



12 maggio 2021

Commento riguardante la modifica dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF)

Pacchetto di ordinanze in materia ambientale, primavera 2021

Indice

1	Situazione iniziale	3
1.1	Inquinamento fonico stradale in Svizzera.....	3
1.2	Obbligo di risanamento fonico delle strade	4
1.3	Costi del risanamento fonico delle strade	4
1.4	Finanziamento del risanamento fonico delle strade principali e delle altre strade	5
2	Motivi ed elementi essenziali della revisione (aspetti principali del progetto).....	8
2.1	Contenuto e intento degli interventi parlamentari	8
2.1.1	Postulato Barazzone 15.3840	8
2.1.2	Mozione Hêche 19.3237	8
2.2	Punti essenziali del progetto	9
2.2.1	Mantenimento degli strumenti esistenti	9
2.2.2	Enfasi sulla protezione delle persone	10
2.2.3	Calendario	11
2.2.4	Esigenze finanziarie.....	12
3	Rapporto con il diritto internazionale	13
4	Commento alle singole modifiche	14
4.1	Articolo 21 capoverso 2 OIF	14
4.2	Articolo 21 capoverso 3 OIF	14
4.3	Articolo 22 capoverso 2 lettere a e c OIF	14
4.4	Articolo 23 capoverso 2 lettere a e a ^{bis} OIF (nuovo).....	14
4.5	Articolo 24 capoverso 1 OIF	14
4.6	Articolo 24 capoverso 2 OIF	14
5	Conseguenze	15
5.1	Conseguenze per la Confederazione.....	15
5.2	Conseguenze per i Cantoni e i Comuni.....	15
5.3	Altre conseguenze.....	15

1 Situazione iniziale

1.1 Inquinamento fonico stradale in Svizzera

L'esposizione al rumore pregiudica la qualità di vita e ~~può causare~~ causa malattie. Il corpo umano ~~vi reagisce con maggiore sensibilità~~ è più sensibile al rumore soprattutto la notte. ~~I rumori molesti mettono in allerta l'organismo, il quale produce ormoni da stress. Inoltre, aumentano il battito cardiaco, la pressione sanguigna e la frequenza respiratoria. Se il sonno notturno è disturbato, le conseguenze possono essere sonnolenza e una minore attenzione ed efficienza il giorno successivo. Un'esposizione prolungata al rumore~~ Un disturbo prolungato può anche causare malattie cardiocircolatorie come l'ipertensione o un aumento del rischio di infarto. Il rumore provoca pertanto costi sanitari elevati. Inoltre, causa il deprezzamento degli immobili situati in zone rumorose, ~~poiché fa abbassare i canoni di affitto e i prezzi di acquisto~~. Nel 2016 è stato stimato che l'inquinamento fonico prodotto dal traffico costa alla nostra economia 2,67 miliardi di franchi l'anno¹, di cui 2,13 miliardi sono imputabili al traffico stradale. Dal 2010 prosegue la tendenza all'aumento dei costi esterni e la valutazione dello sviluppo di questo indicatore è negativa². Il 55 per cento circa dei costi è dovuto a danni diretti alla salute e il 45 per cento è legato alla perdita di valore immobiliare (cfr. fig. 1).

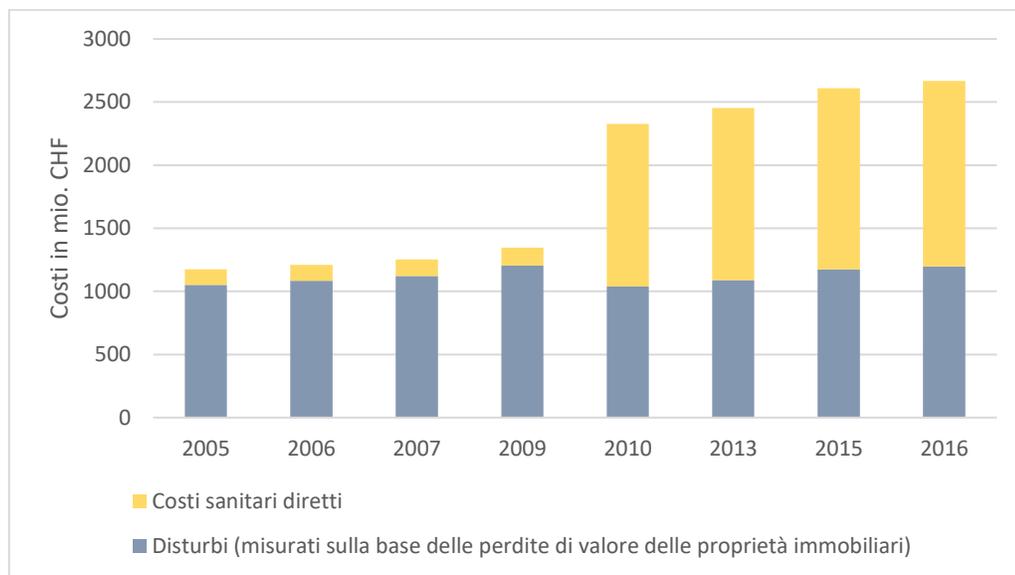


Figura 1 - Evoluzione dei costi esterni del rumore stradale, ferroviario e aereo in Svizzera. Il forte aumento dei costi nel 2010 è dovuto all'impiego di metodi e dati di base nuovi, UFAM/ARE 2019

¹ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) (2019): Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2016 (disponibile in tedesco e francese). Questa pubblicazione include dati fino al 2016 e pertanto non tiene conto degli ultimi studi pubblicati riguardanti gli effetti del rumore sulla salute, in particolare lo studio SiRENE (www.sirene-studie.ch)

² Consiglio federale, Ambiente Svizzera 2018, rapporto del Consiglio federale.

In Svizzera il traffico stradale rappresenta la principale fonte di inquinamento fonico: durante il giorno un abitante su sette (ossia 1,1 mio. di persone) è esposto a rumore nocivo o molesto prodotto dal traffico stradale, mentre di notte è uno su otto (1 mio. di persone)³. Maggiormente colpite sono le abitazioni nelle città e negli agglomerati, dove vive il 90 per cento delle persone esposte a questo fenomeno.

Se si considera l'aumento della mobilità, come pure la crescente densificazione degli insediamenti, è presumibile che il traffico stradale continuerà a essere anche in futuro una fonte significativa di inquinamento fonico. Combatterlo è diventato un compito permanente.

1.2 Obbligo di risanamento fonico delle strade

Secondo l'articolo 74 della Costituzione federale (Cost.; RS 101), la legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01) e l'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41), il titolare di un impianto che produce rumore nocivo o molesto sottostà all'obbligo di risanamento. Secondo l'articolo 11 LPAmb, per rispettare i valori limite il rumore deve essere limitato in primo luogo attraverso misure alla fonte. Per quanto riguarda gli impianti pubblici, come le strade, possono essere ammesse deroghe (cosiddette facilitazioni) quando queste misure sono sproporzionate. Queste deroghe ammettono il superamento dei valori limite d'immissione per il rumore, ma al contempo rendono obbligatoria la posa di finestre insonorizzate nei locali sensibili al rumore o l'adozione di misure edili analoghe quando i valori d'allarme sono superati.

L'obbligo di risanamento fonico delle strade vige dal 1987. In origine i risanamenti avrebbero dovuto essere conclusi entro il 2002, ma al momento della scadenza ne erano stati realizzati soltanto un terzo circa. La scadenza è stata quindi prorogata al 31 marzo 2015 per le strade nazionali e al 31 marzo 2018 per le strade principali e le altre strade.

Nonostante i massicci interventi realizzati, né il risanamento delle strade nazionali né quello delle strade principali e delle altre strade sono stati portati a termine entro le date prefissate. Ad oggi, pertanto, non può ancora essere garantito a tutta la popolazione il grado di protezione contro l'inquinamento fonico stradale nocivo richiesto dalla Costituzione federale.

1.3 Costi del risanamento fonico delle strade

Secondo una recente stima dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), il costo complessivo del risanamento fonico delle strade svizzere si aggira sui 6 miliardi di franchi⁴. Dal 1985 sono già stati investiti, o lo saranno a brevissimo termine, più di 4,3 miliardi di franchi, mentre le autorità competenti hanno annunciato di dover investire ancora 1,7 miliardi per completare il primo risanamento. Due terzi dei costi di risanamento sono a carico della Confederazione, proprietaria delle

³ Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (2018): Inquinamento fonico in Svizzera. Risultati del monitoraggio del rumore a livello nazionale sonBASE, stato 2015.

⁴ Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (2019): Assainissement du bruit routier. Bilan et perspectives, stato 2018 (disponibile in tedesco e francese).

strade nazionali; il restante terzo è a carico dei Cantoni e dei Comuni, proprietari delle strade principali e delle altre strade.

Determinati sviluppi lasciano tuttavia presagire effetti positivi sull'evoluzione della situazione dell'inquinamento fonico: il progresso tecnico nel settore dei pneumatici e dei veicoli, in particolare l'aumento della quota di motori elettrici (soprattutto per le velocità basse), porteranno a una riduzione delle emissioni foniche. Tuttavia, la crescita della mobilità, l'aumento costante del traffico e la continua densificazione degli insediamenti determineranno probabilmente un aumento del numero di persone esposte a un rumore stradale eccessivo. La lotta contro il rumore stradale è quindi diventata un compito permanente. Oggi si può presumere che le strade già risanate secondo le basi legali vigenti richiederanno in futuro ulteriori misure per garantire una protezione efficace delle persone.

1.4 Finanziamento del risanamento fonico delle strade principali e delle altre strade

L'articolo 46 capoverso 2 della Costituzione federale (Cost. RS 101) prevede che per l'attuazione del diritto federale la Confederazione e i Cantoni possono concordare determinati obiettivi e che i Cantoni realizzino programmi sostenuti finanziariamente dalla Confederazione. Secondo gli articoli 50 capoverso 1 LPAmb e 21 capoverso 2 OIF, la Confederazione stanziava i contributi per le altre strade nell'ambito di accordi programmatici (AP) con i Cantoni, mentre i contributi per le strade principali rientrano nei contributi globali conformemente all'articolo 13 della legge concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin; RS 725.116.2).

Al fine di sostenere le autorità cantonali e comunali nel compito di risanamento del rumore stradale, la Confederazione concorda obiettivi e concede sussidi per il risanamento delle strade principali e delle altre strade come pure per i provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti.

Introdotti nel 2008, gli accordi programmatici permettono una migliore collaborazione tra i servizi specializzati della Confederazione e dei Cantoni, un coordinamento tecnico più efficace e una gestione adeguata dei sussidi per il risanamento fonico delle altre strade. L'ammontare dei contributi federali dipende dall'efficacia dei provvedimenti in rapporto al numero di persone da proteggere. La Confederazione finanzia così in media circa il 20 per cento delle spese di risanamento sostenute dai Cantoni. Fino al 2018 i contributi federali sono stati pari a circa 25 milioni di franchi l'anno, e finora sono stati coperti dai proventi dell'imposta sugli oli minerali e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.

Gli accordi programmatici si sono rivelati uno strumento fondamentalmente valido. Abbinati al sostegno della Confederazione, hanno consentito ingenti investimenti per la protezione contro l'inquinamento fonico nei Cantoni (cfr. fig. 2).

~~Rammentiamo che tra febbraio e luglio 2021, il Controllo federale delle finanze (GDF) analizzerà l'efficacia delle misure di protezione contro il rumore stradale nel quadro degli accordi programmatici. Le conclusioni che saranno tratte consentiranno di prevedere eventuali miglioramenti.~~

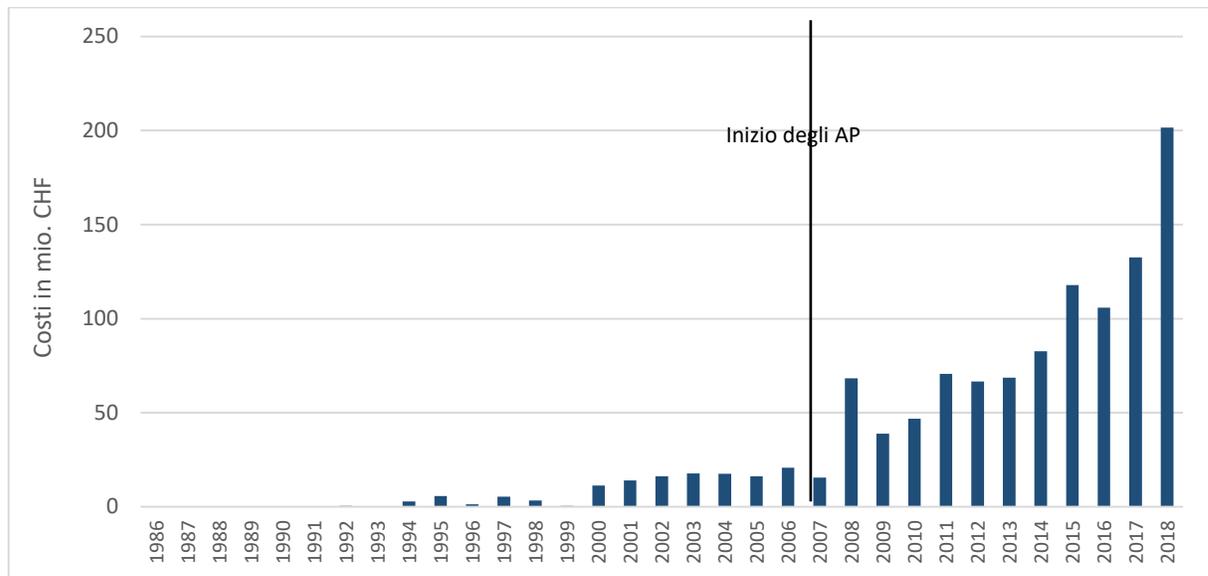


Figura 2 - Evoluzione delle uscite totali destinate al risanamento fonico delle altre strade. Le uscite totali comprendono le spese sostenute dai Cantoni e i contributi federali. UFAM 2019

Dall'introduzione degli accordi programmatici, infatti, la protezione delle persone è sensibilmente migliorata. Per le altre strade, secondo quanto emerge dalla rendicontazione dei Cantoni, nell'ambito degli accordi programmatici (AP 1, 2 e 3 in corso) tra il 2008 e il 2018 sono state protette complessivamente circa 140 000 persone.

I contributi federali destinati alle strade principali sono parte dei contributi globali di cui all'articolo 13 LUMin, che vengono concessi ai Cantoni per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade principali. Nell'articolo 21 capoverso 2 OIF il risanamento fonico delle strade principali è incluso nell'assegnazione prevista dei sussidi.

Nel 2018, i contributi globali ammontavano complessivamente a 168 milioni di franchi⁵. Sono concessi globalmente per gli scopi succitati, senza precisare le quote destinate alle singole categorie di interventi. La decisione sulla quota dei contributi globali da destinare al risanamento fonico delle strade principali spetta ai singoli Cantoni. Dall'attività di controllo dell'UFAM emerge che, complessivamente, a fine 2018 hanno beneficiato della protezione contro il rumore stradale eccessivo delle strade principali circa 16 000 persone.

L'ultimo termine legale concesso a Cantoni e Comuni per il risanamento delle altre strade e delle strade principali era stato fissato al 31 marzo 2018. La scadenza del termine implicava anche la fine dei sussidi federali. A seguito della mozione 15.4092 del consigliere agli Stati Filippo Lombardi, adottata dal Parlamento nel 2016, l'OIF è stata modificata per prorogare i sussidi federali. Questa modifica è entrata in vigore il 1° aprile 2018 e ha quindi prorogato fino al 31 dicembre 2022 il terzo accordo programmatico, che inizialmente doveva coprire il periodo 2016-2018. I contributi finanziari stanziati fino alla scadenza del termine di risanamento ma non utilizzati sono stati

⁵ Amministrazione federale delle finanze (AFF), Consuntivo 2018.

rimessi a disposizione dei Cantoni. Sono poi stati stanziati contributi dell'ordine di 9 milioni di franchi l'anno per la proroga concessa (2019-2022).

Le basi legali attuali fissano pertanto al 31 dicembre 2022 la fine dell'erogazione dei contributi federali per le altre strade e le strade principali.

2 Motivi ed elementi essenziali della revisione (aspetti principali del progetto)

2.1 Contenuto e intento degli interventi parlamentari

2.1.1 Postulato Barazzone 15.3840

Il postulato Barazzone 15.3840 «Piano nazionale di misure volte a ridurre gli stimoli sonori» incarica il Consiglio federale di sottoporre al Parlamento un nuovo piano di misure che consenta di ridurre la formazione e la propagazione di rumori eccessivi. Queste misure devono completare quelle previste attualmente dalla legislazione sulla protezione dell'ambiente. L'autore del postulato motiva la sua richiesta sottolineando che in Svizzera molte persone sono esposte all'inquinamento fonico e che questo genera costi significativi. Ricorda che la LPAmb prevede che il rumore vada limitato da misure applicate alla fonte. Inoltre, nonostante la legislazione attuale e le misure di risanamento adottate, i valori limite vengono spesso superati. A determinate condizioni definite dal Tribunale federale, le persone esposte a rumore eccessivo hanno la possibilità di citare in giudizio il proprietario dell'impianto, chiedendo un indennizzo per la perdita di valore subita dal loro immobile a causa del rumore stradale. Tuttavia, l'autore del postulato ritiene che sarebbe più appropriato utilizzare fondi pubblici per finanziare principalmente misure che limitino il rumore alla fonte o sulla via di propagazione. Le collettività territoriali che si impegnano per la riduzione del rumore hanno bisogno di sostegno. Il Consiglio federale è pertanto invitato a presentare un nuovo piano di misure a riguardo.

In adempimento a questo postulato, il 28 giugno 2017 il Consiglio federale ha adottato il rapporto «Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores». Esso riassume le misure da esaminare e da realizzare per diversi tipi di impianti rumorosi. Il piano di misure contiene anche dei mandati per esaminare le misure globali quali il quadro giuridico per la mitigazione del rumore, le basi scientifiche per la valutazione degli effetti del rumore sulla popolazione, le misure di protezione e l'accesso alle informazioni sull'inquinamento fonico. Per quanto riguarda il rumore stradale, il piano di misure contiene, tra altre, la misura 3.02 relativa ai contributi federali versati per le strade principali e le altre strade che prevede, in sostanza, il seguente mandato: *«Il risanamento fonico delle strade è un compito congiunto di Confederazione e Cantoni, ed è permanente. In futuro, si dovrà porre maggiormente l'accento sulle misure alla fonte per far sì che il numero di persone esposte a un livello di rumore dannoso possa essere ridotto in modo più efficace rispetto al passato. Per adempiere in modo mirato a questo compito permanente, la Confederazione e i Cantoni devono trovare soluzioni per un finanziamento a lungo termine. Per questo motivo, occorre esaminare a quali condizioni è possibile prevedere una proroga degli attuali accordi programmatici e dei contributi federali»*⁶.

La presente revisione risponde al mandato conferito dal Consiglio federale.

2.1.2 Mozione Hêche 19.3237

La mozione Hêche 19.3237 «Ridurre ulteriormente l'inquinamento fonico delle strade per proteggere le persone esposte» mira a mantenere l'aiuto finanziario della Confederazione oltre il 1° gennaio 2023, al fine di sostenere i Cantoni e i Comuni nel compito permanente di lotta contro il rumore stradale e di proteggere in modo duraturo le persone. [Il Consiglio federale ha proposto di](#)

⁶ Tradotto dal francese

accogliere la mozione, che ~~Questa mozione~~ è stata ~~adottata~~ approvata dalle Camere federali il 9 dicembre 2019.

L'autore della mozione giustifica la sua richiesta sottolineando che in Svizzera molte persone sono ancora esposte a un rumore stradale eccessivo e che i costi esterni legati a tali disturbi sono significativi. Sottolinea inoltre l'efficacia degli accordi programmatici nell'attuazione delle misure alla fonte, che ritiene più efficaci per la protezione delle persone. In considerazione dei risultati positivi ottenuti, chiede pertanto che l'aiuto finanziario della Confederazione venga mantenuto anche dopo il 1° gennaio 2023 per continuare a sostenere i Cantoni e i Comuni nel compito permanente di lotta contro il rumore stradale.

A complemento del postulato 15.3840, che chiede di esaminare la proroga dei contributi federali, la mozione 19.3237 invita esplicitamente a mantenere gli attuali strumenti di sostegno finanziario della Confederazione.

2.2 Punti essenziali del progetto

2.2.1 Mantenimento degli strumenti esistenti

Gli attuali strumenti per lo stanziamento dei contributi federali – accordi programmatici per le altre strade e integrazione del risanamento fonico nei contributi globali secondo la LUMin – si sono dimostrati validi. Gli accordi programmatici, hanno permesso in particolare di gestire e di controllare adeguatamente le spese e il loro effetto in termini di protezione della popolazione. Una conseguenza è stata il forte aumento della protezione della popolazione e delle spese dall'inizio di questi accordi. In particolare, è stato possibile migliorare l'efficacia delle misure. In questo modo, dall'introduzione degli accordi programmatici, il numero delle persone protette ha seguito una curva ascendente (cfr. fig. 3). Fino al 2012, ogni anno sono state protette circa 5000 persone con un costo medio di circa 9000 franchi pro capite. Dal 2013, il numero di persone protette annualmente è quadruplicato, ovvero circa 20 000 persone l'anno. I costi medi invece sono stati ridotti a circa 6000 franchi pro capite.

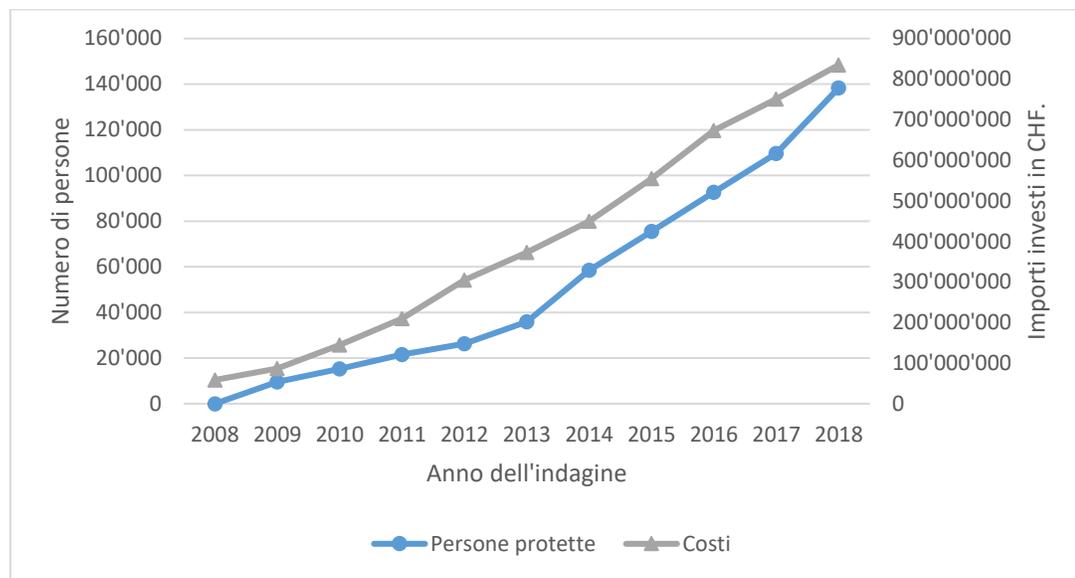


Figura 3 - Evoluzione delle uscite totali destinate al risanamento fonico delle altre strade e del numero delle persone protette dalle misure introdotte dopo l'inizio degli accordi programmatici. UFAM 2019

Un adeguamento degli strumenti esistenti, ovvero l'integrazione del risanamento fonico lungo le strade principali negli accordi programmatici, comporterebbe un cambiamento radicale del sistema esistente, una riduzione dei contributi globali secondo la LUMin e un conseguente onere amministrativo, senza tuttavia rappresentare un reale miglioramento in termini di protezione delle persone.

Si ritiene pertanto opportuno mantenere le attuali forme di erogazione dei contributi, come previste all'articolo 50 capoverso 1 LPAmb. Ciò permetterà di continuare a sfruttare strumenti efficienti già disponibili.

2.2.2 Enfasi sulla protezione delle persone

Sia il postulato Barazzone che la mozione Hêche chiedono che le misure attuate garantiscano una protezione duratura delle persone. In futuro si dovrà quindi assegnare la priorità alle misure più efficaci, in particolare a quelle attuate alla fonte. Al fine di garantire tale priorità, nel quadro della presente revisione sono proposte diverse modifiche dell'OIF:

- L'esperienza maturata nel corso dei tre accordi programmatici finora conclusi ha dimostrato che un catalogo preciso, predefinito e vincolante dei tratti stradali e dei progetti di risanamento da sovvenzionare era controproducente e comportava un notevole onere amministrativo per la Confederazione e i Cantoni. Infatti, i cataloghi di progetti specifici, applicati durante l'AP 1 e 2, dovevano essere corretti di continuo a causa di ritardi non previsti (opposizioni, coordinamento con altri progetti edili in ambito stradale, tagli ai budget cantonali ecc.), il che comportava ogni volta modifiche formali degli accordi con il Cantone interessato. Gli attuali contratti dell'AP 3 presentano pertanto una maggiore flessibilità, lasciando ai Cantoni il più ampio margine di manovra possibile per la realizzazione dei loro progetti. Vengono fissati il numero di persone da proteggere e l'importo massimo della

sovvenzione in caso di raggiungimento di tale obiettivo, mentre non vengono definiti anticipatamente i progetti di risanamento. La presente revisione dell'OIF ha quindi lo scopo di concretizzare la procedura messa in atto, ovvero accordare i contributi sulla base dell'efficacia prevista delle misure e non più in funzione di tratti stradali specifici definiti nell'accordo programmatico.

- In futuro, l'efficacia delle misure di risanamento fonico dovrà essere determinata dal numero di persone protette (rispetto del valore limite di immissione grazie alla misura) e anche dal numero (relativo o assoluto) delle persone che beneficiano della protezione, ovvero per le quali il carico fonico è stato ridotto in misura percettibile. In questo modo è possibile effettuare una valutazione reale dell'efficacia delle misure, non solo sulla base del rispetto dei valori limite determinanti, ma anche in funzione del beneficio totale apportato da queste misure. Si propone pertanto che in futuro il sovvenzionamento avvenga in funzione di questi due indicatori.
- È prevista una riduzione dei contributi per i provvedimenti d'isolamento acustico da 400 a 200 franchi per ogni finestra insonorizzata. In effetti, tali provvedimenti sono misure sostitutive che non proteggono le persone, ma che vengono messe in atto in via eccezionale quando non sono possibili altre misure. Per garantire che i fondi necessari per siano destinati in primo luogo alle l'attuazione di misure di protezione concrete alla fonte, è necessario definire una priorità degli importi versati e, quindi, in futuro si auspica una riduzione dei contributi destinati alla posa di finestre insonorizzate.

Nel quadro degli accordi programmatici, le modalità precise di sovvenzionamento sono specificate nelle direttive emanate dall'UFAM secondo l'articolo 23 capoverso 4 OIF (manuale sugli accordi programmatici). L'adeguamento derivante da questa revisione sarà attuato nell'ambito del prossimo accordo programmatico tra la Confederazione e i Cantoni (AP 5).

2.2.3 Calendario

I due interventi parlamentari considerati chiedono che la Confederazione istituisca un sostegno finanziario a lungo termine a favore dei Cantoni per la riduzione dell'inquinamento fonico stradale.

La presente revisione dell'OIF non prevede alcun limite temporale per le sovvenzioni, in quanto l'abbattimento del rumore stradale è considerato un compito permanente. Per contro, propone di introdurre una limitazione finanziaria progressiva nel corso degli anni con una riduzione dei contributi federali stanziati nel quadro degli accordi programmatici con l'obiettivo principale di incentivare i Cantoni a proseguire i loro sforzi di risanamento. In questo modo, con il sostegno della Confederazione, i Cantoni potranno portare a termine i lavori di risanamento ancora necessari a medio termine, mantenendo un ritmo simile a quello attuale o addirittura accelerandolo.

È prevista una riduzione progressiva dei contributi. Tuttavia, al fine di valutare il funzionamento e la pertinenza di un tale sistema, dovrà essere svolta una valutazione periodica. Si propone di presentare i risultati della valutazione al termine di due accordi programmatici, ovvero nel 2032. L'obiettivo è valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema degli accordi programmatici nel settore del rumore stradale come pure la pertinenza del suo proseguimento al fine di raggiungere l'obiettivo di proteggere la popolazione contro il rumore stradale eccessivo, come previsto dalle basi legali in ambito ambientale.

Ai fini dell'attuazione della presente revisione, per l'AP 3, precedentemente prorogato dalla modifica dell'OIF del 21 febbraio 2018, sarà concessa un'ulteriore proroga al 31 dicembre 2024. Infatti,

tenuto conto del lavoro amministrativo necessario, non si ritiene opportuno istituire un AP 4 per due anni di programma dedicati esclusivamente al rumore stradale. Si propone pertanto di rientrare nel regime ordinario degli accordi programmatici nel settore ambientale dal 2025 con l'accordo programmatico 5, essendo il 2023 e il 2024 degli anni di transizione integrati nell'AP 3.

Di conseguenza, la maggior parte delle disposizioni proposte nel quadro della presente revisione entrerà in vigore il 1° gennaio 2025. Soltanto la proroga dei contributi federali entrerà in vigore il 1° luglio 2021.

2.2.4 Esigenze finanziarie

Secondo un'indagine condotta nel 2019 e coordinata dalla Conferenza degli ingegneri cantonali (CIC), dopo il 2022 i Cantoni auspicherebbero un contributo stimato a 36 milioni di franchi l'anno per proseguire i risanamenti delle altre strade. I crediti d'impegno sono decisi dal Parlamento a scadenze regolari nell'ambito di decisioni di finanziamento pluriennali. A partire dal 2025, la decisione sarà presa congiuntamente alle decisioni di finanziamento pluriennali relative agli altri settori ambientali. Gli importi concessi ai singoli Cantoni saranno definiti nel quadro dei negoziati relativi alla proroga dei contratti dell'AP 3 e dei contratti relativi agli accordi programmatici successivi in funzione degli importi preventivati dalla Confederazione.

I contributi federali destinati alle strade principali sono parte dei contributi globali secondo l'articolo 13 LUMin. L'importo di questi ultimi rimane invariato a prescindere da un'eventuale proroga dei contributi federali.

3 Rapporto con il diritto internazionale

La presente revisione dell'OIF riguarda esclusivamente il diritto nazionale e non ha alcun rapporto con il diritto internazionale né alcun effetto su di esso.

4 Commento alle singole modifiche

4.1 Articolo 21 capoverso 2 OIF

Il riferimento ai tratti fissati negli accordi programmatici è soppresso. I sussidi per le altre strade sono accordati globalmente nel quadro degli accordi programmatici conclusi con i Cantoni.

4.2 Articolo 21 capoverso 3 OIF

L'articolo 21 capoverso 3 OIF è stato introdotto nel 2018 nel quadro dell'attuazione della mozione 15.4092. Questo capoverso prevede il 31 dicembre 2022 quale limite di scadenza per l'erogazione di sussidi. Poiché la presente revisione non prevede alcuna limitazione temporale, l'articolo 21 capoverso 3 OIF è abrogato. Invece di una limitazione temporale, si propone una riduzione graduale del budget. Per valutare il funzionamento del sistema sarà effettuata una valutazione periodica.

4.3 Articolo 22 capoverso 2 lettere a e c OIF

La domanda dei Cantoni non deve più contenere informazioni concernenti le strade o i tratti stradali da risanare durante il periodo di validità dell'accordo programmatico. L'articolo 22 capoverso 2 lettera a OIF è quindi abrogato. L'articolo 22 capoverso 2 lettera c OIF è adattato. La domanda dei Cantoni deve contenere informazioni sull'efficacia delle misure di risanamento.

4.4 Articolo 23 capoverso 2 lettere a e a^{bis} OIF (nuovo)

L'articolo 23 capoverso 2 OIF che definisce l'oggetto degli accordi programmatici è adattato. «Le strade o i tratti stradali da risanare» menzionati alla lettera a sono sostituiti dall'efficacia delle misure di risanamento. I provvedimenti d'isolamento acustico a edifici esistenti sono aggiunti nella nuova lettera a^{bis}.

4.5 Articolo 24 capoverso 1 OIF

Nel quadro della presente revisione si propone di adattare l'articolo 24 capoverso 1 OIF e di definire l'ammontare dei sussidi per i risanamenti in base al numero di persone protette dal rumore dannoso o molesto grazie alle misure di risanamento, come pure in funzione del numero di persone per le quali il carico fonico è stato ridotto in misura percettibile a seguito dell'attuazione di dette misure. Questi due criteri definiscono l'efficacia delle misure di risanamento.

4.6 Articolo 24 capoverso 2 OIF

Nel quadro della presente revisione si propone una riduzione dei sussidi accordati per i provvedimenti d'isolamento acustico da 400 a 200 franchi per finestra insonorizzata (o altri provvedimenti edili d'isolamento acustico di efficacia analoga). L'articolo 24 capoverso 2 OIF è adattato di conseguenza.

5 Conseguenze

5.1 Conseguenze per la Confederazione

Con la presente revisione, la Confederazione conferma la propria intenzione di continuare a collaborare anche in futuro con i Cantoni nell'ambito del risanamento fonico delle strade. La modifica del quadro di sovvenzionamento, che dà la priorità alle misure più efficaci, risponde alle esigenze di una protezione duratura delle persone.

Il proseguimento dell'erogazione dei sussidi federali richiederà a breve termine un onere finanziario per la Confederazione. Questo investimento consentirà di mantenere un effetto incentivante al fine di una rapida attuazione di misure efficaci da parte dei Cantoni. Tuttavia, la progressiva diminuzione dei sussidi, come previsto dalla presente revisione, fungerà di per sé da limite temporale. In futuro, quindi, l'onere finanziario della Confederazione si ridurrà e la responsabilità finanziaria sarà progressivamente trasferita ai Cantoni e ai Comuni. Tuttavia, al fine di valutare il funzionamento e la pertinenza di un tale sistema, dovrà essere svolta una valutazione periodica. Si propone di effettuarne una al termine di due accordi programmatici, ovvero nel 2032.

Nel quadro dell'attuazione della presente revisione, la prosecuzione dell'erogazione di sussidi federali per il risanamento delle altre strade avverrà sulla base degli importi preventivati dalla Confederazione e concordati con i Cantoni nel quadro dei programmi futuri.

I contributi federali destinati alle strade principali sono parte dei contributi globali secondo l'articolo 13 LUMin. L'importo di questi ultimi rimane invariato a prescindere da un'eventuale proroga dei sussidi federali. Le risorse finanziarie necessarie al presente progetto continueranno a essere stanziare nell'ambito del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS).

In seguito alla proroga per lo stanziamento dei contributi federali, gli oneri esecutivi per l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) rimarranno invariati. Il volume di lavoro, che comprende la stipula dei contratti, il controlling, il supporto ai Cantoni e i lavori amministrativi, sarà pari a quello garantito finora. Pertanto, dovranno essere mantenuti anche i posti di lavoro pari a due unità a tempo pieno previsti fino a fine 2022.

5.2 Conseguenze per i Cantoni e i Comuni

Per i Cantoni e i Comuni, la proroga dei contributi federali destinati al risanamento fonico e ai provvedimenti di isolamento acustico delle altre strade rappresenta uno sgravio finanziario. L'ammontare dei contributi federali dipende dall'efficacia dei provvedimenti. La Confederazione partecipa in media a circa il 20 per cento delle spese di risanamento sostenute dai Cantoni e dai Comuni. I costi residui sono a carico dei Cantoni e dei Comuni, in quanto detentori degli impianti. In futuro, l'onere finanziario concesso dalla Confederazione diminuirà e, progressivamente, si procederà a un trasferimento della responsabilità finanziaria a Cantoni e Comuni.

5.3 Altre conseguenze

Prorogando i sussidi per il risanamento fonico delle strade, la Confederazione fornisce un contributo significativo nell'ambito del finanziamento dei provvedimenti per la riduzione del rumore. Ciò permette di garantire alla popolazione maggiore protezione contro i rumori dannosi e molesti e, di

conseguenza, di migliorare a lungo termine il benessere e la salute dei cittadini. Inoltre, possono essere ridotti i costi esterni nel settore sanitario e il deprezzamento degli immobili, e si possono attenuare o prevenire gli effetti di un inquinamento fonico elevato sul territorio. Aumenta di conseguenza il margine di manovra per la pianificazione del territorio e può essere incrementata l'attrattività di zone oggi altamente esposte al rumore. Gli investimenti porteranno beneficio anche al settore edile e, grazie a diversi progetti di ricerca, verranno investiti ingenti capitali nello sviluppo e nella promozione di tecnologie all'avanguardia.