

12.030

**Messaggio  
sugli immobili del DDPS per l'anno 2012  
(Messaggio sugli immobili del DDPS 2012)**

del 22 febbraio 2012

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale semplice sugli immobili del DDPS per l'anno 2012.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

22 febbraio 2012    In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

*Con il presente messaggio sugli immobili del DDPS per l'anno 2012, il Consiglio federale sollecita crediti per un importo globale di 407,825 milioni di franchi a carico del credito per investimenti A8100.0001.*

*Il credito globale di 407,825 milioni di franchi è ripartito tra i settori dipartimentali come segue:*

Settori dipartimentali / crediti	Crediti	
	Mio. di fr.	Totale in mio. di fr.
<b>Settore dipartimentale Difesa (D)</b>		<b>121,050</b>
<i>due crediti d'impegno per progetti superiori a 20 milioni di franchi</i>	88,150	
<i>due crediti d'impegno per progetti da 10 a 20 milioni di franchi</i>	32,900	
<b>Rappresentante del proprietario armasuisse Immobili</b>		<b>286,775</b>
<i>un credito quadro per progetti a favore del rappresentante del proprietario<sup>1</sup> e locatari<sup>2</sup></i>	286,775	
<b>Credito totale richiesto</b>		<b>407,825</b>

<sup>1</sup> Rappresentante del proprietario; armasuisse Immobili gestisce e coordina gli affari immobiliari del DDPS come servizio della costruzione e degli immobili (SCI) del DDPS

<sup>2</sup> Locatari; Difesa e Protezione della popolazione: sono nel loro settore gli interlocutori centrali per l'esercizio dei compiti di locatario. Essi assumono il coordinamento interno rispetto ad altri ruoli della gestione immobili.

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>2466</b>
<b>1 Situazione iniziale</b>	<b>2469</b>
1.1 Ulteriore sviluppo dell'esercito	2469
1.2 Ulteriore sviluppo del portafoglio immobiliare del DDPS	2469
1.3 Priorizzazione dei progetti immobiliari	2470
1.4 Finanze	2471
1.4.1 Condizioni quadro finanziarie	2471
1.4.2 Ordinamento dei crediti	2471
1.4.3 Credito d'impegno «Immobili del DDPS»	2472
1.4.4 Compensazione del rincaro	2472
1.4.5 Finanziamento degli investimenti previsti	2472
1.4.6 Suddivisione degli investimenti in «nuove costruzioni» e «migliorie»	2473
1.4.7 Economicità	2473
1.4.8 Ripercussioni sull'economia	2473
1.4.9 Efficienza energetica	2473
<b>2 Progetti immobiliari del DDPS</b>	<b>2474</b>
2.1 Bure JU Piazza d'armi Risanamento globale 1ª tappa	2474
2.1.1 Situazione iniziale e interventi necessari	2474
2.1.2 Giustificazione del progetto	2475
2.1.3 Vincoli per la progettazione e concezioni	2476
2.1.4 Descrizione del progetto	2476
2.1.5 Ambiente – Energia – Sicurezza	2477
2.1.6 Economicità	2478
2.1.7 Costi d'investimento e costi registrati finora	2479
2.1.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale	2480
2.1.8.1 Calcolo dei costi di locazione	2480
2.1.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale	2480
2.1.9 Termini	2480
2.2 Stazione radar militare Rinnovo dell'impianto di trasporto a funi e dell'alloggio	2481
2.2.1 Situazione iniziale e interventi necessari	2481
2.2.2 Giustificazione del progetto	2481
2.2.3 Vincoli per la progettazione e concezione	2482
2.2.4 Descrizione del progetto	2483
2.2.5 Ambiente – Energia – Sicurezza	2484
2.2.6 Economicità	2485
2.2.7 Costi d'investimento e costi registrati finora	2486
2.2.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale	2486
2.2.8.1 Calcolo dei costi di locazione	2486
2.2.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale	2487
2.2.9 Termini	2487

2.3	Diverse tratte Sistema di trasmissione a banda larga (cavo BBUS) Nuova realizzazione cavi a fibre ottiche versante meridionale del Giura e Gemmi	2487
2.3.1	Situazione iniziale e interventi necessari	2487
2.3.2	Giustificazione del progetto	2488
2.3.3	Vincoli per la progettazione e concezione	2489
2.3.4	Descrizione del progetto	2489
2.3.5	Ambiente – Sicurezza	2489
2.3.6	Economicità	2490
2.3.7	Costi d’investimento e costi registrati finora	2490
2.3.8	Ripercussioni finanziarie e sull’effettivo del personale	2491
2.3.8.1	Calcolo dei costi di locazione	2491
2.3.8.2	Risparmi / ripercussioni sull’effettivo del personale	2491
2.3.9	Termini	2491
2.4	Payerne VD Aerodromo Aree delle operazioni di volo Rimessa in efficienza	2492
2.4.1	Situazione iniziale e interventi necessari	2492
2.4.2	Giustificazione del progetto	2493
2.4.3	Vincoli per la progettazione e concezione	2493
2.4.4	Descrizione del progetto	2494
2.4.5	Ambiente – Sicurezza	2495
2.4.6	Economicità	2496
2.4.7	Costi d’investimento e costi registrati finora	2496
2.4.8	Ripercussioni finanziarie e sull’effettivo del personale	2497
2.4.8.1	Calcolo dei costi di locazione	2497
2.4.8.2	Risparmi / ripercussioni sull’effettivo del personale	2497
2.4.9	Termini	2497
2.5	Credito quadro	2497
2.5.1	Credito quadro (sottoposto al freno alle spese) per progetti fino a 10 milioni di franchi	2497
2.5.2	Utilizzo di risorse del credito quadro richiesto	2498
2.5.3	Informazione sulla cessione di crediti d’impegno	2498
2.5.4	Ripercussioni finanziarie	2499
<b>3</b>	<b>Ripercussioni sull’effettivo del personale, sulle finanze e sul calendario dei lavori</b>	<b>2499</b>
3.1	Ripercussioni sull’effettivo del personale	2499
3.2	Ripercussioni finanziarie	2499
3.3	Ripercussioni sul calendario dei lavori	2499
<b>4</b>	<b>Freno alle spese</b>	<b>2500</b>
<b>5</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>2500</b>
<b>6</b>	<b>Rapporto con il programma di legislatura</b>	<b>2500</b>
	<b>Decreto federale sugli immobili del DDPS per l’anno 2012 (Messaggio sugli immobili del DDPS 2012) (Disegno)</b>	<b>2501</b>

# Messaggio

## 1 Situazione iniziale

Tutti i progetti proposti con il presente messaggio sugli immobili del DDPS considerano l'indirizzo strategico del rapporto sulla politica di sicurezza 2010<sup>3</sup> e del rapporto sull'esercito 2010<sup>4</sup> del 1° ottobre 2010. Essi sono coordinati con la pianificazione corrente del nuovo Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito.

### 1.1 Ulteriore sviluppo dell'esercito

Il rapporto sull'esercito 2010 dispone che l'esercito beneficerà di un limite di spesa annuo di 4,4 miliardi di franchi (più la compensazione del rincaro). È previsto un effettivo, senza la classe di reclute, di 80 000 militari. Parallelamente il rapporto sull'esercito contempla un profilo prestazionale e un elenco di possibili misure di risparmio.

Con il decreto federale del 29 settembre 2011<sup>5</sup> concernente il rapporto sull'esercito 2010, l'Assemblea federale ha stabilito un effettivo regolamentare per l'esercito di 100 000 militari e un limite di spesa di 5 miliardi di franchi a partire dal 2014. Il limite di spesa deve permettere, oltre all'esercizio dell'esercito, anche la sostituzione parziale dei velivoli da combattimento Tiger e di colmare le lacune in materia d'equipaggiamento. L'ulteriore sviluppo dell'esercito, i suoi futuri compiti e i relativi mezzi sono così pianificati.

### 1.2 Ulteriore sviluppo del portafoglio immobiliare del DDPS

L'esercito dispone di un'ampia infrastruttura per l'impiego, la logistica, l'istruzione e l'amministrazione. Esso non ha però più sufficienti risorse finanziarie e di personale per sanare gli immobili utilizzati e provvedere alla loro manutenzione. Negli scorsi anni è stato quindi ridotto il fabbisogno di risanamento accumulato. Mediante trasferimenti di crediti nel preventivo 2011 è stato possibile far fronte alle prime urgenze. Il credito d'impegno per migliorie sarà ulteriormente aumentato. Presso armatusuisse saranno impiegate risorse supplementari a livello di personale e sarà fatto ricorso a ulteriori prestazioni esterne. A lungo termine occorre ridimensionare ulteriormente il fabbisogno di immobili e la sostanza immobiliare, il che renderà necessaria la chiusura di talune sedi.

Ai fini di una gestione ottimale del portafoglio immobiliare, gli oggetti sono suddivisi in segmenti. Il principale criterio di segmentazione è la sicurezza di pianificazione a lungo termine. L'utilizzazione di oggetti nei segmenti «sostanza immobiliare principale a lungo termine» dev'essere assicurata per almeno altri 15–25 anni. Tali immobili devono essere modernizzati e rimessi in efficienza. Inoltre dovrà essere

3 FF 2010 4511

4 FF 2010 7855

5 FF 2011 6779

eliminato anche il ritardo accumulato nell'adempimento degli obblighi legali. A livello della pianificazione del territorio è assicurata l'utilizzazione militare rispetto a uno sviluppo d'utilizzazione civile. D'altra parte, negli oggetti del segmento «sostanza immobiliare principale destinata allo smantellamento» sarà eseguita soltanto la manutenzione minima per l'assicurazione della durata di utilizzazione residua limitata nel tempo. In questo segmento si accetta consapevolmente il deterioramento dell'oggetto. I ritardi accumulati non vengono recuperati. Infine, in considerazione della imminente revisione del Concetto relativo agli stazionamenti, molti oggetti non possono essere attribuiti univocamente. Anche per questi oggetti nel segmento «Sostanza immobiliare principale soggetta a verifica» è perseguita una strategia molto prudente. In questo settore si rinuncia nel frattempo alla modernizzazione riducendo le migliori al minimo occorrente per il mantenimento della fruibilità. Si evitano in larga misura grandi investimenti per prevenire investimenti errati. Questi oggetti saranno riesaminati nel quadro della rielaborazione del Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito.

Il Concetto relativo agli stazionamenti dev'essere finanziabile con i mezzi disponibili a lungo termine. Pertanto, una riduzione della sostanza immobiliare principale e quindi la chiusura di sedi è inevitabile. Per portare le spese annuali per la riduzione del fabbisogno accumulato di rimessa in efficienza a una dimensione finanziabile, la sostanza immobiliare principale andrebbe considerevolmente ridotta a partire dalla fase di sviluppo 08/11 attuata con un valore indicizzato di riacquisto di circa 19 miliardi di franchi. Nell'ambito dell'ulteriore sviluppo dell'esercito si procederà a una rielaborazione del Concetto relativo agli stazionamenti alla luce di queste condizioni quadro. Affinché l'esercito possa disporre anche in futuro delle infrastrutture indispensabili per l'esecuzione del proprio mandato, con il nuovo Concetto relativo agli stazionamenti dovrà essere applicato con maggior rigore il principio della concentrazione delle infrastrutture in sedi con una buona qualità di utilizzazione e una potenziale utilizzazione a lungo termine. L'adattamento del Concetto relativo agli stazionamenti è un processo politico pluriennale. Per prevenire investimenti errati fino alla pubblicazione del Concetto, saranno pertanto stabilite priorità d'investimento presso sedi selezionate accertate. Così è per esempio proposta con il presente messaggio sugli immobili la prima tappa del risanamento totale della piazza d'armi di Bure. L'intervento prevede l'ammodernamento e la rimessa in efficienza degli edifici della caserma. Inoltre, si intende recuperare i ritardi accumulati nell'esecuzione di oneri legali.

### **1.3 Priorizzazione dei progetti immobiliari**

I progetti del presente messaggio sugli immobili si basano sulle direttive strategiche e finanziarie. Essi sono stati integralmente coordinati e prioritizzati nel quadro del PIANO DIRETTORE dell'esercito in funzione dello sviluppo futuro.

Oltre ai progetti immobiliari dettati dalle necessità sono stati rilevati, valutati e classificati in base alle priorità anche i progetti di sistemazione nonché i progetti per l'adempimento degli obblighi legali.

In virtù dei presupposti finanziari non è possibile attuare tutti i progetti necessari. Nonostante la rinuncia a progetti immobiliari annunciati, permane (secondo il piano degli investimenti 2012 per il 2013 e gli anni successivi) nei prossimi cinque anni una lacuna di finanziamenti di diverse centinaia di milioni di franchi. Ne consegue

che la sostanza edilizia esistente si degrada. Le misure edilizie destinate a soddisfare le mutate esigenze, a eliminare le carenze in materia di sicurezza e ad adempiere le prescrizioni legali vengono differire o è addirittura necessario rinunciarvi completamente. Oltre al rischio di pregiudicare la disponibilità e di una precoce erosione del valore, ciò comporta anche maggiori rischi a livello di sicurezza. Al limite, taluni impianti e opere non potranno più essere utilizzati.

## 1.4 Finanze

### 1.4.1 Condizioni quadro finanziarie

I crediti a preventivo con incidenza sul finanziamento esposti qui di seguito si basano sul preventivo 2012 approvato e sul Piano finanziario della legislatura (PFL) 2013–2015 senza considerazione dei nuovi parametri fondamentali relativi al rapporto sull'esercizio 2010.

	Credito a preventivo con incidenza sul finanziamento per gli anni 2011–2015 <sup>6</sup>				
	Mio. di fr.				
	2011	2012	2013	2014	2015
armasuisse Immobili	452,9	404,6	423,1	428,7	434,5
di cui uscite per investimenti	287,6	242,5	260,0	264,6	269,4

armasuisse Immobili 2011–2015: spese con incidenza sul finanziamento e uscite per investimenti.

### 1.4.2 Ordinamento dei crediti

Conformemente all'articolo 21 della legge del 7 ottobre 2005<sup>7</sup> sulle finanze della Confederazione, per il finanziamento di progetti immobiliari sono necessari crediti d'impegno per:

- progetti di costruzione e acquisti di immobili;
- locazioni immobiliari a lungo termine di notevole portata finanziaria.

Giusta l'articolo 28 dell'ordinanza del 5 dicembre 2008<sup>8</sup> sulla gestione immobiliare e la logistica della Confederazione (OILC) tutti i nuovi crediti complessivi e crediti quadro devono essere chiesti ogni anno nel messaggio sugli immobili del DDPS, sottoposto per approvazione al Parlamento, con i seguenti ambiti di attribuzione:

- un credito d'impegno per ogni progetto che richiede spese per oltre 10 milioni di franchi, con spiegazioni per ogni singolo progetto;
- un credito quadro opportunamente articolato per tutti gli altri progetti di costruzione.

<sup>6</sup> Cfr. messaggio sul preventivo 2012, documentazione supplementare del DDPS del 29 agosto 2011, pagg. 10 e 11

<sup>7</sup> RS 611.0

<sup>8</sup> RS 172.010.21

Armasuisse Immobili calcola, in collaborazione con i locatari, i crediti quadro annui a favore di tutti i locatari (n. 2.5). L'armonizzazione delle necessità dei locatari con il credito quadro a disposizione avviene periodicamente sotto la responsabilità di armasuisse Immobili.

### **1.4.3 Credito d'impegno «Immobili del DDPS»**

I grandi progetti di costruzione richiedono lunghe procedure di diritto edilizio di deposito dei piani e di approvazione, la cui durata non è sempre prevedibile a causa di eventuali opposizioni e ricorsi. Ne possono risultare ritardi di diversi mesi o addirittura anni. Per compensare i ritardi i nuovi progetti devono poter essere avviati tempestivamente.

Il presente messaggio riguarda crediti d'impegno per progetti di costruzione i cui lavori di preparazione devono essere avviati ora affinché gli immobili siano pronti al momento opportuno (per es. in coordinamento con acquisti di armamenti).

### **1.4.4 Compensazione del rincaro**

Tutti i costi che figurano nel presente messaggio comprendono l'imposta sul valore aggiunto all'aliquota attuale dell'8 per cento. Di regola i calcoli dei costi sono indicizzati fondandosi sull'Indice svizzero dei prezzi delle costruzioni del 1° aprile 2011 (con differenze regionali) (base 1° ottobre 2010 = 100 punti).

Nei singoli progetti il rincaro non è considerato. Gli eventuali maggiori costi dovuti al rincaro nei progetti vengono compensati con le seguenti misure:

- mediante la gestione delle riserve nei singoli progetti;
- mediante trasferimenti di crediti dal credito quadro.

### **1.4.5 Finanziamento degli investimenti previsti**

Il credito per investimenti stabilito nel preventivo approvato e nel piano finanziario determina il volume di costruzioni finanziabile e realizzabile. La durata dei lavori di costruzione dipende dalle dimensioni e dalla complessità del progetto e può estendersi sull'arco di più anni. I «pagamenti parziali» che ne risultano fino al conteggio finale determinano il fabbisogno annuo per i pagamenti.

I progetti proposti nel presente messaggio sono finanziabili con i crediti per investimenti previsti nel Preventivo 2012 e nel Piano finanziario della legislatura 2013–2015. Il credito d'impegno proposto è, con 407,825 milioni di franchi, maggiore di quanto annunciato in precedenti messaggi sugli immobili. Da un'analisi è emerso che i crediti d'impegno approvati con precedenti messaggi non consentono uno sfruttamento ottimale dei crediti a preventivo. I differimenti nella realizzazione di grandi progetti di costruzione comportano rimanenze di credito in quanto non è possibile anticipare progetti approvati. Pertanto, l'Amministrazione federale delle finanze (AFF) è d'accordo con un aumento temporaneo dei crediti d'impegno.



bili. Ad esempio, nel quadro della prima tappa di risanamento globale della piazza d'armi di Bure sarà installato su ciascuna caserma un impianto fotovoltaico. Anche progetti compresi in precedenti messaggi sugli immobili sono oggetto di verifiche ai sensi della mozione. Per esempio, in relazione con la realizzazione del Centro logistico dell'esercito di Grolley è stata pianificata con il Comune di Grolley la costruzione di una comune centrale termica a cippato.

## **2 Progetti immobiliari del DDPS**

### **2.1 Bure JU Piazza d'armi Risanamento globale 1ª tappa**

Costi	52,25 milioni di franchi
Progetto n.	400.533
Locatario	D5 Forze terrestri
Settore d'utilizzazione	Infrastruttura d'istruzione

#### **2.1.1 Situazione iniziale e interventi necessari**

Le caserme sulla piazza d'armi di Bure sono state costruite nel 1964 e nel 1965. La piazza d'armi comprende anche il nuovo Centro d'istruzione al combattimento Ovest.

Eccetto l'isolamento dell'involucro dell'edificio nel 1985, gli edifici non sono più stati adeguati e hanno raggiunto il termine del loro ciclo. Essi non corrispondono più alle prescrizioni vigenti (p. es. in materia di sicurezza per le persone e di igiene).

Il risanamento globale della piazza d'armi di Bure è previsto in tre tappe.

##### *1ª tappa*

Messaggio sugli immobili del DDPS 2012, 52,25 milioni di franchi

Risanamento delle quattro caserme Dufour, Herzog, Wille e Guisan.

Risanamento della canalizzazione nel perimetro.



1<sup>a</sup> tappa

2<sup>a</sup> tappa

Messaggio sugli immobili del DDPS 2014, 33 milioni di franchi

Risanamento dell'infermeria, della caserma ufficiali, della cantina ufficiali e degli edifici di sussistenza I e II; inoltre, nella seconda tappa è integrata la costruzione di un punto di ristabilimento per la Base logistica dell'esercito (stato della progettazione novembre 2011).

3<sup>a</sup> tappa

Messaggio sugli immobili del DDPS 2016, 25 milioni di franchi

Risanamento dell'edificio per l'istruzione e del padiglione polivalente, adattamento di amministrazione, autorimessa, officina, locale di guardia, posta e recinzione, nuova costruzione del padiglione d'istruzione, guardiola e locale di guardia (stato della progettazione novembre 2011).

## 2.1.2 Giustificazione del progetto

Mediante il risanamento viene assicurata la futura fruibilità delle caserme. In primo luogo, si tratta di rispettare le attuali prescrizioni di legge in materia di protezione delle persone e dell'ambiente nonché concernenti i consumi energetici. Inoltre è raggiunto lo standard MINERGIE, il che comporta risparmi sui costi d'esercizio.

Le caserme dispongono di una capacità complessiva di circa 1200 letti. Non vengono create capacità aggiuntive. Sono attuati gli standard vigenti in materia di fabbisogno e superficie.

*Conseguenze in caso di mancata realizzazione del progetto*

In assenza di un risanamento, l'utilizzazione non può più essere garantita a lungo termine. V'è il rischio che le caserme debbano essere abbandonate per motivi di

sicurezza. L'istruzione della truppa sulla piazza d'armi e presso il Centro d'istruzione al combattimento Ovest risulterebbe in tal caso praticamente impossibile.

### **2.1.3 Vincoli per la progettazione e concezioni**

Lo scopo del progetto è il risanamento duraturo delle quattro caserme, delle attrezzature circostanti e della canalizzazione nell'area delle caserme in base alle norme vigenti nonché l'ottenimento del marchio MINERGIE.

In considerazione del fabbisogno attuale e futuro i locali dovranno essere messi a disposizione di utenti diversi come militari di sesso maschile, militari di sesso femminile e terzi (polizia). La ripartizione degli spazi deve avvenire in «moduli» tra loro indipendenti.

Di conseguenza, il progetto prevede una nuova sistemazione delle quattro caserme esistenti con una capacità di 240 letti ciascuna in considerazione delle norme e degli standard. Ciascuno dei tre piani può essere suddiviso in due moduli indipendenti con propri servizi sanitari.

Gli uffici verranno sistemati in una nuova costruzione a un piano nel cortile tra le caserme e i locali esistenti al piano terra saranno utilizzati come magazzino per il materiale.

L'esecuzione a tappe s'impone per la complessità dell'intero progetto. La realizzazione della prima tappa non costituisce un pregiudizio per le tappe successive.

### **2.1.4 Descrizione del progetto**

#### **Costruzioni**

A Est di ciascun cortile il progetto integra un nuovo edificio annesso con uffici per la truppa. Questi stabili amministrativi a un piano formano un asse lungo il quale sono disposti i quattro edifici d'accantonamento esistenti. Le misure edili migliorano le fattispecie strutturali e le caratteristiche spaziali e determinano un'ottimizzazione della linea delle facciate delle caserme.

#### **Suddivisione delle principali funzioni**

In virtù della chiara articolazione dei settori le funzioni di alloggio, magazzino e amministrazione sono nettamente separate. Il posto di ristabilimento coperto è mantenuto e ampliato mediante una pensilina. Le tettoie poco funzionali lungo la strada sono smantellate.

#### **Principali misure costruttive**

Sono previste misure di consolidamento di sicurezza sismica presso le scalinate, nel settore degli impianti sanitari e alle pareti esterne. A ciò si aggiungono rafforzamenti all'interno degli edifici.

Gli esistenti cinque locali per il materiale per la truppa al pianterreno sono mantenuti, un sesto locale è ricavato nel nuovo edificio annesso. Negli altri locali saranno sistemati un'armeria securizzata, il servizio portineria, la tecnica e i mezzi d'esercizio.

La pensilina del posto di ristabilimento è adattata alle esigenze militari. Inoltre, le pareti e i soffitti sono muniti di pannelli d'alluminio disposti a faccette evocanti il moderno mascheramento a bassa segnatura.

Gli edifici amministrativi sono integrati con discrezione estetica nell'intero complesso. Essi saranno costruiti nella zona dell'attuale scarpata e rivalutano l'area. Gli uffici all'interno sono accessibili dalle segreterie e dispongono di un accesso diretto alla piazza.

## **2.1.5 Ambiente – Energia – Sicurezza**

### **Ambiente**

Le misure di demolizione sono eseguite nel rispetto dell'ordinanza tecnica del 10 dicembre 1990<sup>10</sup> sui rifiuti. Prima dell'inizio di ogni altra misura di demolizione, le sostanze inquinanti esistenti saranno smaltite a regola d'arte e nel rispetto dei necessari provvedimenti di sicurezza. Per le quattro caserme è stato allestito un rapporto d'ispezione. Per i lavori di risanamento e le nuove costruzioni saranno scelti materiali edili che presentano, in base alle raccomandazioni per i progetti di costruzione della Conferenza di coordinamento degli organi della costruzione e degli immobili dei committenti pubblici (KBOB) della Confederazione, il migliore bilancio ecologico.

L'ottimizzazione dell'isolamento termico avviene nel rispetto delle caratteristiche strutturali e spaziali delle caserme. È dedicata particolare attenzione alla conservazione dell'aspetto delle facciate: l'adattamento dei punti di ristabilimento coperti, il prolungamento delle pensiline e lo spostamento delle finestre avvengono in corrispondenza con il potenziamento dell'isolamento delle facciate. Dalla modifica delle finestre nella parte degli edifici destinata in precedenza agli uffici risulta un aspetto più uniforme delle vetrate. Il progetto di costruzione è limitato dagli edifici esistenti e non pregiudica né la natura né il paesaggio.

### **Energia**

Attualmente l'intera piazza d'armi è servita da una generazione di calore centralizzata. La rete di teleriscaldamento è mantenuta.

Per il progetto di costruzione è previsto il raggiungimento dello standard energetico MINERGIE. Il raggiungimento dello standard sarà comprovato separatamente per gli edifici esistenti (caserme) e gli edifici amministrativi di nuova costruzione.

Il risanamento delle caserme comprende il miglioramento della coibentazione termica del tetto e la sostituzione di tutte le finestre e porte esterne. L'installazione di un impianto di ventilazione serve da un lato al miglioramento del comfort degli utenti e dall'altro alla riduzione della dispersione di calore in seguito al ricambio d'aria (prestazione superiore di almeno l'80 % con recupero del calore dall'aria di scarico).

Attualmente il calore è prodotto per il 50 per cento da olio combustibile e per il 50 per cento da legna. Grazie al risanamento termotecnico si ridurrà il fabbisogno di riscaldamento. La produzione di base avverrà mediante una centrale termica a cip-

<sup>10</sup> RS 814.600

pato. Il riscaldamento a olio esistente sarà utilizzato solo per la copertura di punte di consumo. In tal modo è possibile ridurre il fabbisogno di gasolio di 75 200 litri l'anno.

Su ogni caserma è progettata l'installazione di un impianto fotovoltaico integrato con una superficie di circa 200 m<sup>2</sup>. L'apporto energetico delle quattro caserme è stimato a circa 100 MWh l'anno.

Con le progettate misure energetiche sono previsti considerevoli risparmi nella generazione di calore (76 %) e nella produzione di acqua calda sanitaria (30 %).

Situazione attuale	Fabbisogno energetico		Costi in franchi	
	Riscaldamento (kWh/a)	Acqua calda sanitaria (kWh/a)	(cts./kWh)	all'anno
Olio	662 000	318 000	8.8	86 240
Legna	662 000	318 000	4.8	47 040
<b>Totale intermedio</b>	<b>1 324 000</b>	<b>636 000</b>		<b>133 280</b>
<b>Situazione futura</b>				
Olio	155 800	222 600	8.8	33 300
Legna	155 800	222 600	4.8	18 163
<b>Totale intermedio</b>	<b>311 600</b>	<b>445 200</b>		<b>51 463</b>
<b>Risparmi</b>	<b>1 012 400 (76 %) 190 800 (30 %)</b>			<b>81 817</b>

## Sicurezza

Il progetto di costruzione è integrato nel concetto di sicurezza previsto per l'intera piazza d'armi. Le misure progettate sono state elaborate in coincidenza con i progetti in corso.

Per la sicurezza delle persone sarà necessario l'adattamento degli edifici nel settore delle vie di fuga, dei compartimenti tagliafuoco e dell'illuminazione d'emergenza giusta le direttive dell'Associazione degli istituti cantonali di assicurazione antincendio (VKF/AICAA) e della Segreteria di Stato dell'economia (SECO). Inoltre, ogni caserma dispone di tre ingressi principali securizzati con corrispondenti controlli d'accesso. In ogni caserma si trova un locale di sicurezza della classe di resistenza 4 per le armi d'ordinanza corrispondente alle più recenti direttive sui locali di sicurezza. Siccome le unità formate a Bure detengono e custodiscono apparecchi sensibili, anche i sei locali per il materiale della truppa in ciascuna caserma devono adempiere questi requisiti.

Trattandosi di edifici con un'elevata concentrazione di persone occorrono rinforzi. Il progetto prevede un adattamento della sicurezza sismica alle attuali norme SIA 260-262.

## 2.1.6 Economicità

Il Centro d'istruzione al combattimento Ovest è una delle principali ubicazioni per l'istruzione militare. Oltre alle caserme esistenti non vi sono alternative per l'alloggio della truppa. In seguito alla realizzazione del Centro d'istruzione al com-

battimento le caserme esistenti devono essere adeguate alle norme e agli standard vigenti al fine di garantire anche in futuro l' idoneità di utilizzazione.

Mediante una procedura di concorso è stata selezionata e approfondita tra varie possibili soluzioni la proposta più adatta. Un confronto degli indici di costo (costi di costruzione al m<sup>2</sup> e m<sup>3</sup>) con altri progetti mette in evidenza che i costi risultano comunque elevati. I maggiori costi sono dovuti al prescritto miglioramento della sicurezza sismica, a sostanziali rinnovamenti dell' impiantistica degli edifici e al raggiungimento dello standard MINERGIE. Queste misure determinano, assieme ai volumi dei nuovi edifici tra le caserme esistenti, un aumento dei costi lordi di locazione. In virtù del completo risanamento è possibile ottimizzare i costi energetici e l' onere del personale dell' esercizio. I costi energetici vengono ridotti di circa il 60 per cento e l' onere del personale dell' esercizio di circa il 30 per cento. Inoltre, il progetto consente di migliorare i processi d' esercizio e la flessibilità d' utilizzazione.

### 2.1.7 Costi d'investimento e costi registrati finora

#### Suddivisione dei costi secondo il Codice dei costi di costruzione (CCC)

N.	Gruppi principali	Mio. di franchi
0	Fondo	–
1	Lavori preparatori	2,320
2	Edifici	41,570
3	Attrezzature d' esercizio	1,440
4	Lavori esterni	1,690
5	Costi secondari e conti transitori	0,240
8	Imprevisti	2,500
9	Arredo	2,490
<b>0–9</b>	<b>Costi complessivi di cui onorari</b>	<b>52,250 4,750</b>
	<b>Credito d' impegno</b>	<b>52,250</b>
Indice aprile 2011 = 100.6 punti Svizzera nordoccidentale, ramo edilizio: totale (10.2010 = 100 punti)		IVA: 8 %

Per i lavori di progettazione fino al progetto di costruzione compreso sono stati spesi 2,97 milioni di franchi.

Questi costi sono assunti dal credito quadro per le progettazioni e non sono pertanto compresi nei costi d' investimento.

## 2.1.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

### 2.1.8.1 Calcolo dei costi di locazione

Il calcolo dei costi di locazione considera i valori della sostanza esistente, i nuovi investimenti richiesti e i costi registrati finora (per es. lavori di progettazione). Il calcolo avviene in base al manuale degli immobili della Confederazione dell'AFF.

Testo	Finora (fr.)	Nuovo progetto (fr.)	Totale (fr.)
<b>Costi lordi di locazione</b>	<b>2 600 000.00</b>	<b>1 975 000.00</b>	<b>4 575 000.00</b>
Durata ammortamento/vincolo		35 anni	
Inizio della locazione dal		1° gennaio 2018	

### 2.1.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale

Con il previsto risanamento totale è possibile conseguire risparmi per un ammontare di circa 445 000 franchi l'anno.

Personale dell'esercizio finora: circa 1235 giorni-uomo/anno

Personale dell'esercizio nuovo: circa 825 giorni-uomo/anno

I risparmi concernenti il personale dell'esercizio sono considerati nella pianificazione dell'effettivo del personale.

## 2.1.9 Termini

Data	Testo
Novembre 2011–settembre 2012	Procedura di approvazione dei piani di costruzione militari
Ottobre 2012–aprile 2013	Preparazione della fase di costruzione
Maggio 2013–settembre 2017	Realizzazione
Novembre 2017	Consegna all'utente

## 2.2

### **Stazione radar militare Rinnovamento dell'impianto di trasporto a fune e dell'alloggio**

Costi	35,9 milioni di franchi
Progetto n.	403.922
Locatario	V8 Base d'aiuto alla condotta
Settore d'utilizzazione	Infrastruttura d'impiego, diversi

### 2.2.1

#### **Situazione iniziale e interventi necessari**

La stazione radar militare (SRM) è uno dei diversi impianti in quota equipaggiati con il sistema di sorveglianza dello spazio aereo e di condotta degli impieghi FLORAKO. Scopo di questo sistema è la messa a disposizione degli organi civili e militari di informazioni aggiornate sulla situazione civile e militare dello spazio aereo. Con FLORAKO vengono messi a disposizione i necessari aiuti alle decisioni, all'impiego e alla condotta per il servizio della sicurezza aerea nonché l'identificazione e i compiti d'intervento, affinché le Forze aeree possano adempiere i propri compiti.

In virtù della posizione geografica, questa SRM è un sensore con sistema radar in grado di coprire lo spazio aereo definito.

L'attuale funivia composta da due sezioni è stata costruita negli anni Cinquanta come teleferica di cantiere per la costruzione della stazione radar. Al termine dei lavori, l'impianto è stato convertito in funivia militare per il trasporto di persone. Negli scorsi anni sono stati rinnovati a tappe singoli elementi (per es. la cabina). Dalla prassi civile risulta che dopo un periodo d'esercizio di 40–60 anni gli impianti a fune necessitano di un rinnovamento completo.

Essendo stato abolito dal 2001 lo statuto di «impianto di trasporto a fune militare», la funivia è soggetta alle direttive del Concordato intercantonale concernente gli impianti di trasporto a fune e le scivie (CITS). L'autorizzazione d'esercizio scade nel 2019. Senza un risanamento totale, è possibile soltanto un prolungamento di al massimo uno o due anni. In base all'analisi interna, l'impianto di trasporto a fune è al termine del suo ciclo e dev'essere sostituito.

Per motivi economici si intende realizzare un impianto di trasporto a fune senza stazione intermedia. Tale soluzione consente di ridurre i costi d'esercizio e abbreviare i tempi di trasporto.

### 2.2.2

#### **Giustificazione del progetto**

Lo studio di fattibilità ha evidenziato che un semplice risanamento della funivia esistente non costituisce un'alternativa alla nuova costruzione, non essendo praticamente riutilizzabile nessuno dei componenti preesistenti.

La SRM è molto esposta alle condizioni meteorologiche. I trasporti in elicottero come soluzione alternativa sono possibili solo durante pochi giorni l'anno. La grande quantità di merci può essere trasportata unicamente con un impianto di trasporto a fune.

### *Conseguenze in caso di mancata realizzazione del progetto*

In caso di mancato rinnovamento dell'impianto a fune l'esercizio della SRM non può più essere assicurato. Ne conseguirebbe che:

- nello spazio aereo sorvegliato verrebbe a mancare la copertura di un quadrante, il che significa che Skyguide dovrebbe aumentare sensibilmente la distanza tra i voli per gli aeromobili. Ciò comporterebbe considerevoli strettoie di capacità con corrispondenti perdite economiche nello spazio aereo civile. Nella regione del Paese interessata non esistono siti idonei a una realizzazione sostitutiva più economica di nuova stazione radar;
- risulterebbero lacune nella copertura della radiocomunicazione aeronautica;
- l'impianto dovrebbe essere disattivato e in parte smantellato.

## **2.2.3 Vincoli per la progettazione e concezione**

### **Vincoli per la progettazione**

L'impianto di trasporto a fune è stato ispezionato nel 2005 dalla Base logistica dell'esercito. Ne è risultato un rapporto sui difetti accertati che è stato confermato nel 2011. I difetti indicati nella relazione e le esigenze degli utenti richiedono una nuova costruzione che soddisfi tutte le esigenze e tenga conto degli influssi ambientali.

La nuova funivia deve adempiere le seguenti condizioni:

- funivia a va e vieni a doppia via di corsa con doppie funi portanti per ciascuna via di corsa manovrabile da una sola persona;
- una sola sezione per eliminare la stazione intermedia e risparmiare così personale per il trasbordo delle merci;
- carico utile della barella di 2400 kg;
- ottimizzazione del trasporto d'acqua, tenendo conto dell'ordinanza sulle derrate alimentari, affinché non sia più necessario preriscaldare l'acqua;
- stazione a valle protetta dalle valanghe;
- sostituzione del fatiscente alloggio presso la stazione a valle per il distacco d'esercizio.

### **Concezione**

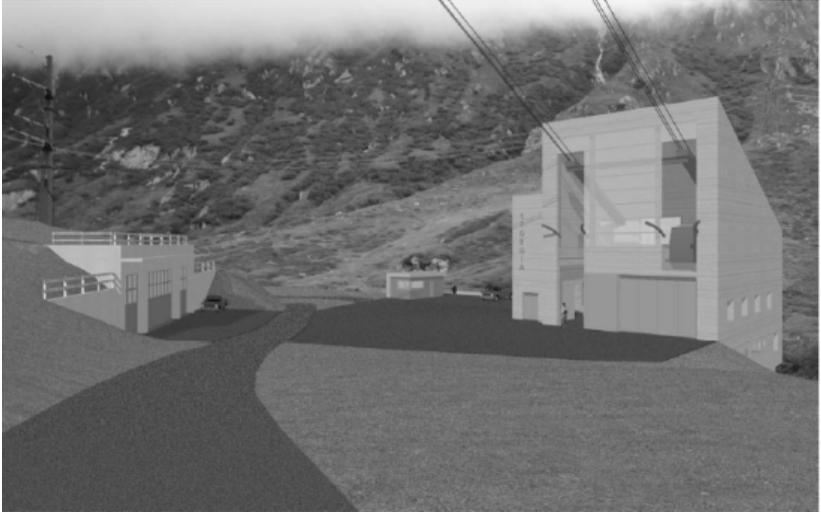
La sostituzione dell'impianto di trasporto a fune dev'essere progettata e realizzata in modo da assicurare per quanto possibile l'approvvigionamento ininterrotto dell'impianto in quota durante la fase di costruzione. Questo significa che prima dello smontaggio dell'impianto esistente va messo in esercizio il nuovo impianto di trasporto a fune.

La posizione delle stazioni a valle e a monte richiede edifici adatti alle sollecitazioni di condizioni climatiche estreme. Le sinergie d'utilizzazione a livello tecnico e d'esercizio comportano l'accorpamento dell'edificio d'esercizio con l'alloggio del distacco d'esercizio.

## 2.2.4 Descrizione del progetto

La stazione a valle viene costruita nel pendio ed è articolata nell'edificio d'esercizio a quattro piani e nell'edificio d'accantonamento a due piani. In mezzo si trova l'accesso verticale con la scala e il montacarichi utilizzabile sia per l'esercizio sia per la truppa che si estende sui quattro piani. L'edificio è realizzato in una costruzione di calcestruzzo che assorbe le forze delle funi e le scarica nelle fondamenta.

*Figura 2*



Stazione a valle

La stazione a monte è per quanto possibile integrata nel terreno circostante, assai ripido. Essa necessita di una profonda incisione nel pendio. Ne risulta una fondazione profonda che appoggia l'intero edificio sulla roccia per lo più compatta e stabile (scisto argilloso). Questa particolare fondazione serve a compensare eventuali modifiche del sottosuolo che potrebbero manifestarsi in futuro in seguito allo scioglimento del permafrost.



Stazione a monte

I lavori necessari saranno eseguiti in due tappe.

*Tappa 1:*

costruzione delle stazioni a valle e a monte con precedente demolizione delle parti di edifici situati nell'area di nuova costruzione.

*Tappa 2:*

demolizione degli edifici rimanenti e successiva nuova costruzione dell'ala alloggi.

## **2.2.5 Ambiente – Energia – Sicurezza**

### **Ambiente**

Il progetto è sottoposto a un esame dell'impatto sull'ambiente. Nel quadro degli accertamenti preliminari è stato appurato che è realizzabile un progetto conforme ai requisiti di legge.

Non dovrebbe risultare una sostanziale modifica del paesaggio, trattandosi di costruzioni sostitutive e impianti sostitutivi.

## **Energia**

I nuovi edifici della stazione a valle raggiungeranno lo standard MINERGIE e potranno essere certificati. La generazione di calore avviene mediante sonde geotermiche, a cui sarà allacciata anche l'esistente rimessa per i veicoli speciali.

Per la sala comando nella stazione a monte sono in corso accertamenti atti ad appurare la possibilità di sfruttare per il riscaldamento il calore perduto risultante dall'impianto.

## **Sicurezza**

La protezione dell'opera è assicurata secondo le prescrizioni della Protezione delle informazioni e delle opere (PIO). La sicurezza dei manufatti comprende la protezione dai pericoli naturali come terremoti, valanghe, flussi detritici, piene, tempeste e particolari carichi della funivia per gli edifici e le parti d'impianto nuovi e riutilizzati.

### **2.2.6 Economicità**

In virtù della sua posizione geografica, non è possibile rinunciare alla SRM per la copertura di questa regione del Paese. In considerazione delle condizioni geografiche e meteorologiche non esistono possibilità d'accesso alternative (per es. mediante elicotteri). Con il progetto proposto è possibile assicurare nel modo più economico l'accesso all'impianto per un periodo di riferimento di almeno 25 anni.

Un confronto degli indici di costo (per es. costi per m di funivia) con oggetti di riferimento mette in evidenza che per quanto concerne l'impianto complessivo (stazioni a monte e a valle e impianto a fune) essi si collocano a un livello paragonabile. Il nuovo impianto a fune determina costi lordi di locazione più elevati. La nuova costruzione dell'impianto a fune consente però di conseguire un significativo vantaggio in termini d'efficienza: mediante la rinuncia alla stazione intermedia non occorre più un macchinista per tale postazione. Il materiale, il carburante e l'acqua non devono più essere trasbordati. Esisterà la possibilità di trasporto pallettizzato, il che semplifica sensibilmente il flusso di merci. La durata del tragitto si riduce da circa 30 a 7 minuti. La disponibilità della funivia è aumentata in quanto l'esercizio è possibile fino a velocità del vento di 90 km/h. La capacità di trasporto dell'impianto è incrementata da 1400 a 2400 chilogrammi. Oltre all'aumento dell'efficienza nell'esercizio quotidiano, è possibile ridurre considerevolmente l'onere di trasporto e i tempi di costruzione per il prossimo risanamento dell'impianto SRM.

## 2.2.7 Costi d'investimento e costi registrati finora

### Suddivisione dei costi secondo il Codice dei costi di costruzione (CCC)

N.	Gruppi principali	Mio. di franchi
0	Fondo	–
1	Lavori preparatori incl. logistica di cantiere montagna	7,734
2	Edifici	14,958
3	Attrezzature d'esercizio	0,424
4	Lavori esterni	0,639
5	Costi secondari e conti transitori	0,296
6	Funivia	8,900
8	Imprevisti	2,737
9	Arredo	0,212
<b>0–9</b>	<b>Costi complessivi di cui onorari</b>	<b>35,900</b> 2,992
	<b>Credito d'impegno</b>	<b>35,900</b>
Indice aprile 2011 = 102.2 punti Svizzera orientale, ramo edilizio: totale (10.2010 = 100 punti)		IVA: 8 %

Per i lavori di progettazione fino al progetto di costruzione compreso sono stati spesi 2,25 milioni di franchi.

Questi costi sono assunti dal credito quadro per le progettazioni e non sono pertanto compresi nei costi d'investimento.

## 2.2.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

### 2.2.8.1 Calcolo dei costi di locazione

Il calcolo dei costi di locazione considera i valori della sostanza esistente, i nuovi investimenti richiesti e i costi registrati finora (per es. lavori di progettazione). Il calcolo avviene in base al manuale degli immobili della Confederazione dell'AFF.

Testo	Impianto esistente fino al 31.12.2016 (fr.)	Impianto nuovo dal 01.01.2017 (fr.)
<b>Costi lordi di locazione</b>	<b>1 520 000.00</b>	<b>2 905 000.00</b>
Durata ammortamento/vincolo		25 anni
Inizio della locazione dal		1° gennaio 2017

## 2.2.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale

La quota per la manutenzione del nuovo impianto di trasporto a fune può essere ridotta di circa 1000 ore/anno, pari a circa 135 000 franchi all'anno. Il fabbisogno di personale per l'esercizio ammonta dopo la nuova costruzione a 2700 ore/anno. Ciò corrisponde a circa la metà dell'onere attuale. I risparmi nel personale d'esercizio per la funivia ammontano a circa 365 000 franchi all'anno.

## 2.2.9 Termini

Data	Testo
Dicembre 2011–dicembre 2012	Procedura di approvazione dei piani di costruzione militari
Gennaio 2013–aprile 2013	Preparazione della fase di costruzione
Maggio 2013–ottobre 2016	Realizzazione
Dicembre 2016	Consegna all'utente

## 2.3 Diverse tratte Sistema di trasmissione a banda larga (cavo BBUS) Nuova realizzazione cavi a fibre ottiche versante meridionale del Giura e Gemmi

Costi	18,4 milioni di franchi
Progetto n.	405.661
Locatario	D8 Base d'aiuto alla condotta
Settore d'utilizzazione	Infrastruttura d'impiego, diversi

### 2.3.1 Situazione iniziale e interventi necessari

La Strategia in materia di telecomunicazioni del settore dipartimentale Difesa del 25 febbraio 2006 stabilisce le direttive per lo sviluppo e l'esercizio della rete operativa Difesa per la Base d'auto alla condotta dell'esercito.

Questa rete di trasmissione appartenente all'esercito dev'essere a disposizione permanente per la gestione delle crisi a livello nazionale e per il comando dell'esercito. Pertanto, essa dev'essere disaccoppiata da operatori civili (per es. Swisscom). Inoltre, l'infrastruttura di comunicazione (cavi e impianti) dev'essere protetta in modo da resistere in ogni situazione a minacce passive come eventi naturali (terremoti, piene ecc.) e attive (per es. sabotaggio ecc.).

Il sistema di trasmissione a banda larga fisso (BBUS), ampliabile all'occorrenza con componenti mobili, è costituito da una rete cablata e una rete a ponti radio. Per coprire le crescenti esigenze a livello di capacità di trasmissione (larghezza della banda) l'esistente rete a cavo in rame va sostituita con una rete di cavi a fibre ottiche. Ciò consente allo stesso tempo di adempiere l'esigenza della separazione Swisscom-DDPS. L'investimento nella rete di cavi a fibre ottiche è necessario

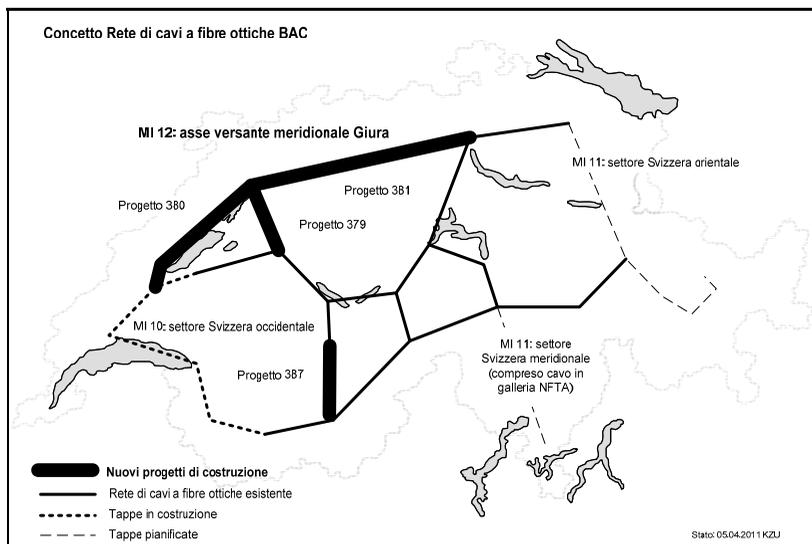
perché la rete a ponti radio può assumere solo una frazione della larghezza di banda della rete di cavi a fibre ottiche.

La tappa proposta nel presente messaggio sugli immobili è costituita da quattro progetti parziali nonché da altri adeguamenti minori nella rete di cavi a fibre ottiche per eliminare punti critici.

Mediante questi progetti parziali vengono allacciati lungo il versante meridionale del Giura alla rete operativa Difesa infrastrutture di condotta militari e civili, attrezzature di trasmissione e stazioni di sensori. Il reticolo è ulteriormente raffinato in modo che la disponibilità della rete risulta notevolmente migliorata. Con un progetto parziale, Kandersteg è allacciata con un collegamento ridondante sul Gemmi.

Ripartiti sui messaggi sugli immobili 1999–2011, finora sono stati investiti complessivamente 84.4 milioni di franchi in diverse tappe nell'infrastruttura di cavi a fibre ottiche.

Figura 4



### 2.3.2 Giustificazione del progetto

Con le tappe già realizzate e quelle autorizzate con il messaggio sugli immobili 2011 sono state allacciate in modo ridondante, ossia da due lati, le principali basi della condotta civile e militare. Nella rete di cavi a fibre ottiche costruita finora sussiste una lacuna negli anelli «Seeland» e «Altopiano». Con la realizzazione dell'asse del versante meridionale del Giura questa lacuna è colmata e tutte le ubicazioni allacciate risultano così tra loro collegate in modo ridondante. In tal modo le attrezzature di trasmissione, le stazioni di sensori nonché le infrastrutture di condotta civili e militari ubicate sull'Altopiano e sui rilievi del Giura sono integrate in modo da resistere in caso di crisi nella rete operativa.

Per la truppa, l'asse del versante meridionale del Giura con l'allacciamento delle ubicazioni in quota sulla catena giurassiana rappresenta la base per assicurare, mediante il mezzo di telecomunicazione mobile RITM (Rete integrata di telecomunicazioni militari) e in base alla situazione, la capacità di condotta nell'Altopiano in tutte le situazioni.

#### *Conseguenze in caso di mancata realizzazione del progetto*

L'Altopiano *non* è collegato con una rete di telecomunicazioni (rete operativa Difesa) resistente alle crisi, a banda larga e ridondante.

Di conseguenza, la capacità di condotta in questo settore risulterebbe gravemente limitata. A causa della mancante larghezza di banda i dati dei sensori destinati all'acquisizione di informazioni strategiche e gli ordini d'impiego della condotta civile e militare non sarebbero trasmessi tempestivamente nella quantità e qualità desiderata. Inoltre non si terrebbe conto di un aspetto importante dello scopo generale, vale a dire il collegamento ridondante di tutte le importanti sedi d'impiego nella rete operativa Difesa.

### **2.3.3 Vincoli per la progettazione e concezione**

#### **Vincoli per la progettazione**

La base è costituita dalla Strategia in materia di telecomunicazioni del settore dipartimentale Difesa. Per tutte le tratte di cavi a fibre ottiche vanno per quanto possibile utilizzati tracciati esistenti (per es. Swisscom).

#### **Concezione**

Le disposizioni della Base d'aiuto alla condotta dell'esercito concernenti il tracciamento delle singole tratte a fibre ottiche sono messe a confronto con i tracciati Swisscom già esistenti. Sulle tratte parziali in cui sono adempite le prescrizioni di sicurezza DDPS un'utilizzazione comune (DDPS/Swisscom) dei tracciati è vantaggiosa anche per motivi di costi. Per le sezioni critiche lungo le linee ferroviarie, sopra ponti, attraverso gallerie ecc. saranno adottate soluzioni specifiche per il DDPS. Per motivi di sicurezza, le acque sono attraversate sotto il letto.

### **2.3.4 Descrizione del progetto**

I progetti prevedono la realizzazione di tratte di cavi a fibre ottiche tra i singoli impianti del DDPS con le misure costruttive necessarie (per es. lavori di scavo, giunzioni, posa di tubi, montaggio di cavi e canali di protezione).

### **2.3.5 Ambiente – Sicurezza**

#### **Ambiente**

I rifiuti risultanti dai lavori di costruzione e di demolizione saranno smaltiti nel rispetto dell'ambiente. Nel quadro dei lavori di progettazione sono definite di con-

certo con le autorità competenti le misure necessarie nel campo della protezione delle acque, del paesaggio e della natura.

## Sicurezza

Nell'attraversamento di corsi d'acqua, quando il tracciato dei cavi di Swisscom segue un ponte, il tracciato dei cavi del DDPS si separa da quello di Swisscom e attraversa le acque mediante un canale sotto il letto del corso d'acqua. I tracciati visibili lungo le linee ferroviarie e i tracciati esposti presso portali di gallerie non sono utilizzati per la posa dei cavi.

### 2.3.6 Economicità

Con la Strategia in materia di telecomunicazioni del settore dipartimentale Difesa del 25 febbraio 2006, il DDPS ha optato esplicitamente per la realizzazione della rete operativa al fine di disporre di una comunicazione resistente alle crisi. I provider civili non sono in grado di offrire una rete con la disponibilità richiesta e la corrispondente protezione. Un paragone con progetti di costruzione simili per l'allacciamento della Svizzera meridionale e orientale (per es. costi per m di cavo) evidenzia che, per quanto concerne l'intero impianto (cavo e tracciato), esso può essere valutato economico. In virtù dell'utilizzazione comune dei tracciati con Swisscom, combinata con un'eliminazione costruttiva puntuale dei punti deboli (i punti critici come per es. ponti saranno aggirati mediante tracciati propri del DDPS), i costi di costruzione e d'esercizio per la rete operativa possono essere ridotti al massimo.

### 2.3.7 Costi d'investimento e costi registrati finora

#### Suddivisione dei costi secondo il Codice dei costi di costruzione (CCC)

N.	Gruppi principali	Mio. di franchi
0	Fondo	17,475
1	Lavori preparatori	–
2	Edifici	–
3	Attrezzature d'esercizio	–
4	Lavori esterni	–
5	Costi secondari e conti transitori	–
8	Imprevisti	0,925
9	Arredo	–
<b>0–9</b>	<b>Costi complessivi di cui onorari</b>	<b>18,400</b> 0,850
	<b>Credito d'impegno</b>	<b>18,400</b>
Indice aprile 2011 = 101.5 punti Svizzera, ramo edilizio: totale (10.2010 = 100 punti)		IVA: 8 %

Per i lavori di progettazione fino al progetto di costruzione compreso sono stati spesi 0,17 milioni di franchi.

Questi costi sono assunti dal credito quadro per le progettazioni e non sono pertanto compresi nei costi d'investimento.

## **2.3.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale**

### **2.3.8.1 Calcolo dei costi di locazione**

Il calcolo dei costi di locazione considera i valori della sostanza esistente, i nuovi investimenti richiesti e i costi registrati finora (per es. lavori di progettazione). Il calcolo avviene in base al manuale degli immobili della Confederazione dell'AFF.

Testo	Finora (fr.)	Nuovo progetto (fr.)	Totale (fr.)
<b>Costi lordi di locazione</b>	<b>0.00</b>	<b>3 110 000.00</b>	<b>3 110 000.00</b>
Durata ammortamento/vincolo		10 anni	
Inizio della locazione dal		1° gennaio 2015	

### **2.3.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale**

Le necessità dell'utente sono coperte con il personale esistente.

## **2.3.9 Termini**

Data	Testo
Gennaio 2012–dicembre 2012	Procedura di approvazione dei piani di costruzione militari
Gennaio 2013–aprile 2013	Preparazione della fase di costruzione
Maggio 2013–dicembre 2014	Realizzazione
Dicembre 2014	Consegna all'utente

## 2.4

### **Payerne VD Aerodromo Aree delle operazioni di volo Rimessa in efficienza**

Costi	14,5 milioni di franchi
Progetto n.	404.538
Locatario	D6 Forze aeree
Settore d'utilizzazione	Infrastruttura d'impiego FA

#### **2.4.1 Situazione iniziale e interventi necessari**

L'aerodromo di Payerne è la principale base delle Forze aeree ed è sede del comando d'aerodromo di Payerne. La sua sfera di competenza quale Organo di competenza per l'esercizio comprende l'istruzione, l'esercizio (impiego) e la manutenzione degli aviogetti F/A-18 e di elicotteri. Un altro compito è l'esecuzione di trasporti aerei militari con elicotteri nonché l'istruzione sul F-5 Tiger nel quadro dei servizi di perfezionamento della truppa. L'aerodromo di Payerne è in esercizio tutto l'anno.

Parti delle aree di movimento risalgono agli anni Cinquanta. Per assicurare le elevate esigenze riguardo alla disponibilità e alla sicurezza delle aree di movimento sono necessarie analisi periodiche e sistematiche dello stato al fine di appurare le condizioni della superficie, la portanza, l'aderenza e la planarità longitudinale. È così possibile individuare precocemente le necessarie misure di manutenzione e conservazione del valore al fine di realizzarle adeguatamente in modo rapido ed economico.

Le più impellenti misure di manutenzione e consolidamento sono paragonabili ad opere di costruzione stradale. Esse comprendono, a dipendenza della struttura della pavimentazione e della causa del danno, la sostituzione o il rafforzamento dell'inghiaiata, dello strato portante nonché il rinnovo degli strati bituminosi d'usura. In tal modo si ottiene la garanzia delle caratteristiche occorrenti alle operazioni di volo.

Parallelamente alla manutenzione della via di rullaggio Nord, quest'ultima sarà allargata e dotata di un'illuminazione. A tal fine dev'essere allargata la via di rullaggio d'entrata A (collegamento «box Nord» Est con la pista principale) della via di rullaggio Nord dislocandola in direzione Est. Inoltre, vanno munite di riflettori altre due vie di rullaggio Y e Z compresa un'illuminazione del posto di ripristino delle armi degli aerei. Con questo progetto è raggiunto un allineamento alle prescrizioni dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) e dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC).

## 2.4.2 Giustificazione del progetto

Le aree di movimento nel loro assieme sono un elemento fondamentale per le operazioni di voli e la sicurezza aerea. Devono quindi essere sempre in ottimo stato per poter garantire la disponibilità.

L'invecchiamento delle aree di movimento comporta un infragilimento, assestamenti e in seguito la rottura e il distacco di parti del manto. Le parti distaccate del manto sulle vie di rullaggio costituiscono un pericolo di incidente e causano gravi danni ai propulsori. Con questo progetto viene prolungata la durata delle pavimentazioni mediante tempestiva manutenzione dei punti deboli (per es. riparazione di danni causati dai servizi invernali).

Con questo risanamento, le vie di rullaggio saranno rese percorribili da aeromobili della classe B (per es. «Falcon»). Attualmente questi aeroplani più grandi devono rullare indietro sulla pista bloccando nel frattempo le partenze e gli arrivi.

Il necessario prolungamento del terrapieno di protezione davanti all'edificio «box Nord» tocca la corrispondente via di rullaggio d'entrata A della via di rullaggio Nord che di conseguenza dev'essere adattata e spostata a Est.

Attualmente le vie di rullaggio sono prive di illuminazione. Per assicurare gli impieghi in condizioni di oscurità, una corrispondente illuminazione delle vie di rullaggio è necessaria per migliorare la sicurezza aerea.

### *Conseguenze in caso di mancata realizzazione del progetto*

Il manto esistente delle aree di movimento si distaccherà e rimarranno al suolo frammenti lapidei. L'onere d'esercizio per la pulizia delle vie di rullaggio aumenterà sensibilmente. I frammenti lapidei distaccati costituiscono per le operazioni di volo un elevato rischio di incidenti e danni ai propulsori. Le pulizie impreviste delle vie di rullaggio causano blocchi delle vie di rullaggio con relative conseguenze per l'adempimento dei compiti delle Forze aeree (per es. servizio di polizia aerea).

## 2.4.3 Vincoli per la progettazione e concezione

### **Vincoli per la progettazione**

Va assicurato il necessario elevato livello di disponibilità e sicurezza d'esercizio delle aree di movimento.

Il progetto considera altresì:

- l'adattamento delle aree di movimento reso necessario dall'ampliamento autorizzato dei box Nord per gli F/A-18;
- elementi del concetto d'esercizio che prevedono determinati completamenti delle aree di movimento, risultanti da un lato dalle esigenze del servizio di polizia aerea e dall'altro dal perseguito allineamento alle prescrizioni dell'ICAO.

## **Concezione**

La sistemazione delle aree delle operazioni di volo è desunta dai controlli completi delle condizioni di portanza, planarità, aderenza e indeformabilità delle aree di movimento (pista principale e di ridondanza, piste di rullaggio e aree di sosta) effettuati nell'autunno 2010.

### **2.4.4 Descrizione del progetto**

Negli anni 2013–2017 saranno eseguite le seguenti opere:

- manutenzione corrente di tutte le aree delle operazioni di volo, secondo necessità;
- aumento della portanza della pista di rullaggio parallela Nord per l'intera lunghezza e di una sezione della pista principale con sostituzione della pavimentazione di lastre di calcestruzzo mediante una struttura bituminosa;
- allargamento della pista di rullaggio parallela Nord di mezzo metro nel tratto tra gli accessi alle vie di rullaggio;
- approntamento di un'illuminazione dei bordi delle piste di rullaggio e applicazione di una linea mediana riflettente gialla per tutta la lunghezza della pista di rullaggio parallela Nord tra gli accessi alle vie di rullaggio;
- spostamento e adattamento dell'accesso alla via di rullaggio in seguito al prolungamento del terrapieno di protezione davanti all'edificio ampliato dei box Nord;
- rimessa in efficienza della pista di ridondanza nel tratto tra l'attraversamento della *Route de Rueyres-les-Prés* e l'accesso alla via di rullaggio;
- applicazione delle necessarie segnalazioni sulle vie di rullaggio;
- posa di quattro pali di illuminazione per l'illuminazione del posto di ripristino delle armi.



Previsti risanamenti delle vie di rullaggio

## 2.4.5 Ambiente – Sicurezza

### Ambiente

Per preservare le risorse ed evitare trasporti inutili, tutti i materiali edili utilizzabili vengono accuratamente separati e riutilizzati opportunamente sul posto.

Le lastre di calcestruzzo da rimuovere saranno frantumate e poste nuovamente in opera come strato di fondazione e portante.

Laddove possibile i vecchi strati di fondazione vengono riposti in opera.

Lo smantellamento e lo smaltimento dei materiali edili, la manipolazione di materiali inquinati e la scelta di nuovi materiali edili avviene in base alle pertinenti leggi e prescrizioni.

### Sicurezza

Le previste misure costruttive concernono la sicurezza dell'impianto tutt'al più ed esclusivamente durante il periodo d'esecuzione (barriere aperte / recinzioni da sorvegliare).

Per il resto, la realizzazione e l'esecuzione delle previste misure costruttive devono conformarsi alle pertinenti leggi, prescrizioni e disposizioni.

## 2.4.6 Economicità

L'aerodromo di Payerne è la principale base delle Forze aeree e il suo uso a lungo termine è incontestato. Le aree delle operazioni di volo hanno in parte raggiunto la fine del ciclo di vita e devono quindi essere sostituite. Un confronto degli indici di costo con oggetti di riferimento (per es. per m<sup>2</sup> di superficie di via di rullaggio) mette in evidenza che il progetto può essere considerato economico. È stato possibile abbattere i costi di costruzione attuando solo uno standard minimo (per es. con il montaggio di riflettori ottici anziché di un'illuminazione elettrica). Con il progetto proposto è possibile assicurare nel modo più economico la disponibilità delle aree di movimento per il periodo di riferimento in virtù di una drastica riduzione dell'onere di pulizia e riparazione.

Il progetto comporta un moderato aumento dei costi lordi di locazione, motivato dalla realizzazione di provvedimenti atti a incrementare il valore come per esempio l'allargamento delle vie di rullaggio e la realizzazione di un'illuminazione.

## 2.4.7 Costi d'investimento e costi registrati finora

### Suddivisione dei costi secondo il Codice dei costi di costruzione (CCC)

N.	Gruppi principali	Mio. di franchi
0	Fondo	–
1	Lavori preparatori	–
2	Edifici	–
3	Attrezzature d'esercizio	–
4	Lavori esterni	13,712
5	Costi secondari e conti transitori	0,098
8	Imprevisti	0,690
9	Arredo	–
<b>0–9</b>	<b>Costi complessivi di cui onorari</b>	<b>14,500 1,395</b>
	<b>Credito d'impegno</b>	<b>14,500</b>

Indice aprile 2011 = 101.8 punti regione di Ginevra, ramo edilizio: totale  
(10.2010 = 100 punti)

IVA: 8 %

Per i lavori di progettazione fino al progetto di costruzione compreso sono stati spesi 0,13 milioni di franchi.

Questi costi sono assunti dal credito quadro per le progettazioni e non sono pertanto compresi nei costi d'investimento.

## **2.4.8 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale**

### **2.4.8.1 Calcolo dei costi di locazione**

Il calcolo dei costi di locazione considera i valori della sostanza esistente, i nuovi investimenti richiesti e i costi registrati finora (per es. lavori di progettazione). Il calcolo avviene in base al manuale degli immobili della Confederazione dell'AFF.

Testo	Finora (fr.)	Nuovo progetto (fr.)	Totale (fr.)
<b>Costi lordi di locazione</b>	<b>4 120 000.00</b>	<b>295 000.00</b>	<b>4 415 000.00</b>
Durata ammortamento/vincolo		25 anni	
Inizio della locazione dal		1° gennaio 2018	

### **2.4.8.2 Risparmi / ripercussioni sull'effettivo del personale**

In questo progetto i lavori di manutenzione e di tenuta in efficienza comunque necessari sono accorpati.

## **2.4.9 Termini**

Data	Testo
Novembre 2011–settembre 2012	Procedura di approvazione dei piani di costruzione militari
Ottobre 2012–maggio 2013	Preparazione della fase di costruzione
Giugno 2013–ottobre 2017	Realizzazione
Novembre 2017	Consegna all'utente

## **2.5 Credito quadro**

### **2.5.1 Credito quadro (sottoposto al freno alle spese) per progetti fino a 10 milioni di franchi**

È sollecitato un credito quadro per tutti gli immobili sotto la responsabilità del rappresentante del proprietario (armasuisse Immobili) per il mantenimento dell'attuale patrimonio immobiliare e la realizzazione di nuove esigenze. Le priorità sono determinate correntemente tenendo conto degli sviluppi futuri e in stretta collaborazione con i locatari.

## 2.5.2

### Utilizzo di risorse del credito quadro richiesto

Dal credito quadro richiesto vengono utilizzate risorse a favore del portafoglio immobiliare di armasuisse Immobili, che comprende gli immobili destinati all'adempimento dei compiti in relazione all'impiego, all'istruzione e alla logistica della difesa nazionale militare e della sicurezza nazionale. Le cessioni possono essere in relazione a quanto segue:

- studi preliminari, accertamenti preliminari, studi di fattibilità, perizie, prestazioni di consulenti esterni ecc.;
- studi per progetti di costruzione;
- misure edili nell'ambito di nuove costruzioni, trasformazioni, smantellamenti, misure di sicurezza, misure d'approvvigionamento e di smaltimento, impianti di comunicazione e satellitari ecc. fino a 10 milioni di franchi;
- pacchetti di misure estese a più oggetti e ubicazioni (per es. misure di sicurezza, approvvigionamento e smaltimento, adattamenti di legge, adeguamenti a nuovi sistemi tecnici ecc.) con costi d'investimento fino a 10 milioni di franchi per ubicazione;
- misure coordinate per acquisti di immobili e relativi risanamenti;
- equipaggiamento iniziale di nuove costruzioni e ristrutturazioni, in caso di risanamenti e stabili di nuovo acquisto nonché equipaggiamento di nuovi posti di lavoro;
- aumenti non prevedibili dei costi e modifiche dei progetti di costruzione;
- costi supplementari dovuti al rincaro relativi a tutti i progetti di costruzione in fase di realizzazione;
- danni non assicurati a immobili.

---

Composizione del credito quadro (quote pianificate)

---

Progetti 3–10 milioni di franchi	80 000 000 franchi
Progetti di minore entità sino a 3 milioni di franchi a favore di tutti i locatari	60 000 000 franchi
Misure di miglioria sino a 3 milioni di franchi	92 775 000 franchi
Crediti per studi e progettazioni	40 000 000 franchi
Costi supplementari dovuti al rincaro	5 000 000 franchi
<u>Progetti urgenti e non pianificati</u>	<u>9 000 000 franchi</u>
<b>Totale del credito quadro (sottoposto al freno alle spese)</b>	<b>286 775 000 franchi</b>

---

## 2.5.3

### Informazione sulla cessione di crediti d'impegno

Le Camere federali saranno informate sulla cessione di singoli crediti e sull'utilizzazione di questo credito quadro nell'ambito del consuntivo annuale mediante la documentazione complementare «Stato dei crediti d'impegno di armasuisse Immobili».

## **2.5.4 Ripercussioni finanziarie**

### *Costi d'investimento*

In base ai progetti previsti, necessari e urgenti, è sollecitato il seguente credito quadro:

---

<b>Credito quadro (sottoposto al freno alle spese)</b>	<b>286 775 000 franchi</b>
--	----------------------------

---

## **3 Ripercussioni sull'effettivo del personale, sulle finanze e sul calendario dei lavori**

### **3.1 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

I progetti previsti non comportano alcuna ripercussione sostanziale sul fabbisogno di personale dei settori interessati. Tuttavia, se per motivi d'efficienza è possibile risparmiare personale mediante misure relative all'esercizio e all'organizzazione o se è necessario reclutare nuovo personale, tali effetti sono esposti nei corrispondenti progetti.

### **3.2 Ripercussioni finanziarie**

I costi finanziari successivi risultanti dai progetti previsti sono descritti nei singoli progetti. Complessivamente si calcolano per i quattro singoli progetti risparmi annui di circa un milione di franchi, compresi gli oneri per il personale e materiali sia presso armasuisse Immobili sia nel settore dipartimentale Difesa. Inoltre risultano costi lordi di locazione di complessivamente circa 6,77 milioni di franchi. Essi occorrono internamente al DDPS nel quadro del computo delle prestazioni. Non hanno ripercussioni sul finanziamento e comprendono essenzialmente costi calcolati che sono computati all'utente.

Gli investimenti per gli immobili del DDPS sono iscritti nel Preventivo 2012 e nel Piano finanziario della legislatura 2013–2015.

I costi d'investimento sono esposti nei singoli progetti.

### **3.3 Ripercussioni sul calendario dei lavori**

Per quanto riguarda i singoli progetti proposti, si può presumere che dopo lo stanziamento del credito da parte delle Camere federali, la pianificazione dell'esecuzione, le gare d'appalto e la realizzazione inizieranno secondo il calendario previsto.

Non si può tuttavia escludere che singoli termini di realizzazione subiscano ritardi in seguito a opposizioni, ricorsi e vincoli nel quadro delle procedure di approvazione dei piani o delle gare d'appalto oppure che i crediti a preventivo disponibili determinino una dilazione.

## **4 Freno alle spese**

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b della Costituzione federale<sup>11</sup>, le disposizioni in materia di sussidi, i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera. Di conseguenza, gli articoli 2 (credito complessivo) e 4 (credito quadro) del decreto federale sugli immobili del DDPS per l'anno 2012 (disegno) sono sottoposti al freno alle spese.

## **5 Aspetti giuridici**

Il presente messaggio si fonda sulla competenza generale della Confederazione di adottare i provvedimenti necessari per l'adempimento dei suoi compiti.

Inoltre sono determinanti:

- gli articoli 21–27 della legge federale del 7 ottobre 2005<sup>12</sup> sulle finanze della Confederazione;
- l'articolo 1 dell'ordinanza dell'Assemblea federale del 18 giugno 2004<sup>13</sup> concernente le domande di crediti d'impegno per acquisti di fondi o per costruzioni;
- l'articolo 28 dell'ordinanza del 5 dicembre 2008<sup>14</sup> sulla gestione immobiliare e la logistica della Confederazione.

La competenza dell'Assemblea federale di autorizzare i crediti sollecitati risulta dall'articolo 167 della Costituzione federale. In virtù dell'articolo 25 della legge del 13 dicembre 2002<sup>15</sup> sul Parlamento, l'atto normativo assume la forma di un decreto federale semplice che non sottostà a referendum.

## **6 Rapporto con il programma di legislatura**

Essendo un oggetto che ricorre a scadenza annuale, il messaggio sugli immobili del DDPS non figura nel programma di legislatura.

<sup>11</sup> RS **101**

<sup>12</sup> RS **611.0**

<sup>13</sup> RS **611.051**

<sup>14</sup> RS **172.010.21**

<sup>15</sup> RS **171.10**