



13.01.2015

Modello di ripartizione dei costi della Confederazione per opere di protezione secondo la legge forestale e la legge sulla sistemazione dei corsi d'acqua

Comunicazione dell'UFAM ai richiedenti di sovvenzioni per opere di protezione secondo la legge forestale e la legge sulla sistemazione dei corsi d'acqua

Riferimento/Incarto: N455-0067

1 Introduzione

La Confederazione mira a pianificazioni sostenibili e globali per la protezione contro i pericoli naturali. Spesso queste pianificazioni coinvolgono diversi Uffici federali in qualità di proprietari di impianti infrastrutturali dei trasporti o di autorità che concedono sovvenzioni. Per poter garantire una pianificazione e una partecipazione adeguate, occorre conciliare le esigenze delle diverse parti coinvolte nei progetti.

I servizi della Confederazione partecipano ai costi dei progetti in base alla quota dei benefici, con considerazione dei loro obblighi quali proprietari di impianti oppure in qualità di autorità che concedono sovvenzioni.

Il presente modello di ripartizione dei costi costituisce una base trasparente per la ripartizione dei costi futuri. Nel quadro dei negoziati possono comunque rivelarsi determinanti anche ulteriori fattori. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) assume il coordinamento dei servizi della Confederazione.

2 Obiettivi

Il modello di ripartizione dei costi:

- disciplina la partecipazione dei **servizi della Confederazione** ai costi per le opere di protezione, inclusa l'infrastruttura ferroviaria sovvenzionata secondo la legge federale sulle ferrovie (Lferr);
- deve basarsi sui rischi ed essere conforme al principio di causalità;
- si fonda su basi legali federali;
- consente una determinazione trasparente delle quote di partecipazione ai costi.

3 Basi giuridiche per la ripartizione dei costi

Legge sui sussidi (LSu)

- Art. 12 1 Se un progetto soddisfa, per quanto concerne il diritto alle prestazioni, i presupposti di diversi atti normativi, la spesa globale è ripartita secondo i singoli interessi in causa; gli aiuti finanziari e le indennità sono concessi in proporzione alle quote corrispondenti. Se una tale ripartizione non è possibile oppure è inappropriata, è concessa la prestazione che corrisponde meglio al compito.
- 2 Se parecchie autorità accordano prestazioni per uno stesso progetto, il coordinamento procedurale incombe di regola all'autorità che dovrà presumibilmente concedere l'indennità o l'aiuto finanziario più cospicuo. Essa cura segnatamente il rispetto delle disposizioni del capoverso 1.

Legge forestale (LFo):

- Art. 35 Nei limiti dei crediti stanziati, i contributi di promozione secondo la presente legge sono accordati a condizione che:
- d. i terzi usufruttuari o responsabili di danni partecipino al finanziamento.

Ordinanza sulla sistemazione dei corsi d'acqua (OSCA):

- Art. 1 Sono accordate indennità se:
- a. il Cantone partecipa alle misure in maniera adeguata.

Legge sulle strade nazionali (LSN):

- Art. 45 Ripartizione delle spese di spostamenti, incroci e raccordi
- Nuove opere
- 1 Quando una nuova strada nazionale rechi pregiudizio a vie di comunicazione, condutture e simili impianti, o quando nuovi impianti siffatti rechino pregiudizio a una strada nazionale, le spese di tutti i provvedimenti necessari a ovviarvi sono a carico dell'opera nuova. Rimangono salve le disposizioni della legislazione sulle telecomunicazioni.

Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin):

- Art. 31 Principio
- 1 La Confederazione accorda contributi per il rimboschimento, le opere di protezione contro le valanghe, gli smottamenti e le cadute di pietre, le gallerie, la canalizzazione di torrenti e la correzione di corsi d'acqua, necessarie per proteggere dalle forze della natura le strade aperte al traffico motorizzato nonché impianti ferroviari che, durante una parte dell'anno, assorbono il traffico motorizzato in vece della strada.
- 2 La Confederazione accorda contributi per trafori o gallerie soltanto se servono a proteggere strade nazionali o strade principali.
- 3 Non sono accordati contributi ai provvedimenti intesi a proteggere le altre strade (gallerie, trafori, spostamento del tracciato, drenaggio ecc.).
- Art. 32 Entità dei contributi
- 1 I contributi sono commisurati alle disposizioni della legislazione federale concernente l'alta vigilanza della Confederazione sulla polizia delle foreste e di quella concernente la polizia delle acque.
- 2 Il Consiglio federale, uditi i Cantoni, assegna i fondi per i contributi secondo la necessità tecnica e il grado d'urgenza.
- Art. 33 Rapporto con altre quote ed altri contributi
- Nel caso di costruzione e di sistemazione delle strade nazionali e di completamento della rete delle strade nazionali, le necessarie opere di protezione contro le forze della natura secondo l'articolo 31 costituiscono parte integrante del progetto. Per le strade principali, le spese per le opere di protezione sono indennizzate mediante i contributi globali.

Legge federale sulle ferrovie (Lferr):

- Art. 19 1 Conformemente alle prescrizioni del Consiglio federale e alle condizioni stabilite nell'approvazione dei piani, l'impresa ferroviaria prende tutte le misure per garantire la sicurezza della costruzione e dell'esercizio della ferrovia e per evitare che persone o cose siano esposte a pericolo. Qualora i lavori di costruzione pregiudichino opere pubbliche, come strade e vie, condutture e impianti simili, l'impresa ferroviaria deve provvedere ad assicurarne l'uso, per quanto sia richiesto dall'interesse pubblico.
- 2 L'impresa ferroviaria sopprime alle spese cagionate da queste misure. Le spese derivate da misure rese necessarie da progetti di costruzione o da altre esigenze di terzi sono a carico di questi ultimi.

4 Servizi della Confederazione coinvolti

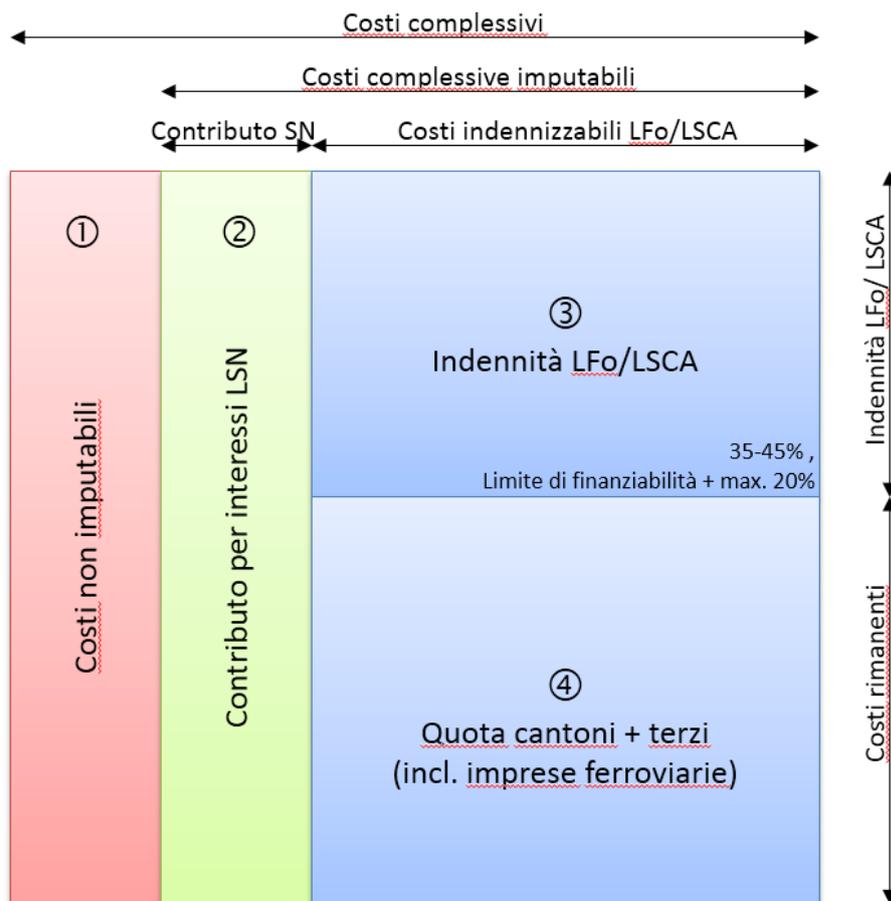
- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) in qualità di autorità che concede sovvenzioni per la quota di partecipazione ai costi del Cantone interessato (LFo/LSCA)
- Ufficio federale delle strade (USTRA) in qualità di proprietario delle strade nazionali e usufruttuario di una misura di protezione (LSN/LUMin)
- Ufficio federale dei trasporti (UFT) o l'impresa ferroviaria in qualità di proprietario dell'infrastruttura ferroviaria e usufruttuario di una misura di protezione (Lferr)
- Armasuisse (in casi eccezionali) in qualità di usufruttuario di una misura di protezione e, se del caso, proprietario di impianti

5 Presupposti

Prima di avviare la progettazione occorre chiarire la necessità di intervento insieme ai gestori di un'infrastruttura potenzialmente coinvolti. I rischi iniziali vanno rilevati mediante gli strumenti di valutazione dei rischi EconoMe, EconoMe Railway e RoadRisk, in seguito vengono discussi con i proprietari di impianti. Il fatto che un'infrastruttura figuri in una carta delle intensità non implica sempre che il gestore dell'infrastruttura debba ritenere necessario un intervento (ordine di priorità). Una partecipazione ai costi è prevista soltanto in caso di necessità di intervento.

Nel caso dell'USTRA va contattato lo specialista in pericoli naturali della Divisione Infrastruttura (Sostegno tecnico). Nel caso di impianti ferroviari, invece, occorre contattare l'impresa ferroviaria competente e l'UFT (Divisione Finanziamento).

6 Modello di sovvenzionamento del DATEC per opere di protezione secondo la LFo e la LSCA



Modello generale di sovvenzionamento del DATEC per opere di protezione secondo la LFo e la LSCA
 Il modello di sovvenzionamento mostra i costi indennizzabili secondo la LFo e la LSCA. La modalità di definizione del contributo per gli interessi della LSN o di altri gestori nazionali di un'infrastruttura non è ancora nota.

Le colonne ② e ③+④ comprendono una quota dei benefici e, se del caso, gli obblighi dei proprietari di impianti (cfr. tabella a p. 5).



7 Definizione delle quote di partecipazione ai costi

Quote di partecipazione ai costi	Elementi/Basi	Osservazioni/Esempi
Costi non imputabili	<ul style="list-style-type: none">– Protezione d'oggetto per infrastrutture dei trasporti– Limitazione delle misure che sono state integrate nel progetto a causa di sinergie ma non hanno alcuna funzione di protezione– Valori aggiunti diretti (all. A8 del Manuale Accordi programmatici)	<ul style="list-style-type: none">– La protezione puntuale (p. es. la protezione contro l'affossamento dei piloni dei ponti o la protezione dei piloni contro le valanghe) corrisponde alla colonna 1 del modello di sovvenzionamento del DATEC.– Esempio: completamenti / aumento del valore di infrastrutture (p. es. sistemazione/potenziamento della solidità degli impianti dei ponti, sviluppo dello spazio pubblico ecc.).– Considerazione dei valori aggiunti delle infrastrutture (strade, ponti, linee elettriche di servizio).
Quote degli usufruttuari	<ul style="list-style-type: none">– Le quote di partecipazione ai costi derivano dalla riduzione dei rischi per ogni usufruttuario	<ul style="list-style-type: none">– EconoMe– Sono considerati soltanto i rischi che riguardano persone e beni. A causa di una disparità di trattamento, al momento i rischi indiretti non sono considerati. Una modifica del modello potrà essere discussa non appena sarà disponibile un metodo per il rilevamento dei rischi indiretti per tutte le parti coinvolte.– In caso di impianti di strade nazionali, la prestazione della quota degli usufruttuari si basa sulla LUMin. Nel caso di tutti gli altri impianti, si basa sulla LFo e sulla LSCA.
Obblighi dei proprietari di impianti	<ul style="list-style-type: none">– Costi supplementari in seguito alla creazione di un pericolo o al potenziamento dell'intensità da parte di un impianto infrastrutturale di una parte coinvolta nel progetto– Articolo 11 capoverso 3 LSCA	<ul style="list-style-type: none">– Potenziamento mediante intervento nel processo (trasferimento del processo a causa di passaggi insufficienti). Nel caso di processi il cui sviluppo è stato influenzato da persone, non può essere citato in giudizio il proprietario dell'impianto.– La Confederazione può vietare provvedimenti che pregiudichino la protezione contro le piene o esigerne lo smantellamento.



8 Rappresentazione schematica del modello di ripartizione dei costi della Confederazione

1. Delimitazione dei costi non imputabili: protezione d'oggetto, valore aggiunto, misure opportunistiche.
2. Rilevamento delle quote di rischio: la riduzione dei rischi per ogni parte coinvolta nel progetto corrisponde alla quota dei benefici relativa ai costi rimanenti.
3. Verifica degli obblighi dei proprietari di impianti mediante ripartizione basata sui rischi: detti obblighi devono essere considerati in modo adeguato. In particolare occorre verificare se sussistono costi che devono essere coperte da un partner del progetto a causa dell'insorgenza di un pericolo o del potenziamento di un'infrastruttura.
4. Rilevamento e assegnazione degli investimenti per l'adempimento degli obblighi dei proprietari di impianti.
5. I costi per ogni unità si compongono delle quote della protezione d'oggetto / dei valori aggiunti, della quota della riduzione dei rischi e, se del caso, della quota degli obblighi dei proprietari di impianti.
6. La ripartizione dei costi rimanenti (previa deduzione delle indennità LFo/LSCA) tra ulteriori parti coinvolte nel progetto (escluse le strade nazionali e le infrastrutture ferroviarie) avviene conformemente alla legislazione cantonale.

