



26 febbraio 2014

Programma d'agglomerato Locarnese di 2a generazione

Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: M226-0007

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Dott.ssa Maria Lezzi
Direttrice

Indice

1	Oggetto, scopo e procedura.....	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame.....	4
1.3	Procedura d'esame	4
1.4	Procedura di applicazione	4
2	Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B.....	5
3	Esame dei requisiti di base	8
4	Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato	9
4.1	Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia	9
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	12
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	13
5.1	Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC.....	13
5.2	Misure non cofinanziate	14
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	17
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	17
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	18
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	19
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	19
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	19
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....	21
	ALLEGATO 1.....	22
	ALLEGATO 2.....	23

1 Oggetto, scopo e procedura

1.1 Oggetto dell'esame

Questo rapporto presenta l'esame del Programma d'agglomerato Locarnese suddiviso in:

- Programma d'agglomerato del Locarnese, Documento finale, Rapporto, 25 ottobre 2011
- Programma d'agglomerato del Locarnese, Documento finale, Volume II : schede, 25 ottobre 2011

Il programma d'agglomerato è stato sottoposto per esame alla Confederazione il 28 dicembre 2011. L'inoltro del programma va inteso nel senso di una candidatura per l'ottenimento, ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, di un cofinanziamento da parte della Confederazione in vista della realizzazione di infrastrutture di trasporto considerate prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. valutare gli effetti del programma d'agglomerato, in base ai quali verrà stabilito l'importo dei contributi federali;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure¹ rispetto agli altri programmi d'agglomerato e tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione.

Su tale base verranno elaborati il Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 da sottoporre al Parlamento federale, nonché le convenzioni sulle prestazioni.

Il presente rapporto d'esame non esonera dal rispetto delle disposizioni legali in materia di realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita in linea di principio nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione (Istruzioni del DATEC) pubblicate il 14 dicembre 2010 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. La procedura e i risultati complessivi della procedura d'esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 26 febbraio 2014.

1.4 Procedura di applicazione

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni le parti coinvolte nel programma d'agglomerato s'impegnano ad attuare tutte le misure, cofinanziate e non, che vi sono contemplate. Per ogni misura infrastrutturale cofinanziata dalla Confederazione che figura nella lista A e che è pronta per essere finanziata e realizzata, viene stipulato un accordo sul finanziamento in virtù della convenzione sulle prestazioni. Successivamente la misura può essere attuata. I contributi federali sono erogati unicamente per le prestazioni effettivamente fornite e non superano gli importi massimi fissati qui di seguito, a cui vanno aggiuntivi rincarato e IVA.

Nell'ambito di un controlling permanente, la Confederazione verifica che tutte le misure elencate nella convenzione sulle prestazioni siano attuate.

¹ Con la denominazione «misura/e» s'intendono sempre anche i «pacchetti di misure».

2 Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B

Il Programma d'agglomerato Locarnese mostra la volontà di strutturare l'agglomerato in modo da coordinare in maniera ottimale lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti. La visione d'insieme si traduce in strategie settoriali coerenti che si concretizzano in una serie di misure.

Il punto di forza del programma d'agglomerato sta nello sviluppo considerevole dell'offerta di trasporti pubblici urbani sfruttando appieno il potenziamento dell'offerta del sistema TILO. Con ciò migliora notevolmente l'accessibilità dei trasporti pubblici ai comparti urbani densi e in fase di sviluppo, favorendo l'intermodalità (stazione di Locarno-Muralto). Gli spostamenti a piedi e in bicicletta diventano più attrattivi poiché il programma d'agglomerato prevede un ampliamento degli itinerari, la realizzazione di nuovi attraversamenti della carreggiata, l'introduzione diffusa di zone con limite di velocità massimo di 30 km/h nei quartieri e le riqualifiche stradali multimodali. Queste misure consentono di migliorare notevolmente la sicurezza degli spostamenti per tutti gli utenti dello spazio pubblico.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma propone un concetto di struttura urbana fondato su una strategia precisa di densificazione nelle aree centrali da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Le aree di trasformazione di Ascona-Losone e Tenero-Gordola e i centri storici di Ascona e Minusio dispongono così di collegamenti frequenti con il centro dell'agglomerato. In tema di grandi generatori di traffico (GGT), le disposizioni del Piano direttore cantonale e le misure previste nel programma d'agglomerato forniscono un quadro adeguato per focalizzare i GGT nei settori ben serviti dai trasporti pubblici.

Il programma d'agglomerato presenta però lacune rilevanti: non definisce né una strategia né misure specifiche all'agglomerato per contenere l'incremento del traffico motorizzato privato, e non prende in esame strategie o misure in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore. In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato tese a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. La strategia di sviluppo centripeto non è dunque convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto.

La struttura urbana proposta e le misure scelte per concretizzarla, in modo specifico le misure nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, potrebbero modificare la ripartizione modale in favore di questi vettori, con un effetto positivo sulla qualità dell'aria e sui livelli di immissioni sonore. Tuttavia, l'assenza di misure volte a contenere il traffico motorizzato privato neutralizza in gran parte questa evoluzione positiva. Gli effetti del programma d'agglomerato sui parametri ambientali sono dunque limitati. Il programma propone d'altronde una prima strategia del paesaggio con relative misure, riguardanti in particolare i parchi d'agglomerato. Le misure in materia di insediamenti e paesaggio non sono tuttavia ancora sufficientemente concrete per frenare in maniera efficace lo sviluppo degli insediamenti. Il programma non consente quindi di ridurre il consumo di superfici.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Locarnese attesta costi di investimento pari a 73.00 milioni di franchi. Questi costi sono considerati un investimento basso².

A seconda degli effetti del programma (rapporto costi/benefici) si proporrà al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 2^a generazione:

40%

Sulla base di questa aliquota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità delle misure, verrà proposto al Parlamento federale di sbloccare gli importi massimi dei contributi federali per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

² stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale**</i>
5113.2.001	CmP 1.A	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	4.50	3.77	1.51
5113.2.005	CmP 3	Nodo ferroviario TILO di Minusio	5.40	4.48	1.79
5113.2.025	TP 1	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	7.70	6.45	2.58
5113.2.055	TL 2-2.17	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A - Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno (2.17)	1.30	1.09	0.44
5113.2.058	INF 1.2	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	2.00	1.67	0.67
5113.2.059		Lista A TL (Allegato 1)		11.68	4.67
Totale				29.14	11.66

Tabella 2-1 (*stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato; ** contributo federale massimo, stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato).

Le misure contemplate nella lista B non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2015-2018 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame (26 febbraio 2014) il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito né attraverso il fondo infrastrutturale né attraverso altre fonti di finanziamento federali. La Confederazione mira a incrementare i mezzi finanziari e alla stabilizzazione del cofinanziamento del Programma per il traffico d'agglomerato. Su riserva della garanzia del finanziamento, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporre nuovamente queste misure all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3ª generazione.

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misure</i>	<i>Costi (mio. CHF) Secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale*</i>
5113.2.002	CmP 1.B	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	10.50	8.79	3.52

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misure</i>	<i>Costi (mln. CHF) Secondo PA</i>	<i>Costi (mln CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale*</i>
5113.2.004	CmP 2.B	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) - seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.40	2.01	0.80
5113.2.007	INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	5.60	4.69	1.88
5113.2.012	INF 7	Riorganizzazione svincolo S. Materno	6.50	5.44	2.18
5113.2.018	INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	4.50	3.77	1.51
5113.2.026	TP 2	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	13.70	11.37	4.55
5113.2.053	TL 3	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	4.00	3.35	1.34
5113.2.060		Lista B TL (Allegato 1)		4.44	1.78
		Totale		43.86	17.56

Tabella 2-2 (*stato dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA e rincaro)

Osservazioni

Nell'ambito della valutazione dell'efficacia, le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti giudicate pertinenti, ma non cofinanziate nel quadro dei programmi d'agglomerato (cfr. cap. 5.2.1 e 5.2.2), come anche le misure (co)finanziabili attraverso altre fonti di finanziamento della Confederazione (cfr. cap. 5.3) sono considerate parte integrante del programma d'agglomerato. Questo aspetto ha rilevanza al momento della determinazione dell'aliquota di contribuzione della Confederazione.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione rielaborati sono valutati tenendo conto delle misure previste dalla convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i cosiddetti «progetti urgenti» cofinanziati tramite i fondi infrastrutturali. Tuttavia, la loro attuazione, comprese le misure d'accompagnamento, sono il presupposto per un'eventuale partecipazione della Confederazione a misure del programma d'agglomerato.

I costi menzionati sono stati ripresi dal programma d'agglomerato di 2^a generazione inoltrato o dalla convenzione sulle prestazioni concernente il programma d'agglomerato di 1^a generazione.

I costi sono valutati in base a cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, fissate in funzione della categoria di grandezza degli agglomerati. L'agglomerato Locarnese è considerato medio a piccolo.

Le misure ripartite dalla Confederazione nelle categorie sicurezza/riqualifica dello spazio stradale, gestione del traffico e mobilità lenta, sono state sottoposte a un confronto (benchmark) allo scopo di stabilire una base comparabile e adeguata per la valutazione e l'erogazione dei contributi. I contributi d'esercizio (p. es. costi di manutenzione e di risanamento) non possono essere finanziati attraverso il fondo infrastrutturale (art. 17a cpv. 4 LUMin). Al momento della conclusione degli accordi sul finanziamento vengono richieste prove in tal senso.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le Istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a determinati requisiti di base.

Benché in occasione dei colloqui di valutazione intermedia del presente programma d'agglomerato la Confederazione avesse evidenziato eventuali lacune nell'adempimento dei requisiti di base, dopo aver esaminato il programma constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Osservazione sull'ente responsabile in vista dell'attuazione:

Per l'attuazione, la Confederazione esige che il Cantone e i Comuni, ev. anche gli altri enti regionali s'impegnino a implementare tutte le misure di loro responsabilità elencate nel presente rapporto d'esame e rilevanti per l'efficacia del programma (cap. 2, 5.2.1, 5.2.2 e 5.3). A questo scopo devono prendere delle decisioni, di norma a livello esecutivo, nell'ambito delle loro competenze al fine di introdurre e concretizzare queste misure e trasmettere tali decisioni al Cantone o agli enti prima della firma della convenzione sulle prestazioni. Sono fatte salve le decisioni degli organi competenti concernenti la pianificazione e la concessione dei crediti.

Osservazione: questa norma è applicabile a condizione che la misura in questione non sia già stata resa vincolante a livello giuridico da strumenti giuridici, pianificatori e/o finanziari.

Indicazioni sul controlling:

La Confederazione svolge regolarmente un controlling e un monitoraggio per verificare lo stato di attuazione e gli effetti del programma d'agglomerato. L'agglomerato deve a questo scopo mettere a disposizione i rapporti e i dati cantonali/comunali richiesti.

Le misure nel settore degli insediamenti e dei trasporti giudicate indispensabili, ma non contemplate nel programma d'agglomerato poiché successive alla data di inoltro dello stesso alla Confederazione, devono essere pianificate in modo da assicurare l'efficacia globale del programma. Queste misure dovranno essere integrate nella pianificazione del programma della generazione successiva ed essere elencate e specificate nel rapporto da presentare alla Confederazione.

L'ente responsabile s'impegna a sviluppare e ad attuare il programma d'agglomerato conformemente alla legislazione, ai piani settoriali prioritari e nel rispetto degli inventari di protezione. Le strategie e le misure di importanza superiore devono essere iscritte nel Piano direttore cantonale prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni (cfr. cap. 6.)

4 Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione degli effetti del programma è sancita nelle Istruzioni del DATEC (spec. cap. 2, 3.5 e 4.5) e mette a confronto i benefici e i costi del programma. Sia i benefici che i costi sono valutati in termini relativi, cioè tenendo conto della dimensione dell'agglomerato (popolazione e posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5 sul perimetro UST svizzero).

La visione generale, le analisi, gli obiettivi, le strategie e il filo conduttore sono i punti determinanti per valutare l'impatto del programma. Per i programmi d'agglomerato che hanno già beneficiato di un sostegno nel quadro della 1^a generazione, viene pure esaminata la coerenza tra la 1^a e la 2^a generazione. Le misure della lista A e B cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale (cap. 2), le misure non cofinanziabili dalla Confederazione (cap. 5.2.1), le prestazioni riprese integralmente dall'agglomerato (cap. 5.2.2), nonché le misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3) sono prese in considerazione per l'esame del programma. Per i programmi d'agglomerato sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono pure considerati gli effetti delle misure menzionate nella convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, ad eccezione delle misure contenute nella lista di priorità B (cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni). Vengono inoltre considerate misure di ordine superiore, a condizione che siano rilevanti per il programma d'agglomerato, siano considerate appropriate dai servizi federali competenti al momento della valutazione e abbiano una forte probabilità di essere realizzate nei prossimi venti anni.

Le misure di priorità A e B sono decisive per la valutazione dei costi del programma. Nel caso di programmi d'agglomerato già sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono prese in considerazione anche le misure di priorità A in virtù della convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, le cosiddette misure A1.

4.1 Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le misure definite nel programma sono coerenti con la strategia e la visione d'insieme dell'agglomerato. Consentono di migliorare la qualità del sistema di trasporti nelle sue diverse componenti. ▪ La qualità del sistema di trasporti pubblici migliora sensibilmente grazie alle misure di priorizzazione, a una più efficace messa in rete delle linee urbane, al potenziamento della rete strutturante (linee di bus principali, trasversali e regionali), al raccordo della rete urbana con la rete ferroviaria e a un nuovo attraversamento del fiume Maggia sul proprio tracciato. Si riducono così i tempi medi di percorrenza con i trasporti pubblici e si stabilizza il funzionamento della rete. ▪ La rete continua di piste ciclopedonali, arricchita di nuovi attraversamenti, permette di ovviare ai problemi riscontrati. La qualità degli spostamenti nel traffico lento migliora anche grazie alle misure di riqualificazione stradale e all'ampliamento delle zone a traffico moderato. ▪ Grazie ai collegamenti prolungati e più frequenti dei bus migliora notevolmente l'accessibilità con i trasporti pubblici alle aree di trasformazione e ai centri storici. Migliorano anche l'accessibilità a questi settori con le modalità del traffico lento e l'accesso al Parco urbano del Delta della Maggia. ▪ Con le riqualifiche mirate di tutti i nodi intermodali e un sistema più articolato di posteggi per biciclette in corrispondenza delle stazioni e delle fermate dei bus si moltiplicano le opportunità. Le riqualifiche proposte migliorano inoltre

l'accessibilità del traffico lento alle stazioni e alle fermate e la permeabilità dei settori delle stazioni.

Punti deboli

- La riorganizzazione della gerarchia sulla rete stradale è coerente con la visione d'insieme. Essa si concretizza in parte nell'ampliamento delle zone a traffico moderato e nelle riqualificazioni stradali. Tuttavia, in assenza di una strategia e di misure intese a regolare il traffico motorizzato privato (sistemi a cellule, controlli d'accesso), gli sforzi intrapresi nel settore dei trasporti pubblici non riescono a innescare una variazione significativa della ripartizione modale. La quota del traffico motorizzato privato rimane dunque elevata.
- Il programma si rifà alle disposizioni cantonali in materia di posteggi privati, ma non consente tuttavia di gestire in modo convincente un'offerta ancora poco regolamentata. Il programma d'agglomerato non propone misure non infrastrutturali finalizzate a influenzare la domanda e la scelta modale. Inoltre, l'auspicato sviluppo dell'offerta P+R del PTLV e l'estensione del P+Rail della stazione di Locarno dovranno essere oggetto di una regolamentazione severa in materia di attribuzione degli abbonamenti; altrimenti la strategia di sviluppo P+R alle fermate RER rischia di essere parzialmente in contraddizione con le proposte di raggiungere le stazioni utilizzando i bus o il traffico lento.

CE2:

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Punti forti

- Il programma propone uno schema di organizzazione urbana dell'agglomerato fondato su una strategia precisa e differenziata di densificazione delle zone centrali, da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Definisce le densità minime per le aree di trasformazione e il polo di sviluppo economico di Riazzino. Il programma concretizza così gli orientamenti generali definiti nel Piano direttore cantonale in materia di focalizzazione dello sviluppo di poli abitativi e lavorativi nei settori ben serviti dai trasporti pubblici e di miglioramento dei collegamenti nei settori oggi mal serviti. Nelle zone al di fuori dei poli di densificazione, la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti non è invece tradotta in pratica.
- Il programma d'agglomerato si rifà al Piano direttore cantonale, che prevede disposizioni pertinenti in merito ai GGT e fornisce indicazioni sui potenziali di questi siti in termini di capacità dei sistemi di trasporto.
- Lo sviluppo dell'area di trasformazione di Ascona-Losone, del polo di sviluppo economico cantonale e del GGT di Riazzino, e del GGT dell'ex-cartiera di Tenero – settori densi e ben serviti dai trasporti pubblici – conferma la volontà di rafforzare le aree centrali.
- Le misure paesaggistiche, di riqualifica stradale e dei nodi intermodali, assieme alla valorizzazione degli spazi pubblici all'interno dei siti strategici di sviluppo migliorano la qualità di vita nell'ambiente urbano.

Punti deboli

- L'attuazione di obiettivi primari, fra cui le misure concernenti le aree di trasformazione di Ascona-Losone e Locarno, è di competenza dei Comuni e ciò potrebbe comprometterne l'effettiva realizzazione.
 - Per quanto riguarda la limitazione dello sviluppo degli insediamenti, il programma si basa sulle pratiche cantonali (prelievo delle plusvalenze, principio del non ampliamento delle zone edificabili iscritte nel Piano direttore cantonale del Ticino). Il progetto non prevede misure sufficientemente restrittive specifiche all'agglomerato tese a contenere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un potenziale elevato, ma ubicate nella fascia periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici.
-

<p>CE3: Aumento della sicurezza del traffico</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma d'agglomerato individua i nodi cruciali in materia di incidenti e propone opportune misure per prevenirli, garantendo un livello di sicurezza nettamente più elevato. ▪ La riorganizzazione della gerarchia stradale è coerente con la visione d'insieme. Essa si concretizza in parte nell'ampliamento delle zone a traffico moderato e attraverso le misure di riqualifica stradale. Queste misure, insieme allo sviluppo di itinerari ciclopedonali sul tracciato, concorrono anch'esse a migliorare la sicurezza per tutti gli utenti dello spazio pubblico. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il traffico motorizzato privato continua a essere il vettore predominante nell'agglomerato, con quote molto elevate nella ripartizione modale. Il programma non prevede una gestione più decisionista dei flussi del TMP.
<p>CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le misure a sostegno dei trasporti pubblici e della mobilità lenta produrrebbero una variazione contenuta della ripartizione modale in favore di questi vettori e ciò a causa dell'assenza di misure vincolanti che regolino l'utilizzo individuale dei veicoli a motore. Va detto infatti che il potenziale di trasferimento modale non può essere realizzato appieno se nell'agglomerato si vuole continuare a garantire in larga misura l'accessibilità per il TMP. Ciò significa che l'impatto ambientale (qualità dell'aria e inquinamento acustico) diminuirà solo lievemente. ▪ Il programma d'agglomerato elabora un primo concetto paesaggistico, proponendo misure di sviluppo e valorizzazione del paesaggio e delle zone di svago di prossimità. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma non contempla misure per regolare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone periferiche dell'agglomerato. Le misure previste freneranno lo sfruttamento del suolo, ma solo in misura contenuta rispetto alla tendenza attuale.

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma espressi in punti:

<i>Criteria di efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a 3 punti)</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico	2
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	1
Somma CE1 – CE4 (benefici)	6

Tabella 4-2

4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. liste A e B nel cap. 2) ammontano a 73.00 milioni di franchi. Questi costi sono considerati bassi³.

Il sistema di malus legato all'attuazione delle misure A1 previste nei programmi rielaborati, come postulato nelle Istruzioni del DATEC, non è stato applicato. Motivo: il poco tempo disponibile tra la firma della convenzione sulle prestazioni e la data di riferimento del rapporto di attuazione. I risultati del rapporto di attuazione sono stati invece considerati nell'ambito della valutazione dell'efficacia (cfr. cap. 4.1).

Gli effetti del programma d'agglomerato dipendono dal rapporto tra i benefici definiti nel cap. 4.1 e i costi globali.

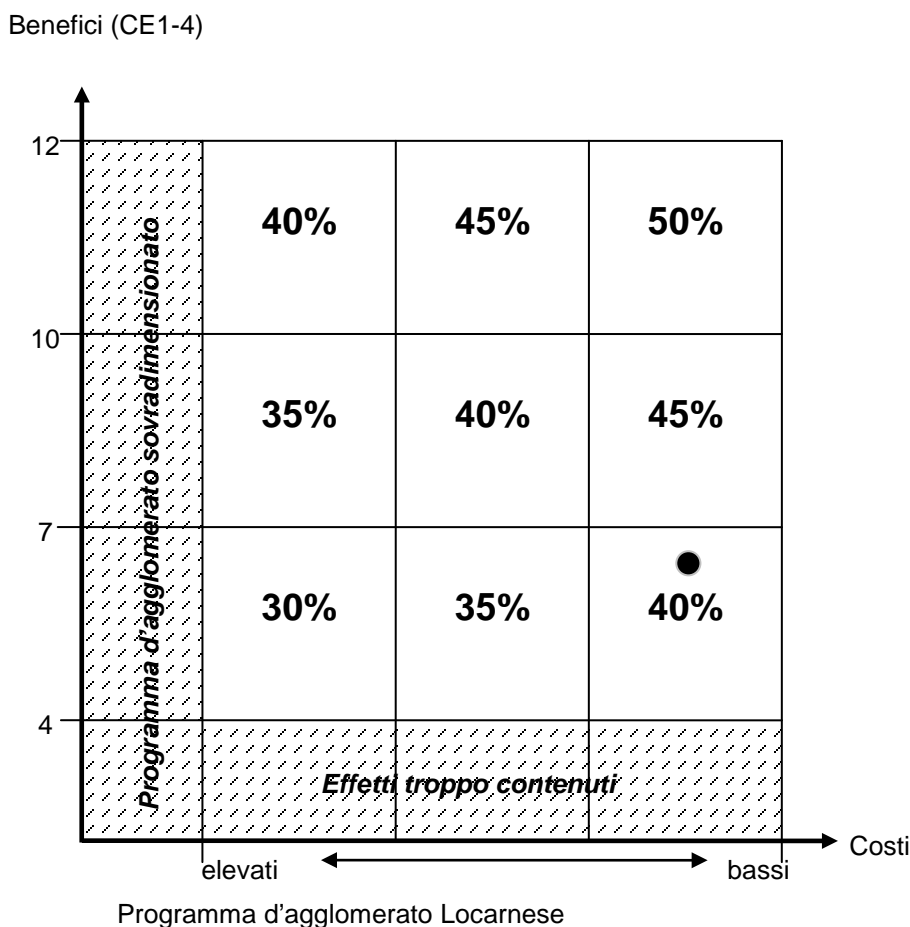


Figura 4-1

³ stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, raffrontandolo con gli altri programmi d'agglomerato pervenuti e tenendo conto dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle Istruzioni del DATEC (in particolare cap. 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

Adeguamento delle misure (cap. 5.1);

Determinazione delle misure non cofinanziate (cap. 5.2):

- Misure nel settore degli insediamenti
- Misure di trasporto non cofinanziabili
- Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato
- Prestazioni proprie della Confederazione
- Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato

Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3);

Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (cap. 5.4);

Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (cap. 2):

- Le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2015-2018
- Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici;

Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione riconosce in linea di principio la necessità di intervenire (cosiddette misure C*, cap. 5.5).

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato. Le misure elencate nelle tabelle 2.1, 2.2, 5.2 5.3 e 5.5 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non ha esaminato le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

5.1 Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5113.2.006	INF 1	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5113.2.057, Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno – BRISSAGO, 2.90 mio. CHF PA, nessun cofinanziamento, vedi tabella 5-4 ▪ 5113.2.058, Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO, 2.00 mio. CHF PA, priorità A Confederazione
5113.2.030	TL 2	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5113.2.055, Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A - Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno (2.17), 1.30 mio. CHF PA, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5113.2.056, Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato fase A - pacchetto, 2.00 mio. CHF PA, priorità A secondo la Confederazione.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5113.2.031	TL 3	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B	<p>Le seguenti misure sono considerate separatamente::</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5113.2.053, Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1), mio. CHF in funzione dell'agglomerato, priorità B secondo la Confederazione. ▪ 5113.2.054, Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero (3.2), mio. CHF PA, nessun cofinanziamento, vedi tabella 5-4

Tabella 5-1

5.2 Misure non cofinanziate

5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (art. 17a LUMin e art. 21 OUMin), delle prescrizioni complementari contenute nelle Istruzioni del DATEC (cap. 3.6 e 4.4) o perché classificate come prestazioni interamente a carico dell'agglomerato, le misure elencate di seguito non sono cofinanziabili. Nella valutazione dell'impatto del programma si tiene tuttavia conto dell'effetto prodotto da queste misure. Esse sono quindi rilevanti e devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi nell'orizzonte temporale indicato. La valutazione del programma d'agglomerato da parte della Confederazione (cap. 4) deve essere considerata nel quadro dell'elaborazione e dell'attuazione delle misure concernenti gli insediamenti e i trasporti al fine di massimizzare l'impatto del programma:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5113.2.036	PI 1	Parco urbano del Delta della Maggia: valorizzazione area di svago attrezzata	B	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5113.2.037	PI 2	Sviluppo e riqualifica ex Caserma di Losone: concetto di sviluppo e riqualifica dell'area	A	
5113.2.038	PI 3	Parco del Piano di Magadino: realizzazione del parco (tramite PUC)	A	
5113.2.039	PI 4	Isole di Brissago: integrazione nel Parco Nazionale, collegamenti e accessibilità	B	
5113.2.040	PI 5	Monte Verità: integrazione parziale nel Parco Nazionale, collegamenti e accessibilità	B	

<i>Codice ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5113.2.041	PI 6	Bosco di Maia - Arbigo: integrazione nel Parco Nazionale, collegamenti e accessibilità		Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5113.2.042	PI 7	Golene della Melezza e della Maggia: accessibilità e ripristino area boschiva	B	
5113.2.043	PI 8	Ponte Brolla: accessibilità col PT e miglioramento del nodo viario (in part. per mobilità lenta)	B	
5113.2.044	PI 9	Cardada: accessibilità e gestione posteggi	B	
5113.2.045	PI 10	Rivapiana: accessibilità col TP, valorizzazione e soluzione conflitti tra pedoni e ciclisti	A	
5113.2.046	PI 11	Verbanella - Campo Felice: accessibilità mobilità lenta, estensione asse di collegamento, riorganizzazione accesso al centro sportivo	A	
5113.2.047	PI 12	Parco Botanico del Gambarogno e stagno Paron	B	
5113.2.048	PI 13	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Ascona - Losone: rafforzamento attività ad alto valore aggiunto, centro culturale, residenza di qualità e densificazione	B	
5113.2.049	PI 14	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Locarno: delimitazione comparti, traffico massimo, assetto urbanistico, trasporto pubblico, residenza accessibile ...	B	
5113.2.050	PI 15	Polo di sviluppo economico di Riazzino: promozione economica e riqualifica urbana	A	
5113.2.051	PI 16	Densificazione residenziale attorno alla stazione ferroviaria di Gordola: introduzione di indici di sfruttamento minimi	A	
5113.2.052	PI 17	Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	B	

Misure dei trasporti

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento

5113.2.021	INF 16	Posteggi pubblici dell'agglomerato (P&R)	Si tratta di misure infrastrutturali per le quali l'agglomerato non ha presentato una domanda di cofinanziamento tramite il fondo infrastrutturale.
5113.2.034	TL 6	Parcheggi per cicli nell'agglomerato	

Tabella 5-2

5.2.2 Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato

In considerazione del loro effetto sostanzialmente locale e dei relativi costi sostenibili per l'agglomerato, le seguenti misure non vengono cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale. Sono pure considerate prestazioni riprese interamente dall'agglomerato, le misure di riassetto e di messa in sicurezza della rete stradale che non raggiungono soglie minime di traffico e il numero di persone interessate, definiti nel rapporto esplicativo. L'effetto di queste misure viene tuttavia considerato nella valutazione degli effetti del programma. Le misure devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi entro i tempi previsti:

Codice ARE	N. PA	Misura	Priorità	Costi (mio. CHF) secondo PA
Prestazioni proprie della Confederazione (Istruzioni del DATEC 14.12.2010)				
5113.2.011	INF 6	Riassetto viario di viale Papio	A	2.20
5113.2.013	INF 8	Riassetto viario Lungolago viale Verbano	A	3.00
5113.2.014	INF 9	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	A	1.10
5113.2.015	INF 10	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Cavigliano e Verscio	B	1.90
5113.2.016	INF 11	Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno	B	1.90
5113.2.017	INF 12	Messa in sicurezza di via Luini a Locarno	A	1.80

Tabella 5-3

5.2.3 Misure con un effetto limitato sul programma d'agglomerato

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che non sono state considerate dalla Confederazione a causa del loro effetto limitato sul programma. L'agglomerato è libero di attuarle:

Codice ARE	N. AP	Misura	Motivazione
5113.2.054	TL 3	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero (3.2)s	È un itinerario associato agli spostamenti del tempo libero. Gli effetti della misura non sono rilevanti per l'efficacia globale del programma d'agglomerato.

Codice ARE	N. AP	Misura	Motivazione
5113.2.057	INF 1	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - BRISSAGO	Questa misura è ubicata al di fuori del perimetro dell'UST. Il suo impatto sulla parte d'agglomerato compresa nel perimetro dell'UST non è tale da giustificarne un cofinanziamento tramite il fondo infrastrutturale.

Tabella 5-4

5.3 Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Per le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale, la partecipazione della Confederazione è prevista attraverso altri strumenti di finanziamento e non tramite il fondo infrastrutturale, parte traffico d'agglomerato. Queste misure sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio dell'agglomerato e vengono quindi prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma. Le misure indicate nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Modulo 3 sono indicate a titolo informativo, anche se, dato il loro orizzonte di realizzazione, non sono state prese in considerazione nell'esame dell'efficacia del programma d'agglomerato.

Codice ARE	N. PA	Misura	Costi (mln. CHF) secondo PA	Fonti di finanziamento
------------	-------	--------	-----------------------------	------------------------

Nessuna misura rientra in questa categoria

Tabella 5-5

Le seguenti misure si trovano sulle tratte che facevano parte integranti del Nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. L'integrazione nella rete delle strade nazionali di nuovi tratti e il relativo finanziamento da parte della Confederazione sono stati respinti il 24 novembre 2013 in occasione della votazione popolare sul contrassegno stradale. La misura rimane quindi di competenza cantonale. Restano da esaminare la pianificazione e il finanziamento.

Codice ARE	N. PA	Misura
------------	-------	--------

-	-	Collegamento viario N2-N13 (Magadino)
---	---	---------------------------------------

Tabella 5-6

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

5.4 Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le Istruzioni del DATEC (cap. 4.4), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
A → B				
5113.2.026	TP 2	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	13.70	La misura non è pronta per essere realizzata e il finanziamento non è garantito nell'orizzonte temporale A. L'obiettivo di questa misura è garantire l'offerta attuale del sistema TILO dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri, prevista nel 2019. La realizzazione della misura nell'orizzonte temporale A è giudicata prematura.
A → C				
5113.2.003	CmP 2.A	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) - prima tappa: rotonda CSNT, terza corsia sottopasso A13, raddoppio rotonda Coop (non cofinanziata)	1.60	Il rapporto costi/benefici è insufficiente. La misura migliora l'accessibilità stradale al polo GGT, ma non prevede misure di accompagnamento per limitarne gli effetti indesiderati. Per questo motivo la misura è giudicata non abbastanza efficace.

Tabella 5-6

5.5 Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità

Le liste A e B sono presentate nel capitolo 2.

Nella lista riportata qui sotto vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C*).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
Nessuna misura rientra in questa categoria.			

Tabella 5-7

6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

6.1.1 In generale

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

In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti, in particolare con l'Ufficio federale dell'ambiente, prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

Quanto alle misure di sviluppo degli insediamenti, si devono rispettare in particolare le disposizioni della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) vigente e le prescrizioni sulle dimensioni delle corrispondenti zone edificabili.

6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti secondo l'UFAM

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare gli effetti del programma d'agglomerato comportano conflitti o difficoltà (elenco non esaustivo):

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Osservazioni conflitto/difficoltà</i>
5113.2.009	INF 4	Allegato 1	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	A	È necessario coordinare la misura con le esigenze di conservazione delle paludi, delle zone golenali e dei siti di riproduzione degli anfibi di importanza nazionale.
5113.2.046	PI 11	Tabella 5-2	Verbanella - Campo Felice: accessibilità mobilità lenta, estensione asse di collegamento, riorganizzazione accesso al centro sportivo	A	Misura da coordinare con le esigenze delle zone protette (IFP, paludi basse, zone golenali e siti di riproduzione di anfibi di importanza nazionale) situate nelle immediate vicinanze.

Tabella 6-1

6.2 Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali

In linea di massima è competenza del Cantone garantire che il programma d'agglomerato sia conforme al Piano direttore cantonale.

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il Piano direttore cantonale e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle

prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». Le misure infrastrutturali elencate di seguito sono rilevanti per il Piano direttore cantonale.

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
513.2.005	CmP3	Nodo ferroviario TILO di Minusio

Tabella 6-2

Lista B:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
-------------------	--------------	---------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-3

Le misure non cofinanziate ma rilevanti per il Piano direttore cantonale (cap. 5.2) devono anch'esse essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale, prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale, soprattutto se concerne misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore cantonale e strettamente correlate con una misura infrastrutturale della lista A.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
-------------------	--------------	---------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-4

Le altre misure di sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore cantonale devono di principio essere realizzate e approvate nel Piano direttore cantonale prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni. Le misure in questione saranno fissate in via definitiva sulla base della tabella 5-2 adattata. Se le misure presuppongono una revisione integrale del Piano direttore cantonale (p. es. nel quadro della revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio), si potranno prevedere eccezionalmente scadenze differenziate. Le misure di sviluppo degli insediamenti e le misure infrastrutturali cofinanziate dovranno in ogni caso essere realizzate in modo coordinato. Sulla base di questi elementi, la Confederazione può esprimere delle riserve contestualmente alla conclusione delle convenzioni di finanziamento.

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 2^a generazione inoltrati tra fine 2011 e metà 2012 costituiscono la base per liberare i crediti del programma Traffico d'agglomerato (2^a generazione) a partire dal 2015.

La Confederazione sostiene gli sforzi dell'agglomerato, incoraggiandolo a proseguire la collaborazione, la pianificazione e la realizzazione di misure in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio. Per la stesura del programma d'agglomerato Locarnese della prossima generazione si raccomanda di osservare i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma elencati, in funzione dei criteri di efficacia, al capitolo 4 del presente rapporto d'esame. Gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati sono: limitare l'enorme potenziale di sviluppo negli spazi periurbani, affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive. Inoltre, vanno ricercate soluzioni atte a limitare la crescita del traffico e a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento).



ALLEGATO 1

Lista delle misure del benchmark traffico lento

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*/**</i>
5113.2.009	INF 4	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	A	2.70	2.26
5113.2.010	INF 5	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili tra Magadino-Dirinella e Brissago - P. Ronco	B	3.30	2.76
5113.2.027	TP 3	Potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali	B	0.40	0.33
5113.2.029	TL 1	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase A	A	3.90	3.27
5113.2.032	TL 4	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase B	B	1.60	1.34
5113.2.056	TL 2	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A - pacchetto di misure	A	7.35	6.15
Somma		Liste A/B		19.25	16.12

Gli importi delle liste concernenti il traffico lento non diminuiscono.

	Lista A TL	A	11.68
	Lista B TL	B	4.44

Tabella Allegato 1 (* stato dei prezzi ottobre 2005 senza IVA e rincarato; ** fanno fede gli importi delle misure per il traffico lento delle liste A e B riportati nel messaggio del Consiglio federale)

ALLEGATO 2

Lista delle misure infrastrutturali non cofinanziabili che secondo la Confederazione hanno un effetto critico.

Di seguito sono elencate le misure infrastrutturali non cofinanziabili che fanno parte integrante del programma d'agglomerato presentato, ma per le quali la Confederazione ha espresso delle riserve.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
-------------------	--------------	---------------	--------------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella dell'Allegato 2