



Q113-0430

Berna, 7 marzo 2017

Revisione parziale dell'ordinanza sul traffico pesante, dell'ordinanza sulle strade nazionali, dell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale e dell'ordinanza concernente le strade di grande transito

Rapporto esplicativo

1. Situazione iniziale

1.1 Decisioni dell'Assemblea federale nel quadro del messaggio del 18 febbraio 2015 concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (Messaggio FOSTRA)

In seguito alle carenze strutturali dell'attuale Finanziamento speciale per il traffico stradale e del previsto disavanzo finanziario, il 18 febbraio 2015 il Consiglio federale ha trasmesso all'Assemblea federale il messaggio sul FOSTRA¹, il cui obiettivo è quello di creare un fondo per il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato in grado di colmare il futuro disavanzo, elaborare un Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali e garantire la prosecuzione dei programmi di agglomerato.

Per maggiori dettagli si rimanda al testo del messaggio².

Il progetto FOSTRA comprende quattro sottoprogetti interconnessi in termini di entrata in vigore e adottati dal Parlamento come segue:

1. il decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, che sancisce il fondo nella Costituzione e definisce le risorse finanziarie da destinargli;
2. la legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA), che definisce il funzionamento del Fondo, oltre a comportare l'abrogazione della legge del 6 ottobre 2006³ sul fondo infrastrutturale (LFIT) e la revisione parziale della legge federale del 21 giugno 1996⁴ sull'imposizione degli oli minerali (LIOM), della legge del 23 dicembre 2011⁵ sul CO₂, della legge del 19 dicembre 1997⁶ sul traffico pesante (LTTP), della legge federale dell'8 marzo 1960⁷ sulle strade nazionali (LSN), della legge federale del 22 marzo 1985⁸ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LU-Min) e della legge del 19 marzo 2010⁹ sul contrassegno stradale (LUSN);
3. il decreto federale del 10 dicembre 2012¹⁰ concernente la rete delle strade nazionali (decreto sulla rete stradale 2012), la cui entrata in vigore¹¹ determina il passaggio di 400 chilometri di strade cantonali alla rete nazionale e l'aggiunta di due nuovi tratti, uno nella regione di Losanna/Morges («circonvallazione di Morges») e uno in quella di Zurigo/Glattal («autostrada della Glattal»). La competenza per l'ampliamento, l'esercizio e la manutenzione di tali tratti passa quindi dai Cantoni alla Confederazione;
4. il decreto federale del 4 ottobre 2006¹² concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale, la cui modifica è resa necessaria dall'entrata in vigore del decreto sulla rete stradale 2012. In concomitanza vengono adeguati anche i contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e periferiche già rivisti in relazione al suddetto decreto 2012, ma non più validi dal momento che il decreto non è entrato in vigore nel 2014 come originariamente previsto (cfr. nota a piè di pagina n. 11).

¹ FF 2015 1717

² Consultabile all'indirizzo: <http://www.admin.ch/opc/it/federal-gazette/2015/1717.pdf>

³ RS 725.13

⁴ RS 641.61

⁵ RS 641.71

⁶ RS 641.81

⁷ RS 725.11

⁸ RS 725.116.2

⁹ RS 741.71

¹⁰ FF 2013 2257

¹¹ Il nuovo decreto sulla rete stradale, approvato dalle Camere già nel 2012, non ha potuto essere attuato a causa del rifiuto dell'aumento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno autostradale) espresso nella votazione popolare del 23 novembre 2013.

¹² FF 2007 7705

Il 15 giugno e il 14 settembre 2016 l'Assemblea federale ha approvato la modifica del decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale (progetto 4) e del decreto sulla rete stradale 2012 (progetto 3). Il 30 settembre 2016 il Parlamento ha inoltre deliberato il decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (progetto 1)¹³, emanato la LFOSTRA (progetto 2) e accolto le modifiche di legge ad essa legate.

La revisione parziale della Costituzione federale connessa all'adozione del progetto 1 è stata approvata da Popolo e Cantoni nella votazione del 12 febbraio 2017, consentendo di porre in vigore anche gli altri tre decreti dell'Assemblea federale.

1.2 Riepilogo delle modifiche normative decise dal Parlamento a livello di ordinanza e altri adeguamenti di ordinanze

Le modifiche a LTTP, LSN e LUMin decise dall'Assemblea federale nel quadro del progetto 2 nonché quelle al decreto sulla rete stradale 2012 richiedono singoli adeguamenti a livello di ordinanza che si concretizzano nella revisione parziale dell'ordinanza del 6 marzo 2000¹⁴ sul traffico pesante (OTTP), dell'ordinanza del 7 novembre 2007¹⁵ sulle strade nazionali (OSN), dell'ordinanza del 7 novembre 2007¹⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin) nonché dell'ordinanza del 18 dicembre 1991¹⁷ concernente le strade di grande transito.

La LFOSTRA non necessita di disposizioni esecutive, analogamente alla legge del 21 giugno 2013¹⁸ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIF) e alla LFIT abrogata all'emanazione della LFOSTRA, così come non sono necessari adeguamenti a livello di ordinanza per le modifiche della LUSN.

Non rientra nel presente progetto l'adeguamento dell'articolo 19 dell'ordinanza del 20 novembre 1996¹⁹ sull'imposizione degli oli minerali derivante dalla modifica dell'articolo 12 capoverso 2 LIOM. Questo avverrà soltanto con l'entrata in vigore della suddetta disposizione LIOM, vale a dire nel momento in cui la riserva del Fondo sta per scendere al di sotto della soglia di 500 milioni di franchi (cfr. art. 13 cpv. 4 lett. a LFOSTRA), una data, questa, non ancora prevedibile. Neppure l'adeguamento dell'articolo 37 dell'ordinanza del 30 novembre 2012²⁰ sul CO₂vi fa parte, in quanto sarà oggetto delle modifiche normative per l'attuazione del primo pacchetto di misure della Strategia energetica 2050.

Nell'ambito della suddetta revisione di ordinanze vengono apportate ulteriori modifiche alla OSN e alla OUMin non direttamente connesse ai decreti del Parlamento. Per la OSN si tratta dell'inserimento delle aree di attesa e di stazionamento nell'articolo 2 lettera i e della rielaborazione degli allegati 1 (Tratti realizzati dai Cantoni nel quadro del completamento della rete delle strade nazionali approvata) e 3 (Strade per le quali i Cantoni devono allestire piani di gestione del traffico). Le modifiche alla OUMin non determinate dal FOSTRA riguardano invece le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati (art. 21, 21a e 22 OUMin).

La messa in vigore delle modifiche di ordinanza, affidata dal Parlamento al Consiglio federale, è prevista per il 1° gennaio 2018 in concomitanza con le modifiche normative adottate dalle Camere. Fanno eccezione le disposizioni direttamente connesse all'integrazione nella rete nazionale dei circa 400 chilometri di strade cantonali che, per volontà del Parlamento, entreranno in vigore solo due anni più tardi e quindi il 1° gennaio 2020.

¹³ FF 2016 6825

¹⁴ RS 641.811

¹⁵ RS 725.111

¹⁶ RS 725.116.21

¹⁷ RS 741.272

¹⁸ RS 742.140

¹⁹ RS 641.611

²⁰ RS 641.711

2. Commento alle singole disposizioni d'ordinanza

2.1 Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (RS 641.811)

Articolo 38

Capoverso 1

Nel quadro dell'emanazione della nuova LFOSTRA, è stata abrogata la LFIT. Poiché, per motivi di sistematicità, il relativo articolo 14 capoverso 1 citato all'articolo 38 capoverso 1 OTTP è stato trasferito nell'articolo 19a LTTP, il rimando nella OTTP deve essere adeguato di conseguenza.

Capoverso 4

In seguito all'abrogazione della LFIT, l'utilizzo e la ripartizione dei fondi saranno disciplinati dall'articolo 14 LUMin, richiedendo anche in questo caso un adeguamento dell'attuale rimando all'articolo 14 LFIT.

2.2 Ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (RS 725.111)

Articolo 2 lettera i

Nell'attuale versione dell'articolo 2 OSN le aree di attesa e di stazionamento non sono esplicitamente menzionate. Questo nonostante siano già realtà e costituiscano un elemento importante, in particolare per la gestione del traffico pesante transalpino. Finora sono state sussunte all'articolo 2 lettera n OSN, una disposizione che originariamente si riferiva ai centri di controllo per l'intensificazione dei controlli sui mezzi pesanti. Al fine di chiarire che le aree di attesa e di stazionamento riguardano la gestione del traffico, l'attuale lettera i è stata integrata di conseguenza.

Articolo 3a

La presente disposizione definisce il contenuto minimo del rapporto relativo alla successiva fase di potenziamento pianificata della rete che il Consiglio federale deve presentare, in base all'articolo 11a capoverso 2 LSN, ogni quattro anni al Parlamento.

Articolo 7

L'esercizio di strutture di distribuzione di carburanti e lubrificanti, tra cui rientrano anche quelle di carburanti alternativi, è attualmente possibile, ai sensi dell'articolo 7 LSN, soltanto negli impianti accessori. Secondo il nuovo articolo 7a LSN, le aree di sosta, nelle quali erano finora ammesse unicamente strutture di rifornimento e ristoro mobili, potranno essere dotate anche di impianti per la distribuzione di carburanti e mezzi di propulsione alternativi, con particolare riferimento agli impianti per veicoli elettrici (stazioni di ricarica veloce). I principi necessari, la cui definizione è stata affidata dal Parlamento al Consiglio federale (art. 7a cpv. 3 LSN), sono integrati nell'articolo 7 OSN rivisto di conseguenza. Poiché la funzione delle aree di sosta come luogo adibito alle pause di breve durata è ormai sancita nella legge (cfr. nuovo art. 7a cpv. 1 LSN), si può eliminare il capoverso 1 vigente e rinumerare di conseguenza i singoli capoversi, oltre a crearne uno nuovo per disciplinarne il carattere oneroso.

Capoverso 1

L'USTRA, già responsabile del rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di stand di rifornimento e ristoro, sarà competente anche per l'autorizzazione di impianti di distribuzione di mezzi di propulsione alternativi. La durata minima dell'autorizzazione per gli stand rimarrà invariata, essendo ormai prassi invalsa; le autorizzazioni per gli impianti di mezzi di propulsione alternativi potranno invece essere rilasciate per periodi più lunghi in considerazione dei costi d'investimento comparativamente elevati. In questo caso si considera ragionevole una durata massima di 20 anni. Qualora i requisiti continuino a essere soddisfatti, si potrà anche rilasciare una nuova autorizzazione al titolare attuale.

Capoverso 2

La possibilità, da parte dell'USTRA, di richiedere un corrispettivo per l'esercizio di impianti di distribuzione di mezzi di propulsione alternativi e di stand di rifornimento e ristoro viene disciplinata in un capoverso separato. Il carattere oneroso dell'utilizzo di aree di proprietà delle strade nazionali risulta anche dall'articolo 29 capoverso 2 OSN.

Capoversi 3 - 6

Gli attuali capoversi 3 - 6 sono stati integrati in modo tale da continuare ad applicarsi esclusivamente alle strutture di rifornimento e ristoro.

Capoverso 7

All'USTRA deve essere trasferita la competenza di stabilire, se necessario, prescrizioni sulle caratteristiche tecniche degli impianti di distribuzione di mezzi di propulsione alternativi. Non solo l'Ufficio è l'unità amministrativa gerarchicamente più adatta a svolgere tale funzione, ma, vista l'attuale rapida evoluzione del settore, è necessario poter reagire altrettanto rapidamente a eventuali innovazioni tecnologiche. Per quanto riguarda le prescrizioni tecniche, l'USTRA dovrà fare riferimento agli impianti più diffusi sul mercato.

Articolo 13 capoverso 4

In particolare per le future strade nazionali di terza classe trasferite dalla rete cantonale in base all'articolo 8a capoverso 1 LSN, esistono di solito soltanto gli allineamenti e le linee di arretramento stabiliti in base al diritto cantonale. Per evitare una situazione di incertezza giuridica, questi rimarranno validi fino all'emanazione legale di allineamenti delle strade nazionali, che per esperienza può richiedere alcuni anni, e avranno la stessa efficacia giuridica di quelli delle strade nazionali, per cui, ad esempio, prima di rilasciare un'autorizzazione per progetti di costruzione nel loro perimetro, le autorità cantonali competenti dovranno previamente consultare l'USTRA ai sensi dell'articolo 24 capoverso 2 LSN.

Allegato 1 (Tratti realizzati dai Cantoni nel quadro del completamento della rete delle strade nazionali approvata)

L'ultima modifica del presente allegato risale al 1° marzo 2015. Entro il 31 dicembre 2017 potranno essere completati e aperti al traffico altri tratti della rete approvata nel 1960. Nei dettagli le modifiche si presentano come segue:

Lettera A: Elenco dei tratti in cantiere

Fatta eccezione per i due progetti della N09 nel Cantone VS, è stato possibile concludere ed eliminare dall'elenco tutti i lavori. Il tratto Sierre – Gampel, in parte completato, è stato aggiornato a 8 km corrispondenti alla sezione ancora in esecuzione. La circonvallazione di Küblis è stata aperta al traffico, ma poiché presenta ancora dei lavori residui, è stata inserita alla lettera B. Contemporaneamente, lo svincolo di Jenaz-Küblis è stato rinominato svincolo di Küblis, dal momento che Jenaz e il relativo svincolo fanno parte dello studio di pianificazione Jenaz – Dalvazza attualmente in corso (riportato alla lettera c). Figurano ora alla lettera B anche i due progetti nel Cantone BE (Biel Ost [Längfeld] – Biel Süd [Brüggmoos] e Court – Loveresse [rinominato Court – Tavannes]) e quello nel Cantone JU (Delémont Est – Frontière BE).

Lettera B: Elenco dei tratti in esercizio oggetto di lavori o pagamenti residui

Oltre ai tratti predetti, trasferiti dall'elenco A all'elenco B, sono stati definitivamente completati e stralciati dall'elenco i tratti Payerne (Frontière FR) – Avenches nel Cantone VD e Glovelier – Delémont Ouest nel Cantone JU. Il tratto della N09 tra Sierre e Gampel presenta ancora lavori o pagamenti residui relativi a 7,5 km della parte ultimata, motivo per cui questa sezione è inclusa nell'elenco B.

Lettera C: Elenco dei tratti non ancora iniziati

Il raccordo di Nidau (Porttunnel) della N05 è stato rinominato raccordo della riva destra del lago di Biemme (Porttunnel), mentre è stata stralciata la galleria Rophaien, non essendo prevista né dal progetto generale né dal progetto esecutivo relativo alla nuova Axenstrasse (N04). Inoltre, se un giorno la galleria dovesse divenire necessaria, andrebbe realizzata non come progetto di completamento della rete da parte del Cantone, ma come potenziamento ad opera dell'USTRA. La soppressione della galleria Rophaien implica inoltre l'adattamento della lunghezza del tratto (a 1,7 km).

Allegato 3 (Strade per le quali i Cantoni devono allestire piani di gestione del traffico)

Secondo l'articolo 52 capoverso 2 OSN, l'USTRA può modificare l'allegato 3 al variare delle condizioni. Tuttavia, essendo questa competenza limitata ad adeguamenti puntuali, l'attuale modifica deve essere decisa, in considerazione della sua ampiezza, dal Consiglio federale.

L'allegato è stato completamente rivisto in collaborazione con i Cantoni sulla base delle esperienze finora acquisite: da un lato sono state integrate le strade della rete viaria locale con problemi di congestionamento del traffico, alla cui risoluzione possono contribuire le strade nazionali, dall'altro sono state definite le strade per le quali la Confederazione può, se necessario, richiedere l'elaborazione di un piano cantonale di gestione del traffico.

2.3 Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (RS 725.116.21)

Titolo e ingresso

Con l'emanazione della LFOSTRA è stato modificato il titolo della LUMin, modifica che deve riflettersi anche nel titolo dell'ordinanza. In seguito all'abrogazione della LFIT si possono inoltre eliminare i rimandi corrispondenti nell'ingresso. Va invece inserito l'articolo 14 capoverso 2 LUMin, una disposizione contenuta in origine nella LFIT (art. 8) e trasferita nella LUMin per motivi di sistematicità, che impone al Consiglio federale di indicare i Cantoni destinatari di contributi federali forfetari per le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche.

Articolo 1 capoverso 1

La OUMin disciplina l'utilizzo non soltanto dell'imposta sugli oli minerali, ma anche di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale. L'articolo 1 capoverso 1 esistente deve pertanto essere integrato di conseguenza e adeguato dal punto di vista redazionale. Ai fini di una migliore leggibilità, si è deciso di indicare separatamente, nelle lettere a – e, i settori cui sono destinate le risorse.

Articolo 4a

Secondo il diritto vigente è possibile, su domanda dei Cantoni, costruire nuovi elementi delle strade nazionali destinati prevalentemente a soddisfare interessi cantonali, regionali o locali, o modificare la struttura di quelli esistenti, purché i Cantoni ne sostengano i costi. Ci si riferisce in particolare ad ampi interventi di risanamento acustico (p. es. coperture ecc.), alla costruzione di nuovi svincoli o al potenziamento di quelli esistenti per via dello sviluppo edilizio locale. Attualmente la Confederazione può partecipare ai costi computabili, così come definiti dall'articolo 21 OUMin, fino a concorrenza del 30 per cento (cfr. art. 8 cpv. 3 LUMin). La decisione sul cofinanziamento della Confederazione e, in caso affermativo, sul relativo importo spetta invece al Consiglio federale, il quale valuta la situazione caso per caso, di norma nel quadro dell'approvazione del progetto generale. Con il progetto FOSTRA il Parlamento ha deciso di estendere tale possibilità anche a terzi, stabilendo inoltre che, per le fasi di poten-

ziamento di cui all'articolo 5 capoverso 1 lettera a numero 2 LFOSTRA, la Confederazione può partecipare fino al 60 per cento dei costi di varianti più complesse rispetto alla soluzione più funzionale individuata (cosiddetta variante di base), ovvero di opere o parti integranti di esse rispondenti a specifiche necessità dei Cantoni o di terzi, quali in particolare altri tracciati e varianti in galleria. Anche in questo caso il Consiglio federale decide di volta in volta nel quadro dell'approvazione del progetto generale.

Il nuovo articolo 4a OUMin stabilisce i criteri in base ai quali l'USTRA, in qualità di autorità responsabile delle strade nazionali, deve valutare simili progetti (cpv. 1). Sia dalla legislazione sulle strade nazionali (cfr. art. 5 cpv. 2 LSN) sia dalla giurisprudenza del Tribunale amministrativo federale e del Tribunale federale si evince che per tutti i progetti concernenti le strade nazionali occorre dimostrare l'interesse pubblico. Di conseguenza, anche i progetti di costruzione ai sensi dell'articolo 8 capoverso 3 LUMin devono sempre avere un beneficio documentabile, oltre che per il richiedente, anche per le strade nazionali (lett. a), il quale deve essere tanto maggiore quanto più importanti sono gli interessi pubblici (p. es. protezione della natura e del paesaggio) o privati (p. es. garanzia della proprietà) in contrasto con la realizzazione del progetto (lett. b). L'USTRA deve inoltre includere nelle sue valutazioni, in particolare in relazione ai tempi di attuazione di tali progetti, la pianificazione della manutenzione e della sistemazione (lett. c).

Secondo l'articolo 8 capoverso 3 LUMin, nei costi di costruzione e sistemazione deve essere computata anche la futura manutenzione edile e ordinaria, ossia i costi aggiuntivi a carico della Confederazione derivanti dalla costruzione di opere o parti di esse su richiesta di un Cantone o di terzi. Tali costi devono essere capitalizzati al tasso di interesse valido in quel momento e basato sulla media aritmetica degli ultimi cinque anni della rendita delle obbligazioni trentennali della Confederazione Svizzera. Il periodo di capitalizzazione è di solito di 25 anni, ma può variare a seconda dell'opera. L'importo dovuto deve essere saldato al momento del completamento o della messa in esercizio dell'opera, deducendo gli eventuali costi risparmiati altrove dall'USTRA (p. es. nella manutenzione) grazie alla sua realizzazione (cpv. 2), a condizione che tali risparmi siano in stretta relazione con la variante o il progetto di terzi sul piano funzionale, temporale e spaziale. Nel caso in cui siano coinvolti più soggetti, i costi devono essere ripartiti in maniera proporzionale al beneficio che ne risulta (cpv. 3).

L'eventuale partecipazione della Confederazione ai costi secondo il nuovo articolo 8 capoverso 4 lettere a e b LUMin continua a essere stabilita dal Consiglio federale caso per caso. La partecipazione ai costi di varianti ovvero di opere o parti integranti di esse rispondenti a specifiche necessità dei Cantoni o di terzi che si estendano oltre la soluzione più funzionale individuata (variante di base) per le fasi di potenziamento, è commisurata all'utilità supplementare di una variante o di un progetto per le strade nazionali (cpv. 4 lett. a) rispetto al beneficio della variante di base. Per gli altri progetti è rilevante soltanto il beneficio del progetto di terzi per le strade nazionali (cpv. 4 lett. b).

Articolo 8 capoverso 2

L'abbreviazione «USTRA» viene ora introdotta già all'articolo 4a.

Titolo prima dell'articolo 15a

Per ragioni di sistematicità il nuovo articolo 15a OUMin è inserito al capitolo 2. Quest'ultimo disciplina il finanziamento delle strade nazionali, per il quale vengono utilizzati anche i contributi dei Cantoni volti a compensare le maggiori spese risultanti dai nuovi tratti integrati nella rete delle strade nazionali. Poiché attualmente sia la manutenzione sia l'esercizio sono disciplinati in una sezione a parte, si è creata una sezione separata anche per la regolamentazione dei contributi compensativi. Come le sezioni 2 e 3 del capitolo 2, anche la nuova sezione 5 comprende una sola disposizione.

Articolo 15a

L'articolo 15a OUMin attua il nuovo articolo 5 LUMin, il quale fissa a livello legislativo a 60 milioni di franchi l'importo complessivo del contributo compensativo dovuto dai Cantoni. Tale contributo deve essere apportato in modo proporzionale dai Cantoni che, nel quadro dell'entrata in vigore del decreto federale del 10 dicembre 2012 concernente la rete delle strade nazionali, trasferiscono tratti della propria rete stradale in quella nazionale. L'articolo 5 LUMin disciplina inoltre le modalità di pagamento per i singoli Cantoni interessati. Il legislatore ha definito a tale scopo un sistema di compensazione a cascata, secondo cui la somma complessiva a preventivo a favore delle strade principali viene ridotta dalle Camere federali in proporzione ai tratti che devono essere trasferiti, di modo che i Cantoni interessati ricevano, in virtù del sistema di ripartizione, meno contributi per le strade principali saldando così una prima quota del contributo compensativo. L'importo restante è compensato nell'ambito del pagamento dei contributi non vincolati a opere, i quali sono calcolati sulla base dei nuovi dati (lunghezza delle strade, oneri stradali) e prelevati a tal fine dal Finanziamento speciale per il traffico stradale. L'eventuale compensazione alla quale la Confederazione ha ancora diritto nei confronti di singoli Cantoni viene detratta dall'importo restante prima del suo versamento. Infine, vengono fatturate ai diretti interessati eventuali somme residue. A livello di ordinanza non rimane che definire come addebitare ai singoli Cantoni gli oneri per i tratti ceduti alla rete nazionale e chi sia responsabile della fatturazione.

Capoverso 1

Il capoverso 1 rimanda all'allegato 6, nel quale figurano gli esatti importi dovuti da ciascun Cantone.

Capoverso 2

La responsabilità della fatturazione è affidata all'Ufficio federale delle strade, considerando opportuno a livello gerarchico che la fatturazione verso i Cantoni che hanno ancora debiti nei confronti della Confederazione venga effettuata direttamente dall'autorità competente per le strade nazionali.

Articolo 17 capoverso 2

In seguito all'abrogazione della LFIT, la ponderazione del criterio altitudine e carattere di strada di montagna con un coefficiente quadruplo rispetto a quello del criterio volume di traffico si basa ora sull'articolo 13 capoverso 3 LUMin, richiedendo un adeguamento redazionale del rimando nella seconda frase della presente disposizione.

Articolo 18

L'abrogazione della LFIT richiede anche in questo caso un adattamento redazionale dal momento che gli importi forfetari per le strade principali in regioni di montagna e periferiche vengono adesso disciplinati all'articolo 14 LUMin.

Articolo 19 capoverso 3

Il Consiglio federale, consultati i Cantoni, designa le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi (art. 17b cpv. 2 LUMin) e definiti nell'allegato 4 OUMin (cfr. art. 19 cpv. 1 OUMin). Il principio contenuto nell'attuale capoverso, ovvero la possibilità per il DATEC di modificare l'allegato in caso di aggregazioni comunali, di fatto è raramente attuabile, poiché non sempre il DATEC ne ha conoscenza. In futuro questa modifica non sarà dunque più necessaria per le aggregazioni tra i Comuni elencati nell'allegato 4: il nuovo Comune costituito avrà diritto ai contributi anche senza tale adeguamento.

Anche nel caso di aggregazioni tra Comuni che non figurano tutti nell'allegato 4 OUMin, secondo il nuovo articolo 19 capoverso 3 secondo periodo OUMin, in futuro il DATEC potrà modificare il suddetto allegato. Il Consiglio federale verificherà ed eventualmente adeguerà l'allegato 4 di norma ogni 10 anni, al termine della verifica della definizione di spazio a carattere urbano da parte dell'Ufficio federale di statistica. È pertanto sensato che il DATEC possa effettuare le modifiche dovute ad aggregazioni avvenute in questo lasso temporale.

Articolo 21a

Le esperienze finora maturate con la 1^a e la 2^a generazione dei programmi d'agglomerato evidenziano alcune possibilità di miglioramento, soprattutto riguardo alle misure presentate dagli agglomerati o dagli enti responsabili per il cofinanziamento, che finora la Confederazione, in sede di procedura di esame, valutava come «prestazioni proprie». Questa attribuzione avveniva a causa di risorse limitate, della propensione a sostenere i provvedimenti più efficaci e/o dell'effetto, giudicato dalla Confederazione solo locale, dei provvedimenti interessati. Sottoscrivendo la convenzione sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 24 OUMin, in passato l'agglomerato o l'ente responsabile si impegnavano infine ad attuare anche queste «prestazioni proprie» senza ricevere in cambio un incentivo finanziario. Per gli agglomerati e per gli enti responsabili, questo aspetto, spesso contestato, è motivo di scontento. Per la stipula della convenzione sulle prestazioni con la Confederazione serve l'approvazione di tutti i Comuni situati nel perimetro dell'agglomerato. Per gli enti responsabili risultava difficile ottenere l'approvazione al programma d'agglomerato da parte di un Comune se le misure che gli spettavano erano classificate dalla Confederazione come «prestazioni proprie» (contrariamente all'indicazione nel programma d'agglomerato e conformemente all'aspettativa del Comune).

Un altro ambito in cui è possibile ridurre sensibilmente l'onere amministrativo sia degli agglomerati e degli enti responsabili, sia della Confederazione riguarda i provvedimenti di portata limitata, che solitamente fanno parte di un pacchetto (p. es. nell'ambito del traffico lento). Finora si è dovuto stipulare un accordo sul finanziamento separato ai sensi dell'articolo 24 capoverso 4 OUMin per ogni singolo provvedimento, oltre a elaborare un rendiconto finale, da inoltrare alla Confederazione. Ciò comporta un onere analogo a quello di misure singole del valore di decine di milioni e solleva pertanto interrogativi in particolare sulla proporzionalità.

L'introduzione di contributi federali forfetari per alcune misure finora considerate «prestazioni proprie» nonché per determinate misure di portata limitata consente di migliorare il *cofinanziamento sostenuto* dalla Confederazione per i programmi d'agglomerato. In virtù dell'articolo 21a OUMin, in futuro la Confederazione potrà versare contributi forfetari per ciascuna misura dei programmi d'agglomerato con un costo complessivo non superiore a 5 milioni di franchi nei seguenti ambiti: traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale e gestione del sistema dei trasporti. Per «forfait» s'intende un contributo per unità di prestazione predefinito, comprendente anche il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto. Una simile indennità forfetaria determina uno sgravio amministrativo per tutti i soggetti coinvolti in sede di esame e di attuazione dei programmi d'agglomerato per le misure menzionate. In particolare, non resterà che stipulare un accordo sul finanziamento per ciascuna categoria di misure con gli organi cantonali competenti. I contributi federali saranno versati in maniera forfetaria in base allo stato di avanzamento dell'attuazione e non sarà più necessario un rendiconto finale; tutte le altre misure continueranno invece a essere trattate come misure singole.

La possibilità di versare contributi forfetari fa capo all'articolo 38 LUMin, in base al quale il Consiglio federale può stabilire contributi globali anziché basati sui costi effettivi (cfr. art. 17d cpv. 1 LUMin, art. 21 segg. OUMin). Dal punto di vista gerarchico, spetta al Dipartimento stabilire i dettagli del calcolo dei contributi federali forfetari, ovvero il metodo da utilizzare. Il Dipartimento disciplina inoltre l'esame e la valutazione dei programmi d'agglomerato in termini di ordine di priorità conformemente al diritto in materia di sussidi (cfr. art. 13 cpv. 2 della legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi [LSu; RS 616.1]), in cui rientra il disciplinamento del metodo per il calcolo dei contributi federali forfetari. Tale regolamentazione a livello di dipartimento garantisce anche la flessibilità necessaria per poter apportare in modo relativamente rapido e semplice modifiche sulla base delle esperienze raccolte.

L'ordinanza contiene prescrizioni di cui deve tenere conto il Dipartimento nel disciplinare i dettagli del calcolo dei forfait. Il contributo forfetario si calcola sulla base di costi standardizzati e unità di prestazione (p. es. metri lineari per le vie di comunicazione, metri quadrati o nodi per altri provvedimenti). Per determinare i costi standardizzati si considera la qualità di impostazione delle singole categorie di misure contenute nel programma d'agglomerato. Ciò significa che i costi standardizzati non devono essere uguali per tutti gli agglomerati. Per motivi di trasparenza e di parità di trattamento, i dettagli del metodo per determinare il contributo forfetario da versare per le tre categorie di misure menzionate saranno disciplinati in apposite istruzioni del DATEC, analogamente a quanto avviene per il metodo di esame dei programmi d'agglomerato.

Anche nel caso dei contributi forfetari per misure delle categorie menzionate, l'agglomerato o l'ente responsabile deve riferire alla Confederazione in merito all'attuazione (reporting sull'attuazione) e, su richiesta nell'ambito di controlli a campione, dimostrare di avere effettivamente attuato le misure e il numero concordato di unità di prestazione. Per le misure cofinanziate a forfait, non si deve invece più presentare un rendiconto finale, con considerevole riduzione dell'onere amministrativo.

Capoverso 1

I contributi federali forfetari devono essere versati per i provvedimenti negli ambiti traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, in particolare sulla base di strategie progettuali e di esercizio, nonché gestione del sistema dei trasporti. Nel primo ambito o pacchetto) rientrano per esempio i percorsi per la mobilità lenta, gli attraversamenti pedonali, i sottopassaggi, le passerelle, i ponti o le strutture di parcheggio. Per provvedimenti di gestione del sistema dei trasporti s'intendono misure operative per la regolazione del traffico (p. es. priorità dei trasporti pubblici ai semafori, dosaggio o spazi per il deflusso del traffico) oppure interventi edili all'infrastruttura (p. es. adeguamento di nodi e creazione di corsie riservate agli autobus).

Le misure negli ambiti menzionati sono particolarmente adatte alle indennità forfetarie perché si ripercuotono positivamente su tutti i criteri del processo di valutazione dei programmi d'agglomerato e, di conseguenza, sono contenute in molti di essi. Inoltre, hanno costi relativamente contenuti e sono spesso riunite in pacchetti. Per queste categorie è relativamente facile definire aliquote forfetarie applicabili in egual misura in tutti gli agglomerati. Nell'ambito della 2^a generazione di programmi d'agglomerato si sono già effettuati benchmark per queste tre categorie, con cui è stato poi fissato un tetto dei costi, garantendo così un rapporto costi-benefici di livello buono-ottimo (cfr. Istruzioni del DATEC del 16 febbraio 2015 per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3^a generazione).

Le analisi della 1^a e della 2^a generazione di programmi d'agglomerato di tutte le classi mostrano che i provvedimenti delle categorie menzionate al capoverso 1 con un tetto di 5 milioni di franchi di costi d'investimento possono essere riassunti come misure di portata limitata. Talvolta queste misure hanno un effetto solo locale o sono già riunite in pacchetti dagli agglomerati, che consentono ottimizzazioni tecnico-finanziarie sotto forma d'indennità forfetarie. Pertanto, le misure delle categorie menzionate con un tetto definito di 5 milioni di franchi saranno indennizzate a forfait.

Capoverso 2

Il calcolo dei contributi federali forfetari si basa su costi standardizzati e unità di prestazione. Il metodo per determinare i costi standardizzati è disciplinato nelle istruzioni del DATEC. La definizione delle unità di prestazione e il motivo alla base dei costi standardizzati validi per un determinato agglomerato figurano nel rapporto esplicativo concernente l'esame di una generazione di programmi d'agglomerato.

Capoverso 3

L'attuazione delle misure cofinanziate con importi forfetari deve basarsi su una progettazione per la corrispondente categoria di provvedimenti facente parte del programma d'agglomerato.

I costi standardizzati saranno determinati sulla base di valori empirici, tenendo conto, tuttavia, come indicato al capoverso 3, anche della qualità di impostazione delle singole categorie di provvedimenti previste dal programma d'agglomerato. Ciò significa che i costi standardizzati non devono essere uguali per ciascun agglomerato.

Articolo 22

L'introduzione di misure cofinanziate a forfait richiede un'integrazione dell'articolo 22 OUMin: la partecipazione della Confederazione ai programmi d'agglomerato non dipende più esclusivamente dai costi computabili e documentabili di cui all'articolo 21 OUMin, bensì dalla somma di tali costi e di quelli calcolati a forfait ai sensi dell'articolo 21a OUMin (moltiplicazione dei costi standardizzati per le unità di prestazione previste con eventuale riduzione dipendente dalla qualità di impostazione).

A titolo di precisazione, in futuro si parlerà di contributo massimo invece che di importo massimo, dato che si tratta del contributo federale massimo da versare.

Articolo 23a

Con l'entrata in vigore della LFOSTRA, il DATEC fissa i termini per l'inizio dell'esecuzione dei progetti di costruzione (cfr. nuovo art. 17e cpv. 2 LUMin). Se l'inizio della costruzione non avviene entro questi termini, decade il diritto al versamento dei contributi federali previsti dal Parlamento per il provvedimento di un programma d'agglomerato. Per garantire un'applicazione uniforme, nel capoverso 1 dell'articolo 23a la durata da fissare nonché l'inizio e la fine di questo periodo devono essere uguali per tutte le categorie di provvedimenti. Infine, occorre disciplinare i casi di sospensione dei termini. Data l'importanza per gli agglomerati (certezza del diritto) e anche in vista di una loro applicazione già per la 3^a generazione di programmi d'agglomerato, queste scadenze sono disciplinate nell'OUMin.

Capoverso 1

L'esecuzione dei progetti di costruzione secondo l'articolo 17e capoverso 2 LUMin e l'attuazione delle misure di un programma d'agglomerato devono iniziare entro quattro anni. Ciò vale per tutti provvedimenti: quelli singoli, quelli parziali facenti parte di un provvedimento singolo o di un pacchetto nonché quelli cofinanziati a forfait. Vista la durata, quattro anni per tutti i programmi d'agglomerato di future generazioni, e considerando la parità di trattamento di tutte le categorie di provvedimenti, questo termine di esecuzione è ritenuto ragionevole. Il fatto che i crediti d'impegno previsti dall'articolo 7 lettera b LFOSTRA siano decisi ogni quattro anni dal Parlamento su richiesta del Consiglio federale suggerisce di limitare le possibilità d'impegno ai quattro anni successivi alla decisione. Tuttavia, in virtù dei colloqui specialistici con la Confederazione, gli agglomerati e i Cantoni sanno già prima del decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato che, alla luce dell'esito dell'esame federale, per alcuni provvedimenti sarà richiesto al Parlamento il cofinanziamento nel messaggio relativo al suddetto decreto federale. Per questo motivo, con il termine di esecuzione previsto nell'articolo 23a capoverso 1 OUMin in totale hanno a disposizione circa sei anni per iniziare l'esecuzione dei progetti di costruzione o attuare i provvedimenti. Inoltre, un termine di quattro anni costringe gli agglomerati e gli enti responsabili a presentare programmi contenenti solo misure la cui costruzione può essere avviata in tempi brevi. Per i provvedimenti che in questo lasso di tempo non saranno prevedibilmente pronti per la realizzazione, lo sblocco dei crediti sarà richiesto con la successiva generazione di programmi d'agglomerato. Il che appare ragionevole perché, presentando queste misure in un momento successivo, il rischio odierno di non disporre più di risorse verrebbe meno in virtù del finanziamento continuo dal FOSTRA.

Se un provvedimento non è attuato entro il termine previsto dall'articolo 23a capoverso 1 OUMin, decadono i contributi federali previsti e il diritto al loro versamento (cfr. nuovo art. 17e cpv. 2 secondo periodo LUMin). Questo vale anche per le misure cofinanziate con importi forfetari. Le risorse che rimangono nel FOSTRA possono essere così impiegate per altri progetti e misure di cui all'articolo 5 capoverso 1 LFOSTRA.

Capoverso 2

Con la proposta di decorrenza del termine a tre mesi dall'entrata in vigore del decreto federale per lo sblocco dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato, si sceglie lo stesso termine d'inizio per l'esecuzione dei progetti di costruzione e l'attuazione delle misure per tutti gli agglomerati, i Cantoni e gli enti responsabili. Se invece si fosse preso come riferimento la data di firma della convenzione sulle prestazioni ai sensi dell'articolo 24 OUMin, il termine sarebbe iniziato a decorre in momenti differenti, con un conseguente onere aggiuntivo (non auspicato) per verificarne il rispetto. Con la decorrenza proposta si tiene conto inoltre del fatto che le convenzioni sulle prestazioni vengono firmate solo trascorso un certo periodo dall'entrata in vigore del corrispondente decreto federale. Il termine dell'articolo 23a è rispettato se è iniziata l'esecuzione dei progetti di costruzione e l'attuazione dei provvedimenti e ciò vale per tutte le tipologie: provvedimenti singoli, parziali facenti parte di un provvedimento singolo o di un pacchetto o finanziati a forfait.

Capoverso 3

Durante una procedura di ricorso, il termine non decorre per i provvedimenti, compresi quelli parziali, oggetto del ricorso così come per gli altri provvedimenti subordinati. Se una procedura di ricorso blocca l'attuazione di provvedimenti (singoli o parziali), il termine di perenzione di cui al capoverso 1 non decorre. Ovviamente la sospensione del termine non vale per tutte le misure di un programma d'agglomerato, ma solo per quelle, anche parziali, che sono oggetto del ricorso, e le misure da esse dipendenti, la cui attuazione appare cioè ragionevole solo se possono essere attuate anche le misure oggetto di ricorso.

Articolo 24Capoverso 4

In genere si possono stipulare accordi sul finanziamento solo per i provvedimenti pronti per essere realizzati. Il primo e il secondo periodo del capoverso 4 non subiscono modifiche materiali.

Tuttavia, per le misure cofinanziate con importi forfetari, si continuerà a stipulare un accordo sul finanziamento per ciascuna categoria di misura. Per stipulare tale accordo non è necessario che le misure singole siano cantierabili.

Capoverso 6

Questo capoverso viene abrogato poiché i contenuti sono ora disciplinati nell'articolo 32 capoverso 6.

Articolo 24a capoverso 1 lettera d

L'abolizione del Fondo infrastrutturale e la contemporanea introduzione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato rendono necessario un adeguamento redazionale della presente disposizione.

Articolo 32Capoversi 5 e 6

Nel capoverso 5 si crea una base per i documenti che, ai sensi della legislazione vigente, sono emanati dal Dipartimento per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato. Inoltre, con il nuovo capoverso 6, si precisano le competenze dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale in merito ai programmi d'agglomerato.

Allegato 2 (Rete delle strade principali cui la Confederazione accorda contributi globali)

L'allegato è stato rettificato a causa delle strade principali cedute dai Cantoni alla rete delle strade nazionali nel quadro della modifica del decreto sulla rete deliberata dal Parlamento il 10 dicembre 2012.

La nuova situazione ha richiesto, tra l'altro, l'adeguamento della lunghezza delle singole strade principali, che si ripercuote direttamente sulla quota di contributi globali che la Confederazione deve versare ai singoli Cantoni.

Allegato 4 (Elenco degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi)

Il Consiglio federale, consultati i Cantoni, designa le città e gli agglomerati che hanno diritto ai contributi, basandosi, ai sensi del nuovo articolo 17b capoverso 2 LUMin, sulla definizione dell'Ufficio federale di statistica (UST), che in futuro fungerà così da base per l'elenco degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi (di seguito «elenco ACADC»). Nel prosieguo si illustrerà in che misura la definizione dell'UST (di seguito «definizione 2012») è cambiata come base per determinare gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi e dove si sono apportate leggere variazioni.

Sulla base di dati del 2012, alla fine del 2014 l'UST ha comunicato una nuova definizione di spazio a carattere urbano e i relativi calcoli, ricavandone una nuova definizione di agglomerato (di seguito «calcoli 2012»). Se si confronta l'attuale definizione, formulata sulla base dei dati del 2000 (di seguito «calcolo/definizione 2000»), con quella del 2012 si riscontrano notevoli differenze. Secondo la definizione del 2012, si considerano agglomerati quelli che ora sono definiti Comuni-nucleo delle agglomerazioni (ovvero i Comuni-nucleo principali e i Comuni-nucleo secondari) e anche i Comuni della cintura dell'agglomerato. Le cinture degli agglomerati si sono ampliate notevolmente rispetto alla definizione del 2000, per cui è cambiata anche l'appartenenza di singoli Comuni a un agglomerato. Inoltre, più di 300 Comuni che prima appartenevano allo spazio rurale sono ora entrati a far parte degli agglomerati. Infine, vi sono numerosi Comuni ora ascritti a più nuclei e non più considerati agglomerati.

Nell'allegato 4 OUMin figuravano finora gli agglomerati e le città aventi diritto ai contributi in un elenco conforme alla definizione di agglomerato basata sui dati del 2000. L'attuale elenco ACADC non corrisponde dunque ai nuovi calcoli dell'UST basati sui dati del 2012. In particolare, la cerchia dei Comuni urbani si è ampliata notevolmente tra i calcoli del 2000 e quelli del 2012. In considerazione dei cambiamenti descritti, l'allegato 4 OUMin ovvero l'elenco ACADC devono essere modificati.

Un gruppo di lavoro eterogeneo composto da rappresentanti della Confederazione (USTRA, UFAM, UFT e UST), dei Cantoni e degli agglomerati nonché delle associazioni delle città e dei Comuni, ha elaborato, sotto l'egida dell'ARE, le integrazioni all'elenco ACADC per la presente consultazione. In prima battuta si sono valutate varie possibilità di adeguamento per il suddetto elenco sulla base della definizione dell'UST basata sui dati del 2012. Tutti concordavano sul fatto che la cerchia di agglomerati e città aventi diritto ai contributi non dovesse allargarsi eccessivamente. Maggiori difficoltà e resistenze si sono riscontrate laddove alcuni Comuni o interi agglomerati, a causa dei nuovi dati, avrebbero perso il diritto ai contributi. Gli agglomerati e i Cantoni ci tenevano particolarmente a mantenere tale diritto per i Comuni che finora ne avevano goduto e che avrebbero collaborato in un programma d'agglomerato, affinché la Confederazione potesse continuare a sostenere il processo di collaborazione ben consolidato negli agglomerati. Per tale ragione, il gruppo di lavoro è giunto alla conclusione di mantenere il diritto ai contributi per i Comuni che già figuravano nell'allegato 4 OUMin ovvero nell'elenco ACADC, rinunciando successivamente a riprendere le nuove categorie comunali «Comune pluriorientato» e «Nucleo al di fuori dell'agglomerazione» secondo la definizione dell'UST.

Il nuovo elenco ACADC è composto nel modo seguente: come menzionato, tutti gli agglomerati e le città che finora figuravano nell'allegato 4 OUMin continuano a essere parte costituente dell'elenco e dunque ad avere diritto ai contributi. Secondo la definizione dell'UST del 2012 concernente lo spazio a carattere urbano, sono elencati i Comuni-nucleo dell'agglomerato (Comuni-nucleo principale e Comuni-nucleo secondario) e un numero ridotto di Comuni della cintura dell'agglomerato. Questa riduzione si è ottenuta applicando determinati criteri di densità e di grandezza (numero minimo e densità minima di AOP²¹ nelle zone, rapporto degli AOP in queste zone rispetto al totale di AOP nel Comune nonché percentuale minima di pendolari dei Comuni per agglomerato). Data la decisione adottata dal Parlamento nell'ambito del progetto FOSTRA di tenere debitamente conto dei capoluoghi (cfr. nuovo art. 17d cpv. 4 LUMin), nell'allegato 4 OUMin si sono inseriti i Comuni di Sarnen (capoluogo del Cantone di

²¹AOP è un acronimo che indica la somma di abitanti (popolazione residente permanente), occupati e pernottamenti (alberghi e luoghi di cura), misurata in abitanti equivalenti.

Obvaldo) e Appenzell (capoluogo del Cantone di Appenzello Interno), di modo che in futuro tutti i capoluoghi cantonali figurino nell'allegato 4 OUMin ovvero nell'elenco ACADC. Infine, in relazione ai casi di aggiustamento e di compattazione, per un numero ridotto di agglomerati l'ARE ha apportato ancora lievi modifiche all'elenco ACADC, utilizzando un metodo sviluppato dall'Ufficio stesso e comunicato agli agglomerati e alle città. Da un lato, si è garantita l'unità spaziale di un agglomerato o di una città avente diritto ai contributi e, dall'altro, la parità di trattamento di tutti i Comuni. Nel nuovo elenco ACADC i Comuni interessati sono contrassegnati da ^{AL}.

Rimane da menzionare che, in virtù del nuovo articolo 17b capoverso 2 LUMin, i periodici adeguamenti della definizione degli agglomerati da parte dell'UST richiedono una corrispondente verifica dell'allegato 4 OUMin. Pertanto, se per due volte di seguito un Comune non soddisfa la definizione di agglomerato dell'UST, si dovrà adeguare il relativo elenco ACADC. Lo stesso vale per i Comuni che non partecipano a due generazioni di programmi d'agglomerato.

Qui di seguito è riportata una cartina degli agglomerati e delle città aventi attualmente diritto ai contributi in Svizzera²²:

Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA)

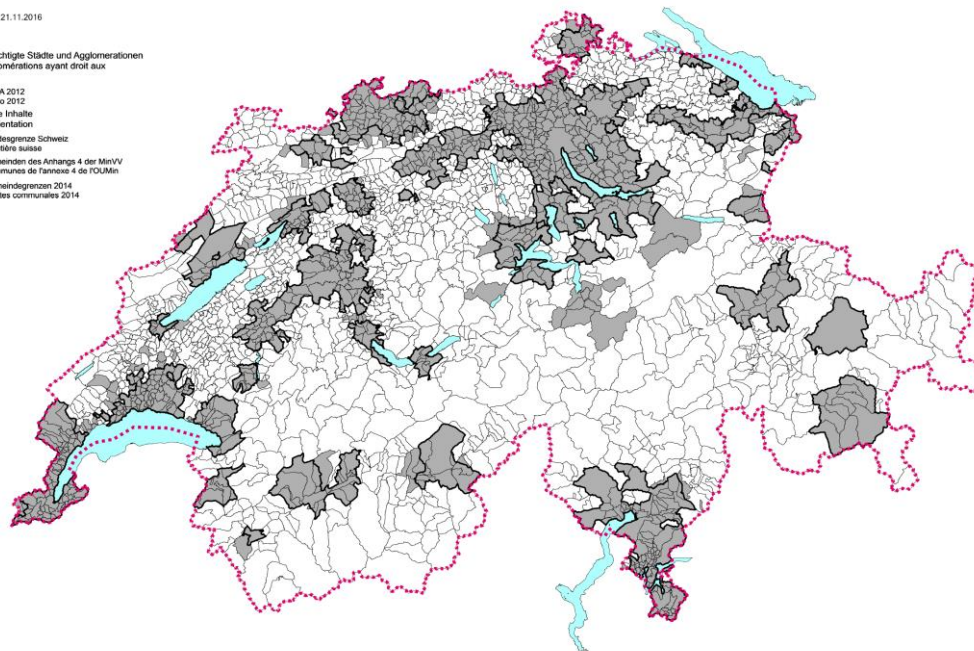
Liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (VACo)

BeSA 2012
VACo 2012

Stand / Etat au: 21.11.2016

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
Villes et agglomérations ayant droit aux contributions

BeSA 2012
VACo 2012
Orientierende Inhalte
Elément d'orientation
Landesgrenze Schweiz
Frontière suisse
Gemeinden des Anhangs 4 der Min/VV
Communes de l'annexe 4 de l'OUMin
Gemeindengrenzen 2014
Limites communales 2014



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swissstopo
Sources: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-OFS, swissstopo

© ARE

²² La cartina illustra la situazione al 1° gennaio 2014.

Adattamenti nell'elenco degli agglomerati e città aventi diritto in seguito a revisione

Nel seguente elenco figurano tutte le voci che completano l'elenco esistente degli agglomerati e delle città che hanno diritto ai contributi. Il nome dell'agglomerato, fatta eccezione per Sarnen e Appenzell, si basa sulla definizione dello Spazio a carattere urbano 2012. Nel caso in cui non sia menzionato nella nuova definizione di agglomerato dell'UST, l'agglomerato prende il nome che è stato utilizzato nell'attuale allegato 4 dell'OUMin. I Comuni contrassegnati da * sono diventati parte di un altro agglomerato a causa della nuova definizione dell'UST; tra parentesi figura il nome dell'agglomerato precedente. I casi di aggiustamento e di compattazione sono contrassegnati da ^{AL}

Integrazioni/Adattamenti dell'elenco vigente di agglomerati e città aventi diritto ai contributi**Altdorf (UR)**

Comuni: Altdorf (UR), Attinghausen, Bürglen (UR), Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf (UR), Silenen^{AL}

Appenzell

Comune: Appenzell

Baden–Brugg

Comuni: Neuenhof* (Zürich), Remigen

Basel

Comuni: Arisdorf, Buckten, Buus, Büsserach, Diegten, Hellikon, Hersberg^{AL}, Kleinlützel, Känerkinden, Maisprach, Nunningen, Nussdorf^{AL}, Obermumpf, Olsberg^{AL}, Reigoldswil, Rickenbach (BL)^{AL}, Rümlingen, Seewen, Wegenstetten, Wenslingen, Wintersingen^{AL}, Wittinsburg, Zullwil, Zuzgen

Comuni esteri: Hausen im Wiesental, Schwörstadt, Zell im Wiesental, Durmenach, Ferrette, Niffer, Oberdorf, Riespach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette, Waldighofen

Bellinzona

Comuni: Moleno, San Vittore

Bern

Comuni: Biglen, Hindelbank, Jaberg, Kiesen, Kirchdorf, Mühlethurnen, Oppligen, Schlosswil^{AL}, Uttigen* (Thun), Zäziwil

Biel/Bienne

Comuni: Jens, Meinisberg, Orvin, Péry

Brig–Visp

Comuni: Ausserberg, Bürchen, Mörel-Filet, Niedergesteln, Raron

Buchs (SG)

Comune: Gams

Bulle

Comune: Broc

Chiasso–Mendrisio

Comuni esteri: Albavilla, Alserio, Alzate Brianza, Anzano del Parco, Nesso, Orsenigo

Delémont

Comuni: Boécourt, Courtételle

Fribourg

Comune: Prez-vers-Noréaz

Genève

Communes : Avully, Begnins, Bursinel^{AL}, Bursins, Dardagny, Gilly, Mont-sur-Rolle, Rolle, Russin^{AL}

Communes étrangères : Arbusigny, Boège, Challex, Clarafond-Arcine, Contamine-sur-Arve, Cornier, Habère-Poche, La Tour, Nernier^{AL}, Peillonex, Saint-Jean-de-Tholome, Scientrier, Villard, Ville-en-Sallaz^{AL}, Viuz-en-Sallaz, Vulbens, Yvoire

Glarus

Comuni: Glarus, Glarus Nord

Kreuzlingen

Comune: Reichenau

La Chaux-de-Fonds–Le Locle

Comune: Les Brenets

Lausanne

Comuni: Apples, Bercher, Chavornay, Chexbres, Eclépens, Gollion, La Sarraz, Montricher, Pampigny, Poliez-Pittet, Rivaz, Villars-le-Terroir, Vuarrens, Yens

Lenzburg

Comune: Holderbank (AG)

Luzern

Comuni: Eschenbach (LU), Hildisrieden, Inwil, Malters, Neuenkirch, Rain

Lugano

Comune: Monteggio

Comuni esteri: Bene Lario, Carlazzo, Corrido, Cremenaga, Porlezza, San Bartolomeo Val Cavargna, Valsolda

Martigny

Comune: Martigny-Combe

Neuchâtel

Comuni: Cressier (NE), Le Landeron, Valangin^{AL}

Olten–Zofingen

Comune: Wikon

Rheintal

Comuni: Altstätten* (Heerbrugg), Au (SG)* (Heerbrugg), Balgach* (Heerbrugg), Berneck* (Heerbrugg), Diepoldsau* (Heerbrugg), Eichberg* (Heerbrugg), Marbach (SG)* (Heerbrugg), Rebstein* (Heerbrugg), St. Margrethen* (Heerbrugg), Widnau* (Heerbrugg)

Comuni esteri: Alberschwende, Altach* (Heerbrugg), Bildstein, Bregenz, Dornbirn* (Heerbrugg), Eichenberg, Feldkirch, Frastanz, Fraxern^{AL}, Fußach, Gaißau* (Arbon - Rorschach), Göfis, Götzis* (Heerbrugg), Hard, Hohenems* (Heerbrugg), Hohenweiler, Höchst* (Heerbrugg), Hörbranz, Kennelbach, Klaus, Koblach* (Heerbrugg), Krumbach, Langenegg, Lauterach, Lingenau, Lochau, Lustenau* (Heerbrugg), Meiningen, Mäder* (Heerbrugg), Rankweil, Röthis, Satteins, Schwarzach* (Heerbrugg), Sulz, Sulzberg, Viktorsberg^{AL}, Weiler, Wolfurt, Zwischenwasser

Sarnen

Comune: Sarnen

Schaffhausen

Comuni: Merishausen, Siblingen

Sion

Comuni: Ayent, Grône* (Sierre), Veysonnaz

Solothurn

Comuni: Deitingen, Günsberg

St. Gallen

Comuni: Berg (SG)^{AL}, Eggersriet, Roggwil (TG)* (Arbon - Rorschach), Untereggen

Stein (AG)

Comuni: Münchwilen (AG), Stein (AG)* (Basel), Wallbach* (Basel)

Ausländische Gemeinde: Bad Säckingen

Wil (SG)

Comune: Jonschwil

Winterthur

Comune: Elgg

Yverdon-les-Bains

Comune: Yvonand

Zug

Comuni: Knonau* (Zürich), Meierskappel, Oberrüti

Zürich

Comuni: Buchberg, Bäretswil* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Dättlikon* (Winterthur), Hausen am Albis, Hinwil* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Hittnau* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Künten, Pfungen* (Winterthur), Pfäffikon* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Rifferswil, Schneisingen, Weisslingen, Wetzikon (ZH)* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH))

Allegato 6 (Contributi dei Cantoni a compensazione di spese supplementari per i nuovi tratti integrati nella rete delle strade nazionali)

Nell'allegato 6 sono riportati i contributi compensativi annui dovuti da ciascun Cantone, il cui totale di 60 milioni di franchi risulta dall'articolo 5 capoverso 1 LUMin. Gli importi a carico dei singoli Cantoni sono calcolati in base alle spese stimate per l'esercizio e la manutenzione dei tratti di nuova acquisizione della rete nazionale. Il fabbisogno compensativo è stato determinato e verificato dall'USTRA già nel quadro dell'elaborazione del rapporto sull'indagine conoscitiva del 28 giugno 2010 «Compensazione delle spese di esercizio e manutenzione causate dall'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali» a cura del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e del Dipartimento federale delle finanze e valutato a 105 milioni di franchi l'anno. Successivamente, l'Ufficio federale delle strade ha rilevato il fabbisogno specifico di ogni tratto attribuendolo ai Cantoni interessati. Nel caso del Cantone ZH, ad esempio, la somma annua da versare sarebbe stata di 11,35 milioni di franchi. Poiché per volontà del legislatore, invece dei 105 milioni di franchi, i Cantoni dovranno partecipare ai costi supplementari per l'esercizio e la manutenzione dei tratti trasferiti alla Confederazione con 60 milioni di franchi, sono stati ridotti in proporzione anche i singoli contributi, da cui l'attuale quota di partecipazione del Cantone ZH di 6,49 milioni.

2.4 Ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito (RS 741.272)

Allegati 1 e 2

Le modifiche degli allegati 1 (Elenco delle autostrade) e 2 (Elenco delle strade principali) sono dovute alla modifica del decreto concernente la rete del 10 dicembre 2012. Entrambi gli allegati sono stati rivisti in considerazione delle nuove condizioni.

3. Ripercussioni

La ripercussioni risultano in particolare dalle modifiche legislative già approvate dall'Assemblea federale nel quadro dei decreti relativi al FOSTRA. A eccezione dei contributi federali forfetari per le categorie di provvedimenti di un programma d'agglomerato previste nell'OUMin, della concretizzazione del nuovo articolo 17e capoverso 2 LUMin e dei termini per l'attuazione delle misure di un programma d'agglomerato nonché del nuovo elenco ACADC, le ripercussioni per la Confederazione e per i Cantoni delle modifiche di ordinanze qui proposte sono di natura prettamente finanziaria.

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

Le uniche ripercussioni per la Confederazione nell'ambito delle strade nazionali sono dovute alle modifiche normative già decise dal Parlamento. In particolare, risultano costi per l'esercizio e la manutenzione dei circa 400 chilometri di strade cantonali trasferite nella rete delle strade nazionali, cui dovranno tuttavia partecipare i Cantoni con 60 milioni di franchi, come previsto dall'articolo 5 LUMin. Inoltre, l'Ufficio federale delle strade, in qualità di autorità competente per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione, dovrà ampliare il proprio organico per poter gestire i nuovi tratti. Le modifiche alle ordinanze non hanno invece alcuna ripercussione per la Confederazione in questo ambito.

Con l'introduzione di categorie di provvedimenti forfetarie, in futuro coesisteranno due diversi metodi di finanziamento: per le misure da liquidare tramite importi forfetari si impiega un nuovo metodo; le altre sono trattate come misure singole. La procedura per il calcolo dei contributi forfetari deve essere introdotta presso la Confederazione e consolidarsi, il che comporta un relativo onere per un periodo transitorio. In particolare, richiederà sicuramente un dispendio supplementare la determinazione dei metri lineari e quadrati presentati per i provvedimenti relativi al traffico lento. Su un orizzonte temporale più lungo si attende invece uno sgravio amministrativo e dunque un'ottimizzazione dell'esame e dell'attuazione di tali misure.

Non si prevede una quantità esorbitante di domande di provvedimenti forfetari, tanto più che gli agglomerati e gli enti responsabili dovranno sostenere autonomamente almeno il 50 per cento dei relativi costi.

Qualora il termine di quattro anni per l'inizio dell'esecuzione dei progetti di costruzione o dell'attuazione della misura (singola, parziale facente parte di una misura singola o di un pacchetto e finanziata a forfait) di un programma d'agglomerato rimanga inutilizzato o qualora la costruzione non inizi, il diritto al versamento dei contributi federali previsti decade per mancata attuazione o avvio tardivo dell'esecuzione dei progetti di costruzione (cfr. nuovo art. 17e cpv. 2 LUMin). Fissando la durata di questo termine di esecuzione, si permette di riutilizzare questi contributi federali come prelievo per le strade nazionali o per il traffico d'agglomerato (cfr. art. 5 cpv. 1 LFOSTRA), garantendo un impiego efficiente delle risorse del FOSTRA.

Con il moderato ampliamento dell'elenco delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi, in futuro le risorse del 9-12 per cento previste nel FOSTRA per il traffico d'agglomerato (cfr. nuovo art. 17f LUMin) saranno distribuite tra un numero maggiore di Comuni.

Per la Confederazione non si prevedono altre ripercussioni, in particolare quelle direttamente legate alle modifiche di ordinanza proposte.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, in particolare anche per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

I Cantoni che cedono propri tratti alla rete nazionale riceveranno dalla Confederazione meno contributi per le strade principali. Saranno inoltre ridotti i contributi ai Cantoni non vincolati alle opere in funzione delle compensazioni da essi dovute ai sensi dell'articolo 5 LUMin e definite per anno e Cantone nel nuovo allegato 6 OUMin. Gli importi non versati ai Cantoni saranno attribuiti al FOSTRA e serviranno a compensare le spese federali aggiuntive risultanti dall'integrazione dei tratti cantonali nella rete delle strade nazionali. Al tempo stesso, gli oneri finanziari dei Cantoni saranno ridotti in quanto la manutenzione dei tratti trasferiti competerà alla Confederazione.

Con l'introduzione di contributi federali forfetari per determinati provvedimenti dei programmi d'agglomerato negli ambiti traffico lento, gestione del sistema dei trasporti nonché riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, per quanto possibile si eliminano le misure finora considerate come «prestazioni proprie» nella procedura di esame. Questo va a vantaggio di agglomerati ed enti responsabili, che finora dovevano impegnarsi ad attuare tali misure nel quadro della convenzione sulle prestazioni senza incentivi finanziari da parte della Confederazione.

Per gli agglomerati e gli enti responsabili, l'introduzione di contributi federali forfetari comporta un certo onere per introdurre il nuovo metodo di finanziamento. A medio termine gli agglomerati e gli enti responsabili potranno tuttavia contenere sensibilmente l'onere amministrativo legato alle categorie menzionate, per le quali saranno versati contributi forfetari. In particolare, sarà notevolmente semplificata la prova dell'attuazione delle singole misure rispetto alla prassi attuale, soprattutto per il decadere in toto del rendiconto finale.

Con la concretizzazione del periodo dell'articolo 17e capoverso 2 LUMin ovvero fissando durata, inizio, fine e sospensione del termine per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione nell'articolo 23a OUMin, gli agglomerati e gli enti responsabili ricevono indicazioni chiare sul periodo in cui attuare le misure (singole, parziali facenti parte di una misura singola o di un pacchetto nonché finanziate a forfait) di un programma d'agglomerato e sul momento in cui decade il diritto al versamento dei contributi federali accordati.

Mantenendo il diritto ai contributi per le città e gli agglomerati finora beneficiari, si continueranno a sostenere i processi di collaborazione avviati. L'integrazione dell'elenco ACADC con l'aggiunta di nuove città, agglomerati e Comuni d a un lato tiene conto dello stato attuale dello sviluppo sociale ed economico e dall'altro intensifica ulteriormente la concorrenza per le risorse del FOSTRA nel settore del traffico d'agglomerato fra le città e gli agglomerati aventi diritto ai contributi.

3.3 Ripercussioni per l'economia, la società e l'ambiente

Con la concretizzazione del termine dell'articolo 17e capoverso 2 LUMin per l'inizio dell'esecuzione dei lavori di costruzione o dell'attuazione delle misure di un programma d'agglomerato nonché l'adeguamento della cerchia degli agglomerati e delle città aventi diritto ai contributi, nel complesso le ripercussioni per l'economia sono positive. I vantaggi economici derivanti dalla definizione della durata del suddetto termine consistono nel fatto che, in caso di inizio ritardato dell'attuazione o di mancata attuazione delle misure di un programma d'agglomerato, le risorse federali prospettate decadono e rimangono nel FOSTRA. In questo modo, secondo l'articolo 5 capoverso 1 lettera a LFOSTRA, possono essere utilizzate per progetti relativi alle strade nazionali oppure, secondo l'articolo 5 capoverso 1 lettera b LFOSTRA, come contributi per altre misure di miglioramento del traffico d'agglomerato. Il moderato ampliamento della cerchia delle città e degli agglomerati aventi diritto ai contributi tiene conto dello sviluppo demografico e insediativo degli ultimi anni e dunque delle sfide connesse per migliorare i sistemi di trasporto. Non sono evidenti altre ripercussioni delle modifiche delle ordinanze per l'economia, la società o l'ambiente.

4. Aspetti giuridici

Le modifiche delle ordinanze interessate sono conformi al diritto di rango superiore e si basano sulle seguenti disposizioni di legge:

- la modifica della OTTP è retta dall'articolo 19 LTTP;
- la modifica della OSN è retta dall'articolo 60 LSN;
- la modifica della OUMin è retta dagli articoli 12 capoverso 1, 13 capoverso 3, 17b capoverso 2, 17e capoverso 2 (nuovo) e 38 LUMin;
- la modifica dell'ordinanza concernente le strade di grande transito è retta dall'articolo 2 capoverso 3 della legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01).

Le modifiche non hanno alcun rapporto con il diritto internazionale e in particolare non violano gli impegni internazionali della Svizzera.

Nessuna disposizione è interessata dal freno alle spese.

L'ammissibilità di versare contributi forfetari è data dall'articolo 38 LUMin, che prevede la possibilità per il Consiglio federale di stabilire contributi globali anziché basati sui costi effettivi (cfr. art. 17d cpv. 1 LUMin, art. 21 f OUMin). Inoltre, l'articolo 7 capoverso 6 OSN trasferisce all'USTRA la competenza di emanare prescrizioni sulle caratteristiche tecniche delle stazioni di ricarica veloce nelle aree di sosta.