rapporto d'esame, l'ente responsabile e l'ARE possono organizzare un incontro tecnico per verificare, in particolare, che in sede di esame l'ARE abbia considerato tutti gli argomenti rilevanti addotti dall'ente responsabile e che la coerenza del programma d'agglomerato sia rimasta intatta nonostante le eventuali modifiche del grado di priorità delle misure

decise dagli uffici federali coinvolti nella procedura d'esame. Il rapporto d'esame può eventualmente essere modificato per riflettere i punti emersi nell'ambito di questo incontro.

### Sezione 3: Contributi federali forfettari per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin

Questa sezione contiene le disposizioni già in vigore dell'OCPTA sui contributi federali forfettari per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin (cfr. art. 2 e 3 OCPTA).

Creando una sezione dedicata appositamente ai contributi federali forfettari per i provvedimenti di cui all'articolo 21a OUMin, vengono eliminate le ridondanze presenti nel titolo e nel testo delle disposizioni esistenti (cfr. art. 16 e 17 cpv. 1 e 2). Il testo delle rimanenti disposizioni è stato poi oggetto di alcuni adattamenti volti a garantire una maggiore chiarezza, ma che non hanno tuttavia comportato alcuna modifica materiale.

#### Articolo 16 (ammontare dei costi d'investimento)

Il titolo e il testo dell'articolo sono stati modificati in seguito all'introduzione della terza sezione, ma il tenore è rimasto invariato. È stata inoltre cancellata l'istruzione interna alla Confederazione che imponeva di fissare l'ammontare dei costi d'investimento d'intesa con il Dipartimento federale delle finanze.

#### Articolo 17 (calcolo)

La creazione di una sezione apposita, dedicata ai contributi federali forfettari, ha permesso di semplificare il titolo delle disposizioni vigenti senza che ne derivassero modifiche materiali.

#### Capoverso 1 (principio)

Anche il testo di questa disposizione già esistente è stato modificato per tenere conto dell'inserimento della terza sezione, ma il suo tenore è rimasto immutato.

#### Capoverso 2 (metodo di calcolo dei costi standardizzati)

Si è proceduto a semplificare le formulazioni senza modificare in alcun modo il contenuto.

#### Capoverso 3 (valutazione della qualità concettuale)

Si è provveduto a formulare in modo più chiaro l'articolo 3 capoverso 3 OCPTA, indicando ora in un articolo a sé stante i criteri per la valutazione della qualità concettuale.

#### Capoverso 4 (possibile riduzione dei contributi)

Questa disposizione è stata ripresa con modifiche trascurabili dal testo dell'articolo 3 capoverso 3 OCPTA.

#### *Capoverso 5 (aliquota di contribuzione)*

Questa disposizione, già esistente, è stata riformulata per renderla più comprensibile, ma il contenuto è rimasto invariato.

#### *Sezione 4: Realizzazione dei programmi d'agglomerato*

Questa sezione comprende le disposizioni concernenti i termini previsti per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione (art. 18 AP-OPTA), i requisiti relativi alle misure rilevanti per il piano direttore (art. 19 AP-OPTA) e l'obbligo d'informazione (art. 20 AP-OPTA).

#### *Articolo 18 (avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione)*

Il vigente articolo 1 OCPTA è stato ripreso nell'avamprogetto senza alcuna modifica materiale. Si è unicamente proceduto a migliorare linguisticamente la formulazione del titolo e del capoverso 1.

#### *Articolo 19 (requisiti relativi alle misure rilevanti per il piano direttore)*

Questo articolo precisa le condizioni riportate nell'articolo 17c lettera b LUMin, secondo cui i progetti previsti devono essere conformi ai piani direttori cantonali. Le misure interessate sono quelle con priorità A conformemente al messaggio concernente il decreto federale sul programma Traffico d'agglomerato. La domanda di esame e approvazione del piano direttore adeguato secondo quanto emerso dal rapporto d'esame del programma d'agglomerato in questione deve essere presentata alla Confederazione tempestivamente. Ciò al fine di garantire che, una volta approvato il decreto federale, siano soddisfatti i presupposti necessari per la conclusione della convenzione sulle prestazioni e sia dunque possibile sottoscrivere una tale convenzione il più rapidamente possibile.

#### *Articolo 20 (obbligo d'informazione)*

##### *Capoverso 1 (in caso di modifica delle condizioni quadro)*

Conformemente all'articolo 11 capoversi 2 e 3 della legge del 5 ottobre 1990<sup>11</sup> sui sussidi, il richiedente ha l'obbligo di fornire tutte le informazioni necessarie, e questo sia prima che dopo la concessione degli aiuti finanziari. Questo obbligo d'informazione viene sancito nell'OPTA in maniera specifica per il programma Traffico d'agglomerato.

##### *Capoverso 2 (per il controllo degli effetti)*

Il controllo degli effetti del programma Traffico d'agglomerato svolto dalla Confederazione deriva dall'obbligo posto al Consiglio federale di riferire all'Assemblea federale, nell'ambito del messaggio concernente il programma Traffico d'agglomerato, in merito allo stato di attuazione del programma (cfr. art. 8 lett. c LFOSTRA). Lo scopo di questo controllo è quello di determinare se i mezzi federali destinati al traffico d'agglomerato sono stati impiegati nel rispetto degli obiettivi prescritti dal legislatore, ovvero creare un sistema globale dei trasporti più efficiente e durevole nelle città e negli agglomerati (cfr. art. 17a cpv. 1 LUMin). Il controllo degli effetti non influisce né sull'esame dei singoli programmi d'agglomerato né sulle convenzioni sulle prestazioni.

Gli enti responsabili coadiuvano tale controllo mettendo a disposizione ogni quattro anni informazioni sui valori obiettivo per gli indicatori MOCA (cfr. art. 8 AP-OPTA) e sono tenuti a ottemperare a questo obbligo di collaborare anche nel caso in cui saltino una generazione. Le informazioni necessarie vengono richieste con l'ausilio di un questionario. Per consentire alla Confederazione di eseguire un controllo degli effetti coerente e uniforme, gli enti responsabili devono trasmettere le informazioni attenendosi alle prescrizioni dell'ARE.

---

<sup>11</sup> RS 616.1

## Sezione 5: Disposizioni finali

### Articolo 21 (esecuzione)

Il compito di esaminare i programmi d'agglomerato compete all'ARE (cfr. art. 32 cpv. 5 OUMin). Nel farlo, l'Ufficio si attiene ai principi dello Stato di diritto ai sensi dell'articolo 5 della Costituzione federale (legalità, proporzionalità, uguaglianza giuridica, buona fede). Per precisazioni sull'esame dei programmi d'agglomerato si rimanda alle direttive sul programma Traffico d'agglomerato, nelle quali viene illustrato in particolare in che modo gli enti responsabili possono dimostrare il rispetto dei requisiti di cui agli articoli 17a e 17c LUMin. I Cantoni e gli enti responsabili concorrono all'elaborazione di tali direttive.

### Articolo 22 (abrogazione di un altro atto normativo)

Con l'entrata in vigore dell'ordinanza del DATEC sul programma Traffico d'agglomerato (OPTA), l'OCPTA viene abrogata. Le disposizioni in essa contenute vengono recepite nella nuova ordinanza.

### Articolo 23 (entrata in vigore)

L'ordinanza entrerà in vigore il 1° febbraio 2020, per far sì che la quarta generazione dei programmi d'agglomerato possa essere sottoposta a esame secondo le nuove disposizioni.

### **III. Ripercussioni**

Dalle disposizioni contenute nel progetto posto in consultazione derivano, per la Confederazione e i Cantoni, le ripercussioni illustrate di seguito.

#### **1. Ripercussioni per la Confederazione**

Come risulta chiaramente dalle esperienze fatte finora, con il programma Traffico d'agglomerato è stato creato un programma di sviluppo estremamente efficace ed efficiente che consente alla Confederazione di influire sul coordinamento fra gli insediamenti e i trasporti in linea con la politica degli agglomerati 2016+, con gli obiettivi della LUMin, il diritto della pianificazione del territorio e il Progetto territoriale Svizzera.

Tenendo conto del quadro normativo esistente, negli ultimi anni la Confederazione ha concretizzato i requisiti posti ai programmi d'agglomerato e ha sviluppato criteri e procedure per il relativo esame. Il metodo d'esame creato dall'ARE si è rivelato efficace ed è stato ottimizzato di generazione in generazione. Anche gli uffici federali coinvolti hanno potuto adattare le proprie organizzazioni e i propri iter procedurali conformandosi a tale metodo. Inoltre, la creazione del FOSTRA di durata indeterminata ha permesso di standardizzare determinati processi nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato, con vantaggi non indifferenti in termini di semplificazione. Nell'OPTA si intende ora sancire in maniera vincolante i requisiti concretizzati, come pure i criteri e le procedure applicabili ai fini dell'esame, con l'obiettivo di creare i fondamenti per l'elaborazione e l'esame dei programmi d'agglomerato propri di uno Stato di diritto.

Sebbene le varie procedure siano state semplificate, la preparazione e lo svolgimento della procedura d'esame, come pure il sostegno offerto agli enti responsabili, rimangono per l'ARE un compito complesso e dispendioso in termini di risorse. Periodicamente occorrerà pertanto verificare che l'Ufficio disponga delle risorse sufficienti per adempiere a tali compiti.

Non sono ravvisabili ulteriori ripercussioni a carico della Confederazione.

#### **2. Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

Il programma Traffico d'agglomerato ha contribuito in misura determinante allo sviluppo di forme di cooperazione adeguate a livello degli agglomerati e delle città. Oltre a ciò, ha anche rafforzato la cooperazione transfrontaliera, il che è un aspetto essenziale quando si tratta di migliorare il coordinamento tra insediamenti e trasporti. Queste forme di cooperazione e le procedure con cui avvengono possono ora basarsi sui requisiti che devono soddisfare i programmi d'agglomerato, specificati dalla Confederazione e contenuti principalmente nell'OPTA. Quest'ultima aumenterà l'efficienza e l'efficacia delle attività di elaborazione e realizzazione dei programmi d'agglomerato.

Proprio come la Confederazione, anche i Cantoni e i Comuni hanno maturato esperienze negli ultimi anni e adeguato di conseguenza i propri processi ai requisiti del programma Traffico d'agglomerato. Il passaggio a un programma definitivo dotato di un fondo di durata indeterminata consentirà loro di consolidare tali processi. I programmi d'agglomerato, finora elaborati tendenzialmente sotto forma di organizzazioni di progetto, potranno ora beneficiare di procedure e strutture standardizzate.

Grazie alla definizione dei requisiti posti ai programmi d'agglomerato e dei criteri applicabili al relativo esame, l'OPTA crea trasparenza e certezza del diritto nella procedura d'esame, garantendo che tutti i programmi d'agglomerato possano usufruire di un trattamento conforme ai principi propri di uno Stato di diritto (cfr. art. 5 Cost.), a vantaggio di tutti gli attori coinvolti.

#### **3. Ripercussioni per l'economia, la società, l'ambiente e altre ripercussioni**

Le città, gli agglomerati e le aree metropolitane assumono un ruolo di crescente importanza in quanto motori di sviluppo economico, sociale e culturale. Lo sviluppo demografico e quello economico si traducono in un aumento della mobilità, il quale a sua volta porta a situazioni di sovraccarico nel sistema dei trasporti e a un impatto più pesante sull'ambiente. La presenza di sistemi di trasporto efficienti e a

basso impatto ambientale all'interno degli agglomerati costituisce un importante fattore strategico per gli agglomerati stessi, fattore che contribuisce a preservare e rafforzare il loro potenziale economico.

La definizione all'interno di un atto normativo dei requisiti specifici per i programmi d'agglomerato esercita dunque nel complesso un effetto positivo sull'economia. Il migliore coordinamento reso possibile fra gli insediamenti e i trasporti fa prospettare un miglioramento anche della situazione ambientale. L'ordinanza dipartimentale presentata non sembra avere ulteriori ripercussioni sui settori menzionati.

#### **IV. Aspetti giuridici**

La creazione di un'ordinanza dipartimentale concernente il programma Traffico d'agglomerato è conforme al diritto di rango superiore (cfr. art. 7 lett. b LFOSTRA, art. 17a segg. LUMin e art. 19 segg. OUMin). La revisione totale dell'OCPTA si fonda sull'articolo 18a capoverso 3 OUMin.

Le modifiche apportate non hanno alcun punto di contatto con il diritto internazionale e non violano in particolare nessuno degli accordi internazionali sottoscritti dalla Svizzera.

Non sono presenti disposizioni subordinate al freno delle spese.