

2.4.3 Efficacia dei programmi: risultati della valutazione

I programmi sono stati valutati conformemente alle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di terza generazione» utilizzando i criteri di efficacia (cfr. n. 2.2.3). L'efficacia complessiva del programma risulta dalla combinazione di misure coordinate fra di loro e non dalla semplice somma degli effetti di tutte le misure classificate dalla Confederazione con grado di priorità A e B.

Con l'aumentare del numero di generazioni di un programma d'agglomerato, la verifica della congruenza sotto il profilo dei contenuti, e soprattutto della coerenza tra le differenti generazioni, diventa un criterio importante ai fini della valutazione dell'efficacia. Per la prima volta, nel valutare i programmi di terza generazione si è tenuto conto sia dello stato di attuazione delle misure concordate nelle convenzioni sulle prestazioni dei programmi precedenti sia di quanto intrapreso di conseguenza nell'attuale generazione. Un livello di attuazione insufficiente e/o un reporting carente sul piano della qualità e della coerenza hanno influenzato la valutazione dell'efficacia globale del programma.

I programmi d'agglomerato presentati nell'ambito della terza generazione possono vantare in linea di massima un livello qualitativo elevato. Per quanto riguarda le generazioni precedenti, il processo d'attuazione ha subito ritardi nella maggior parte dei casi.

- Per quanto riguarda il criterio d'efficacia «**Migliore qualità del sistema dei trasporti**», la Confederazione ha potuto constatare come gli agglomerati abbiano lavorato intensamente ai progetti globali nel settore dei trasporti e come alcuni di loro abbiano conseguito progressi sostanziali. Qualche programma isolato non ha tuttavia ancora raggiunto il livello di pianificazione necessario per i settori parziali (p. es. TP o TIM), con la conseguente impossibilità di incorporare per il momento i progetti proposti nella lista A oppure di considerarli ai fini dell'efficacia del programma. In alcuni casi sono state proposte soluzioni non sufficientemente scaglionate nel tempo o non sostenibili oppure le priorità non sono state definite in maniera sufficientemente dettagliata.
- Per quanto riguarda il criterio «**Maggior sviluppo centripeto degli insediamenti**», sono stati ottenuti effetti sostanziali principalmente attraverso l'elaborazione di piani direttori cantonali conformi alla LPT e il coordinamento delle misure con tali piani. Soltanto sporadicamente i programmi d'agglomerato contenevano pianificazioni e progetti specifici, destinati a incentivare lo sviluppo centripeto degli insediamenti e la cui realizzazione era prevista a tappe. Il criterio non è stato sufficientemente soddisfatto e la prioritizzazione delle misure è risultata carente anche in relazione a qualche polo di sviluppo e grande generatore di traffico. Talvolta, per le zone all'interno o nei dintorni dell'agglomerato sono state elaborate solo poche linee guida per incentivare in modo mirato lo sviluppo degli insediamenti, rendendo di fatto difficile ottenere ulteriori effetti in tal senso.
- Nell'ambito del criterio «**Maggiore sicurezza del traffico**», la Confederazione ha rilevato nei programmi elaborati la tendenza a focalizzarsi su effetti oggettivi (eliminazione delle principali cause d'incidente) o soggettivi (misure volte a migliorare il senso di sicurezza percepito) all'interno dell'agglomerato. Solo in pochi casi i programmi o le priorità nel settore della sicurezza avevano un'impostazione globale.
- Per quanto riguarda il criterio d'efficacia «**Minore carico ambientale e impiego delle risorse**», in molti programmi le misure elaborate sono state in grado di sostenere sviluppi positivi in ambito di ripartizione modale e di passaggio al TP e al TL. Le ambizioni di alcuni agglomerati di ridurre le emissioni di sostanze nocive sono state in alcuni casi annullate da interventi di potenziamento delle capacità e da un accresciuto consumo di superfici. Nel settore del paesaggio, qualche agglomerato ha ottenuto risultati di tutto rispetto sviluppando una serie di incentivi con effetti a livello di gestione della superficie; in altri casi, tuttavia, l'efficacia delle misure è stata giudicata insufficiente oppure si è riscontrata l'assenza di chiare priorità o scadenze per l'attuazione.
- In generale, si è notato che lo stato di attuazione delle misure delle generazioni precedenti non corrisponde alla tabella di marcia definita: a sette anni dall'inizio dell'attuazione delle misure di prima generazione, meno del 60 per cento dei fondi stanziati sono stati impegnati mediante un accordo di finanziamento. Ancor meno fondi sono stati versati o conteggiati. Molti agglomerati sono in ritardo con i progetti stabiliti nelle convenzioni sulle prestazioni; benché la maggior parte è stata in grado di motivare il mancato rispetto della tabella di marcia nel reporting sull'attuazione (necessità di rielaborare sostanzialmente sul piano concettuale soluzioni globali nel settore dei trasporti o altri progetti oppure impossibilità di procedere a causa del cambiamento delle condizioni quadro finanziarie), in casi isolati è mancata una motivazione chiara e condivisibile e, invece di affrontare la questione dei ritardi o di illustrare possibili alternative (realizzazione a tappe), nei programmi di agglomerato è stato richiesto il cofinanziamento di ulteriori misure. In sede di valutazione del reporting sull'attuazione è risultato evidente come, in alcuni agglomerati, il resoconto sullo stato di attuazione delle misure concordate e le nuove misure di terza generazione non siano stati né elaborati né illustrati parallelamente nel programma d'agglomerato. Nel complesso, 12 programmi d'agglomerato su 36 si sono visti sottrarre un punto a causa dello stato di attuazione insufficiente.

Dai risultati della valutazione dei programmi (benefici/realizzazione) e da quelli della prioritizzazione delle misure viene dedotto il rapporto costi-benefici e quindi l'ammontare del contributo della Confederazione (aliquota di contribuzione) destinato ai singoli programmi d'agglomerato.

Quattro programmi (Argovia Est, Delémont, Frauenfeld e Luganese) sono risultati insufficienti in sede di valutazione dei criteri d'efficacia (meno di quattro punti) e non beneficeranno pertanto di alcun contributo federale.