

# Valutazione degli effetti delle misure attuate nel quadro del programma Traffico d'agglomerato

## Ufficio federale dello sviluppo territoriale

### L'essenziale in breve

---

Nel quadro del Programma Traffico d'agglomerato (PTA), la Confederazione sostiene finanziariamente progetti nel settore dei trasporti nelle città e negli agglomerati. A beneficiare dei contributi federali sono quegli agglomerati che hanno saputo armonizzare in maniera efficace, grazie ai loro programmi, la politica dei trasporti con lo sviluppo degli insediamenti. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) è responsabile del PTA, che costituisce un compito congiunto di Confederazione, Cantoni e Comuni.

Nel quadro del PTA, dal 2009 la Confederazione mette a disposizione ogni anno da 270 a 360 milioni di franchi per cofinanziare infrastrutture di trasporto pubblico nelle città e negli agglomerati. Di questo importo, complessivamente 5,8 miliardi di franchi sono stati approvati tramite decreti federali per il cofinanziamento di misure dei programmi d'agglomerato dei primi due periodi di finanziamento (generazioni) e per i progetti urgenti. Il sussidio è ben ancorato nella legge e gli obiettivi e le condizioni quadro sono accettate dalla maggioranza degli interessati.

La valutazione intende esaminare se le misure infrastrutturali di trasporto dei programmi d'agglomerato producono gli effetti auspicati. L'analisi mostra che, oltre alla quantità (numero di misure edili attuate), nei programmi occorre porre maggiormente l'accento sulla qualità degli effetti di queste misure.

### Un approccio globale favorisce la collaborazione interistituzionale

I programmi d'agglomerato promuovono la pianificazione intercomunale dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti e hanno contribuito alla creazione di strutture interdisciplinari a tutti i livelli statali. In particolare, la collaborazione tra i Comuni di un agglomerato costituisce una novità nella prassi di concessione di un sussidio federale. Le sinergie tra le istituzioni di un agglomerato consentono di migliorare la qualità della pianificazione del traffico. Gli accordi conclusi tra la Confederazione e gli organi responsabili conferiscono un carattere vincolante all'attuazione delle misure edili. Dato che in molti agglomerati l'attuazione di queste misure ha subito ritardi, la Confederazione ha introdotto delle scadenze supplementari nella procedura.

Grazie al piano settoriale dei trasporti, in futuro l'ARE intende riconoscere per tempo gli obiettivi conflittuali dovuti alla sovrapposizione di programmi d'agglomerato e infrastrutture di traffico nazionali (ad es. strade nazionali). Tuttavia bisognerà attendere i progetti d'agglomerato di quarta generazione (dal 2024) per appurare in che misura questo strumento produrrà gli effetti auspicati e quindi eviterà i doppioni.

### Gli agglomerati devono illustrare con maggiore chiarezza le problematiche principali

Molti programmi d'agglomerato non hanno chiare priorità. Diversi organi responsabili non hanno definito nei propri sistemi di trasporto le problematiche principali che intendono

risolvere con misure infrastrutturali. Di conseguenza, i programmi d'agglomerato contengono un insieme disomogeneo di misure senza perseguire un effetto sovraordinato. La maggior parte degli agglomerati elabora i propri programmi a cadenza quadriennale. Ciò li induce a concentrarsi sull'attuazione delle misure e a perdere di vista i relativi effetti. Tali fattori aumentano il rischio di dispersione nella distribuzione delle risorse finanziarie della Confederazione.

### **Gli effetti attesi dai programmi d'agglomerato sono valutati in modo troppo ottimistico**

La percentuale dei contributi della Confederazione varia dal 30 al 50 per cento dei costi di costruzione. Tanto maggiore sarà l'effetto valutato di un programma d'agglomerato, quanto più elevato sarà il sostegno finanziario della Confederazione. Gli attori dei programmi d'agglomerato partono dal presupposto che, dopo la realizzazione, le misure producano automaticamente gli effetti previsti sulla carta. La Confederazione lascia gli agglomerati liberi di verificare se le misure attuate hanno prodotto gli effetti auspicati.

La Confederazione ha cofinanziato i programmi d'agglomerato della prima e seconda generazione (dal 2010 e dal 2014) tramite il fondo infrastrutturale. La limitazione temporale del fondo ha fatto prevalere il principio «first come, first serve» e innescato una frenesia a lanciare progetti non del tutto maturi. Il fondo infrastrutturale è stato poi sostituito con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Dopo questa sostituzione, la partecipazione finanziaria della Confederazione è garantita per un periodo illimitato grazie a fonti di entrate supplementari. Ciò ha permesso agli agglomerati di disporre di più tempo per la pianificazione delle misure a partire dalla terza generazione (dal 2019), il che ha migliorato sia il grado di maturità dei progetti, sia i programmi d'agglomerato nel loro insieme.

### **Lo sviluppo dei progetti d'agglomerato deve essere focalizzato su effetti dimostrabili**

Nei programmi selezionati, per le misure principali sono stati definiti degli obiettivi prestazionali che in linea di principio sono anche misurabili. In due su cinque casi di studio svolti, gli agglomerati hanno verificato gli effetti tramite un sistema di monitoraggio e controllo della gestione. Tuttavia, poiché le richieste programmatiche non sono sufficientemente orientate all'efficacia, mancano anche i relativi diritti ai contributi per gli elementi chiave di una generazione. Il Controllo federale delle finanze raccomanda pertanto di impiegare modelli di efficacia per l'ulteriore sviluppo dei programmi d'agglomerato.

Il controllo dell'efficacia del PTA previsto dall'ARE è ancora troppo impreciso e una parte delle prove non sono abbastanza fondate. Ciò richiede miglioramenti sul piano metodologico. È necessario svolgere analisi approfondite al fine di identificare quali misure sono più efficaci e quali meno.

**Testo originale in tedesco**