



Scheda informativa

17.09.2010

Costi delle reti infrastrutturali nazionali 2010-2030

Le cifre indicate nelle tabelle riportate qui di seguito non vanno intese come il risultato di previsioni esatte dei costi connessi al potenziamento e alla manutenzione delle reti infrastrutturali nazionali di qui al 2030, bensì come approssimazioni a ordini di grandezza sommarie. La qualità delle stime varia considerevolmente a seconda delle condizioni, molto diverse tra loro, dei singoli settori. Le stime dei costi per le reti infrastrutturali finanziate dal mercato (corrente elettrica, aviazione e telecomunicazioni) si basano – laddove disponibili – sui dati forniti dai settori interessati e si riferiscono unicamente ai lavori d'ampliamento (e non a quelli di manutenzione) della rete; a causa della grande incertezza sugli sviluppi in ambito economico e tecnico, in alcuni casi si è dovuta operare una mera estrapolazione di dati passati.

1. Strade

a) Fabbisogno finanziario

Potenziamento	Programma	Fondo/Finanziamento	Fabbisogno finanziario ¹
In corso/deciso	Potenziamento ordinario	Finanziamento speciale traffico stradale	13 600
	Completamento della rete	Fondo infrastrutturale	8500
	Eliminazione dei problemi di capacità	Fondo infrastrutturale	5500
	27 600		
In esame	Complementi della rete urgenti ²	Finanziamento speciale traffico stradale	5400
	Altri ampliamenti nell'ambito del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità ³	Finanziamento speciale traffico stradale/Fondo infrastrutturale	6400 – 10 000
	Adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali ⁴	Finanziamento speciale traffico stradale	4000
	15 800 – 19 400		
Totale 2010-2030			43 400 – 47 000



- 1 Mio. fr., stato dei prezzi 2005, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro (stima).
- 2 Si tratta dei progetti della circonvallazione di Morges e dell'autostrada della Glattal che, secondo quanto riportato nel Messaggio sul programma concernente l'eliminazione dei problemi di capacità, andrebbero assolutamente realizzati.
- 3 Completamenti urgenti della rete o realizzazione di corsie supplementari, senza finanziamento. Il limite inferiore, di 6,4 mrd. fr., si riferisce agli investimenti necessari per realizzare i progetti riportati nel modulo 3 del programma; quello superiore, di circa 10 mrd. fr., sarebbe raggiunto se nell'area di Ginevra, invece di ampliare la strada nazionale esistente, venisse realizzato il progetto relativo all'attraversamento del Lemano a Ginevra e nell'area di Heiterberg–Baregg venisse completata la rete.
- 4 Ampliamento delle attuali strade cantonali, sempre che queste vengano integrate nella rete delle strade nazionali.

Manutenzione	Programma	Fondo/Finanziamento	Fabbisogno finanziario ¹
In corso	Manutenzione ordinaria	Finanziamento speciale traffico stradale	17 800
Eventuale	Adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali ²	Finanziamento speciale traffico stradale ³	3100 – 3500
Totale 2010-2030			20 900 – 21 300

- 1 Mio. fr., stato dei prezzi 2005, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro (stima).
- 2 Manutenzione delle attuali strade cantonali, eventualmente da integrare nella rete delle strade nazionali; dai 50 ai 70 mio. fr. circa all'anno saranno adibiti agli standard più elevati in ambito di ampliamento e di manutenzione delle strade nazionali.
- 3 Conformemente alla decisione del Consiglio federale del 14 aprile 2010, spetta ai Cantoni coprire i costi (pari a 105 mio. fr. all'anno) per l'esercizio e la manutenzione delle strade che saranno gestite dalla Confederazione.

b) Mezzi disponibili

I fondi richiesti, stimati a 64,3–68,3 miliardi di franchi, dovranno essere ricavati da tasse stradali a destinazione vincolata. Nel Messaggio dell'11 novembre 2009 concernente l'eliminazione dei problemi di capacità il Consiglio federale ha rilevato che, già dal 2015, le tasse a destinazione vincolata non saranno più sufficienti a coprire il fabbisogno ordinario a causa dell'incremento delle uscite di fronte a entrate stagnanti o addirittura in calo (cfr. cap. 7.1.8). Per garantire il finanziamento speciale del traffico stradale, il Consiglio federale giudica necessario aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali, così come indicato nella tabella qui sotto:

Aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali	ct./l.
Garanzia del fabbisogno ordinario (mantenimento della qualità, completamento della rete ed eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, traffico d'agglomerato)	7
Completamenti della rete (circonvallazione di Morges, autostrada nella Glattal)	3 – 4
Adeguamento del decreto concernente la rete (integrazione delle strade principali esistenti nella rete delle strade nazionali)	3
Mantenimento dei contributi ai progetti ferroviari («Ferrovia 2030»)	3 – 4
Compensazione delle perdite indotte di entrate (p. es. involuzione del fenomeno di chi regolarmente valica la frontiera per fare il pieno)	2 – 4
18 – 22	



2. Ferrovia

a) Fabbisogno finanziario

Potenziamento	Programma	Fondo/Finanziamento	Fabbisogno finanziario ¹
In corso/deciso	NFTA ²	FTP	10 000
	Ferrovia 2000, 1 ^a fase ²	FTP	200
	Raccordo RAV ²	FTP	800
	Protezione contro il rumore ²	FTP	1500
	SIF ³	FTP	6500
	Programma d'agglomerato ³	Fondo infrastrutturale	2800
			21 800
In esame ⁴	Ferrovia 2030 ³	FTP ⁵	12 000 - 21 000
Totale 2010-2030			33 800 - 42 800

1 Mio. fr.

2 Fabbisogno finanziario effettivo per il completamento della rete dal 2010, compresi l'imposta sul valore aggiunto e il rincaro (stima).

3 Soltanto rete ferroviaria delle FFS/ferrovie private, stato dei prezzi 2008, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro (stima).

4 Il Consiglio federale sta esaminando due varianti per un importo rispettivo di 12 e 21 mrd. fr.

5 Comporta una proroga della durata del Fondo FTP ed entrate supplementari.

Manutenzione	Programma	Fondo/Finanziamento	Fabbisogno finanziario ¹
In corso	Infrastruttura esistente delle FFS e ferrovie private ²	Bilancio ordinario	46 000
	Costi successivi degli ampliamenti della rete ³	Bilancio ordinario	6000
Totale 2010-2030			52 000

1 Mio. fr., stato dei prezzi 2008, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro (stima provvisoria).

2 Estrapolazione della spesa attuale di ca. 1,8 mrd. fr. all'anno più 0,5 mrd. fr. all'anno per l'impegno finanziario supplementare che sarà necessario per il mantenimento durevole della qualità degli impianti esistenti, secondo quanto è risultato dalla seconda valutazione – richiesta dall'UFT – sull'audit della rete presentato dalle FFS.

3 Senza il progetto «Ferrovia 2030», in base a una quota di 4 ct. all'anno di manutenzione per ogni franco investito.



b) Mezzi disponibili

Fatta eccezione per il programma d'agglomerato, finanziato con il Fondo infrastrutturale, il potenziamento futuro della rete ferroviaria dovrà essere finanziato con il Fondo FTP. Le entrate a destinazione vincolata che alimentano il fondo (TTPCP, IVA per mille e imposta sugli oli minerali) servono a finanziare i grandi progetti ferroviari decisi dal Parlamento; non si possono tuttavia escludere ritardi legati alla liquidità del fondo. Le misure volte a potenziare l'infrastruttura ferroviaria dovranno essere finanziate con versamenti supplementari nel Fondo FTP (cfr. art. 10 cpv. 5 LSIF); nell'ambito della procedura di consultazione concernente il progetto «Ferrovia 2030» il Consiglio federale intende sottoporre a discussione la proposta di ricavare questi introiti introducendo una tassa ferroviaria per la variante d'investimento di 12 miliardi di franchi e, per quella di 21 miliardi, destinando la quota cantonale della TTPCP al finanziamento dell'infrastruttura; naturalmente sarebbero mantenute le entrate a destinazione vincolata di cui sopra. Saranno inoltre necessari mezzi supplementari per coprire l'aumento delle uscite legate all'esercizio, alla manutenzione e al mantenimento della qualità della rete ferroviaria.

3. Aviazione

Potenziamento	Programma/progetto	Fabbisogno finanziario ¹
In corso	Aeroporto di Zurigo ²	1400 – 6500
	Aeroporto di Ginevra ³	1600 – 2000
	Aeroporto di Basilea-Mulhouse ⁴	500
	Sicurezza aerea ⁵	1000
Totale 2010-2030		4500 – 10 000

2 Stime approssimative dei costi (incl. misure di protezione contro il rumore ed espropriazione) per tutte le varianti d'esercizio riportate nel rapporto dell'UFAC dell'8 dicembre 2006 sul processo PSIA, inclusa quella della costruzione di una pista parallela. Nel caso in cui si decidesse di abbandonare definitivamente quest'ultima variante, le stime dei costi andrebbero adeguate di conseguenza.

3 Fonte: SIAA.

4 Fonte: UFAC.

5 Skyguide SA: estrapolazione degli investimenti medi materiali negli ultimi 5 anni.



4. Corrente elettrica

Potenziamento	Programma/progetto	Energia	Fabbisogno finanziario ¹
Pianificato	Energie rinnovabili (incl. forze idriche) ²	5 TWh	8000 – 10 000
	2 centrali nucleari ^{3,4}	20 TWh	10 000 – 12 000
	max. 5 impianti di cogenerazione ^{3,4}	3 TWh	2000
	3 centrali ad accumulazione con pompaggio ³	–	3000
	Rete di trasmissione servizio pubblico ⁴	–	6000
Totale 2010-2030			29 000 – 33 000

1 Mio. fr., stato dei prezzi 2007, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro (stima).

2 Dati: Swisselectric, investimenti relativi al periodo fino al 2035.

3 In base alla strategia energetica del Consiglio federale, il consumo di elettricità deve essere stabilizzato a lungo termine. In tal modo non dovranno essere necessarie tutte le riserve di capacità indicate. Inoltre, non saranno realizzate in nessun caso più centrali nucleari e 5 impianti di cogenerazione contemporaneamente.

4 Indicazioni: Swissgrid. Esclusi la rete ferroviaria e i cavi interrati.

5. Gas

Nessun dato disponibile.

6. Telecomunicazioni

Potenziamento	Programma/progetto	Fabbisogno finanziario ¹
In corso ²	Tutte le reti ³	40 000
Totale 2010-2030		40 000

1 Mio. fr., stato dei prezzi 2008, senza imposta sul valore aggiunto e rincaro.

2 Considerata l'intensa dinamicità del settore delle tecnologie, non è possibile fare delle previsioni sugli investimenti relativi a progetti fino al 2030. Le stime sono un'estrapolazione degli investimenti medi reali dei fornitori svizzeri di servizi di telecomunicazione tra il 2004 e il 2008 (fonte: ASUT).

3 Il potenziamento della rete in fibra ottica che arriva fino alle case degli utenti (FTTH) è iniziato solo nel 2008 e quindi non è compreso nei dati storici. A seconda degli standard adottati, si preventivano dai 12,6 ai 14,2 mrd. fr. per poter estendere la rete in fibra ottica all'80% della popolazione; una copertura completa costerebbe probabilmente dai 21,4 ai 23,9 mrd. fr. (fonte: UFCOM).