

Rapporto sulle infrastrutture 2019

→ Per infrastrutture

svizzere ancora

più affidabili, dinamiche

e innovative

RESPONSABILI DI PROGETTO



KURT LANZ

Membro della Direzione, Responsabile Infrastrutture, Energia e ambiente presso economiesuisse.

kurt.lanz@economiesuisse.ch



BEAT RUFF

Responsabile supplente Infrastrutture, Energia e ambiente presso economiesuisse.

beat.ruff@economiesuisse.ch



LUKAS FEDERER

Collaboratore scientifico Infrastrutture presso economiesuisse.

lukas.federer@economiesuisse.ch

Rivolgiamo i nostri ringraziamenti ai membri delle commissioni Infrastrutture ed Energia e ambiente di economiesuisse nonché alle Camere di commercio per la loro collaborazione al presente rapporto. Ringraziamo inoltre in particolare i membri del gruppo d'accompagnamento ad hoc.

COMMISSIONE INFRASTRUTTURE



MARCEL DOBLER

Consigliere nazionale, Presidente di ICTSwitzerland, membro del Comitato di economiesuisse e Presidente della Commissione Infrastrutture di economiesuisse.

COMMISSIONE ENERGIA E AMBIENTE



REMO LÜTOLF

Presidente del Consiglio d'amministrazione di Ruag Holding AG, membro del Comitato di economiesuisse e Presidente della Commissione Energia e ambiente di economiesuisse.

MEMBRI DEL GRUPPO DI ACCOMPAGNAMENTO

- Aargauische Industrie- und Handelskammer AIHK
- Aerosuisse - Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt
- Associazione svizzera dell'industria del gas ASIG
- asut - Associazione svizzera delle telecomunicazioni
- auto-suisse
- Avenery Suisse
- Avenir Suisse
- Cemsuisse - Verband der Schweizerischen Cementindustrie
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG
- Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie CVCI
- Handelskammer beider Basel hkbb
- KEP+Mail - Servizi postali privati
- scienceindustries - Wirtschaftsverband Chemie Pharma Life Sciences
- SIAA - Swiss International Airports Association
- Società svizzera degli impresari costruttori
- SPEDLOGSWISS - Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica
- strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS
- SUISSEDIGITAL - Verband für Kommunikationsnetze
- Swiss Banking - Associazione svizzera dei banchieri
- Swisscom SA
- Swiss International Airlines SA
- Swissmem - Associazione dell'industria metalmeccanica ed elettrica
- VAP - Verband der verladenden Wirtschaft
- Verband des Schweizerischen Versandhandels
- Zürcher Handelskammer ZHK

→ Contribuiamo al futuro delle nostre infrastrutture!

INFRASTRUTTURE DI QUALITÀ RAPPRESENTANO UNO DEI PUNTI DI FORZA DELLA SVIZZERA NELLA CONCORRENZA TRA PIAZZE ECONOMICHE. TUTTAVIA, IL CONTESTO CAMBIA CONTINUAMENTE, RAGIONE PER LA QUALE ECONOMIE-SUISSE SI IMPEGNA A FAVORE DI UNO SVILUPPO COSTANTE DELLE INFRASTRUTTURE SVIZZERE.

→ Cara lettrice, caro lettore.

Siamo lieti di presentarvi, per la quarta volta dopo il 2010, il Rapporto di economiesuisse sulle infrastrutture. Questa pubblicazione sottolinea l'importanza detenuta dalle infrastrutture per la piazza economica svizzera e il nostro Paese in generale. Esse sono un fattore di successo a cui dobbiamo dedicare pazienza e cura. Il contesto politico, economico e tecnologico sta cambiando rapidamente e le sfide che lo accompagnano aumentano. I fenomeni mondiali come la digitalizzazione, il riscaldamento climatico e la crescente interdipendenza delle economie sfociano in una maggiore intensità di utilizzo, maggiori conflitti nell'utilizzo delle infrastrutture e in una successione più rapida dei cambiamenti delle nuove tendenze sui mercati. È dunque ancora più importante poter contare su condizioni quadro appropriate e affidabili per preservare la qualità dell'approvvigionamento e rimanere aperti a nuovi sviluppi.

Nel corso della passata legislatura, si è mosso molto nella politica delle infrastrutture. Quale controparte del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, è stato approvato dal popolo e dai Cantoni il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, garantendo così il finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto a medio termine. E il Parlamento ha potuto adottare su questa base tre importanti progetti d'ampliamento e di trasformazione. Anche in altri settori sono stati compiuti dei progressi: la strategia energetica 2050 è stata accettata dal popolo, le Camere federali hanno approvato la revisione della legge sulle telecomunicazioni e sono iniziati i lavori per la revisione della legge sul CO₂. Inoltre, sono sorte a livello politico tutta una serie di progetti, iniziative e idee, dal Mobility Pricing a Cargo Sous Terrain, passando dall'apertura del mercato dell'elettricità. Di fronte a questa moltitudine di temi, si rischia talvolta di perdere di vista l'es-



HEINZ KARRER
Presidente
economiesuisse



MONIKA RÜHL
Presidente della
Direzione generale

senziale. Ed è proprio questo che la nostra pubblicazione intende evitare. Essa fa il punto della situazione e può servire da spunto per una politica delle infrastrutture favorevole all'economia. Dall'analisi emerge chiaramente che la situazione di partenza della Svizzera è indubbiamente eccellente, ma affinché la qualità delle infrastrutture resti uno dei nostri punti forti rispetto alla concorrenza internazionale, occorre prendere nei prossimi anni delle decisioni appropriate. L'appello all'azione è dunque inequivocabile.

I responsabili politici ed economici devono operare congiuntamente all'adozione di concetti confermati e sviluppare nuove soluzioni. Con questo rapporto vogliamo dare un primo impulso per affrontare questa sfida. La pubblicazione è stata resa possibile soprattutto grazie al notevole impegno di un gran numero dei nostri 150 membri, che ci hanno permesso di considerare le preoccupazioni specifiche e pratiche, ma anche di affrontare aree di tensione e sfide globali. Cogliamo questa occasione per ringraziare di cuore i nostri membri per questo sforzo. Insieme ai nostri soci e a voi, cari lettori, vogliamo andare avanti e modellare il paesaggio delle nostre future infrastrutture verso una maggiore affidabilità, dinamismo e innovazione.

Vi auguriamo una piacevole lettura e ci rallegriamo di partecipare a una discussione vivace e appassionante.

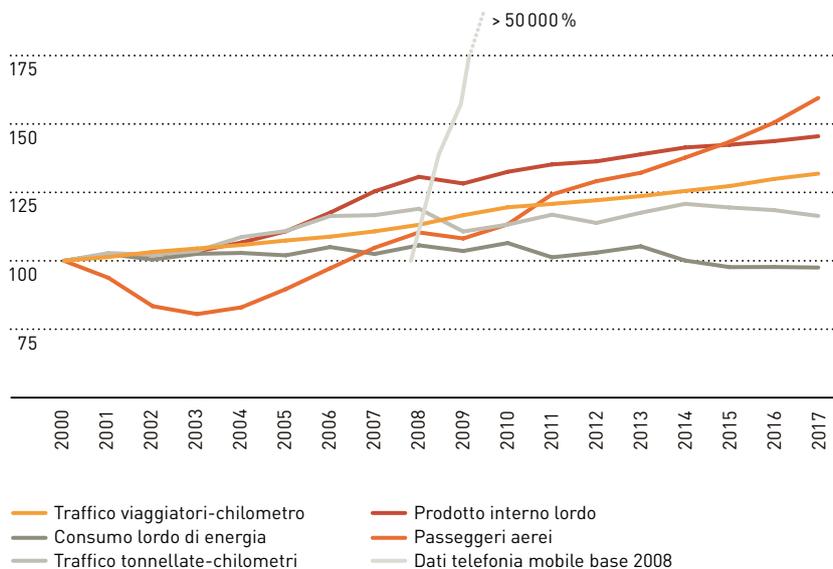
→ Rafforzare la spina dorsale della competitività economica

LA POLITICA SVIZZERA IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE HA BISOGNO DI NUOVI IMPULSI. ECONOMIESUISSE HA DEFINITO SEI SETTORI NEI QUALI BISOGNA AGIRE NELL'AMBITO DELLA LEGISLATURA 2019-2023.

Infrastrutture adeguate alle esigenze del futuro costituiscono una base importante per la competitività economica della Svizzera. Le infrastrutture stradali, ferroviarie, di comunicazione, elettriche e molte altre permettono una mobilità fluida e affidabile delle merci, delle persone, dell'energia, dell'elettricità e delle informazioni attraverso il Paese e oltre le sue frontiere. In quasi tutti i settori, esse agevolano l'attività economica e favoriscono il benessere. Le nostre infrastrutture hanno dunque una funzione centrale e la loro efficienza garantisce l'attrattività della piazza economica e dello spazio abitativo. L'adempimento di questa funzione diventa sempre più complicato – l'intensità di utilizzo di quasi tutte le infrastrutture è considerevolmente aumentata in questi ultimi anni e in alcuni casi le sta spingendo ai limiti delle loro capacità, ciò che genera conflitti e una minore affidabilità. Le previsioni per il futuro mostrano che lo sviluppo proseguirà in questa direzione. Nel contempo, il settore delle infrastrutture è confrontato a sfide importanti quali il cambiamento climatico, lo sviluppo territoriale, la gestione delle esternalità o le nuove tecnologie.

Grafico 1:
Utilizzo delle infrastrutture rispetto all'aumento del PIL
Dopo il 2000

→ Gli oneri che pesano sulle infrastrutture aumentano con l'intensità di utilizzo.



Fonte: Ufficio federale di statistica (UST) (2018, 2019, 2019a e 2019b), Ufficio federale dell'energia (UFE) (2019), Ufficio federale della comunicazione (UFCOM) (2019)

Per rispondere alla crescente domanda e ai futuri sviluppi, sono necessarie infrastrutture supplementari, ma soprattutto sempre più efficienti. La digitalizzazione e il progresso tecnologico aprono nuove possibilità e prospettive promettenti. Grazie alle nuove tecnologie, la Svizzera può aumentare l'efficienza e ridurre i costi in tutti i settori, sia attraverso una rete intelligente nel settore elettrico «Smart Grid», la telefonia mobile 5G o la gestione del traffico sulle strade nazionali basata su dati in tempo reale. Con le corrette premesse organizzative, gli investimenti possono essere realizzati in maniera più intelligente, ciò che permette di ottenere risultati migliori più rapidamente. Si tratta di un compito comune della politica, dell'amministrazione e dell'economia che dev'essere affrontato affinché la Svizzera disponga anche tra 20 anni di una solida base infrastrutturale per preservare la sua competitività. L'economia ritiene che nei prossimi anni occorrerà implementare le seguenti misure:

→ **Sviluppare le infrastrutture in funzione della domanda e adeguarle alle future necessità**

Che si tratti del settore del traffico, delle reti elettriche o di comunicazione, per poter assolvere la loro funzione le infrastrutture svizzere devono essere disponibili in maniera affidabile. Gli utenti devono poter contare su un elevato livello di affidabilità. Nel settore pubblico, i politici devono dare priorità alle loro decisioni d'investimento e lasciarsi maggiormente guidare dall'efficienza economica, dalla domanda attuale e da scenari futuri realistici. Abbiamo bisogno di un approccio proattivo di continuo miglioramento, che ottimizzi le soluzioni esistenti e ne permetta di nuove. Laddove il settore privato investe nelle infrastrutture d'interesse pubblico, le condizioni quadro devono essere concepite tenendo conto del futuro, al fine di assicurare la certezza del diritto e di pianificazione a lungo termine, nonché mantenendo gli incentivi agli investimenti. Parallelamente, le innovazioni – con le relative incertezze – dovrebbero poter essere sviluppate senza problemi.

→ **Procedure pragmatiche ed efficienti**

La pianificazione e la realizzazione di progetti infrastrutturali sono fondamentalmente complesse e costose, ciò che spiega i tempi lunghi per la realizzazione. Un ampio diritto di ricorso può inoltre ritardare notevolmente le procedure e generare incertezze. Da una parte, questa complessità e durata sono il risultato di crescenti conflitti tra l'interesse all'utilizzo e gli interessi di protezione. Dall'altra parte, si tratta di un effetto secondario del processo politico e dell'organizzazione federale. La capacità di agire e reagire è oggi troppo bassa, poiché le condizioni di pianificazione sono sfavorevoli. Nel contempo, la domanda eccede l'offerta in molte zone, ciò che richiederebbe urgentemente un rapido sviluppo delle infrastrutture. L'agilità e la sicurezza delle procedure devono essere migliorate affinché la pianificazione e l'azione proattiva nel settore delle infrastrutture diventino nuovamente possibili. Soprattutto la durata delle procedure deve essere abbreviata. In occasione della valutazione deve nuovamente essere concesso maggior peso ai fatti, ai dati scientifici e ai principi legittimati democraticamente. Occorrono infine delle semplificazioni nell'attuazione di progetti, che devono essere realizzate congiuntamente con il settore privato.

→ **Più interconnessione, resilienza più elevata**

I progressi tecnologici portano ad una convergenza di vari settori e a crescenti sinergie fra tutte le infrastrutture della rete, ad esempio tra l'approvvigionamento elettrico, le reti di comunicazione e la mobilità. Una politica moderna delle infrastrutture deve anticipare, riflettere e sfruttare queste evoluzioni. La pianificazione, la realizzazione, la gestione, la manutenzione e l'utilizzo non possono più essere considerati isolatamente. Le interfacce tra l'hardware, i software e gli attori coinvolti devono funzionare senza problemi. Grazie ad una maggiore interconnessione, possono essere dissociate l'efficienza e l'evoluzione dei costi e gli investimenti nelle infrastrutture possono generare un ulteriore vantaggio marginale. Una maggiore interconnessione implica anche il raggiungimento di ridondanze mirate per aumentare la resistenza di tutte le infrastrutture – ad esempio nel settore dei trasporti, dove le interfacce intermodali sono divenute nettamente più importanti. Tuttavia, la complessità deve rimanere entro limiti gestibili, in particolare nelle situazioni di crisi quali le interruzioni di corrente, le perturbazioni del traffico ferroviario, ecc.

→ **Risolvere i conflitti di utilizzo, procedere ad una reale ponderazione degli interessi**

Per rispondere alle crescenti esigenze degli utenti le infrastrutture devono poter essere sviluppate. I bisogni corrispondenti devono dunque essere debitamente considerati e confrontati con gli interessi ambientali e di pianificazione del territorio. Una ponderazione professionale degli interessi tiene conto in maniera uguale di tutti i bisogni e stabilisce delle priorità in funzione del luogo. Nessun interesse e nessuna misura politica può pretendere di godere da sola della massima priorità. Nel campo delle infrastrutture, occorre in particolare considerare nel modo più equilibrato possibile le esternalità positive e negative delle decisioni. È necessaria una valutazione completa e differenziata.

→ **Aumentare la trasparenza, proteggere la concorrenza**

I mercati delle infrastrutture sono quasi esclusivamente dei mercati monopolistici o ex mercati monopolistici. Per quanto riguarda la prestazione di servizi, sono coinvolte in egual misura le imprese vicine allo Stato con una posizione dominante sul mercato e le imprese private. In linea di principio il «jobsharing» tra attori pubblici e privati nel settore delle infrastrutture si è dimostrato valido e ha portato a buoni risultati. Affinché la coesistenza resti possibile e tale costellazione non produca effetti economici negativi (ad esempio penetrazione in mercati concorrenziali da parte di imprese pubbliche), è necessaria una governance d'impresa efficace da parte della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni. Anche la trasparenza e l'equità delle procedure d'appalto devono essere rafforzate. La qualità globale e il valore aggiunto delle infrastrutture e dei servizi connessi ne risultano migliorati.

→ Più innovazione e spazio per nuove idee

Per l'economia svizzera le soluzioni stabili rappresentano un obiettivo importante. Tuttavia, la stabilità non significa il mantenimento dell'esistente, bensì al contrario la promozione del dinamismo e lo sviluppo permanente. La Svizzera deve restare una piazza favorevole alla tecnologia. Per questo occorre, anche nel settore delle infrastrutture, lasciare più spazio a nuove idee e allo spirito imprenditoriale che generano l'innovazione – non solo a livello tecnico, ma anche in termini di processi e modelli economici. Il settore privato può fornire un contributo decisivo a questo proposito se, in futuro, i responsabili politici creeranno degli spazi mirati per la sperimentazione e le soluzioni innovative e semplificheranno la cooperazione tra i fornitori di infrastrutture pubbliche e private. L'agilità supplementare che ne deriva è indispensabile per permettere alla Svizzera di difendere la sua posizione di leader a livello internazionale.



Conclusione

La Svizzera dipende dalla propria capacità di tutelare e sviluppare le sue infrastrutture, nonché di mantenerle ai vertici della tecnologia. Questo richiede risorse finanziarie e l'accesso a tecnologie innovative. Non bisogna sottovalutare l'accettazione e il sostegno politico e sociale in materia. Ogni effetto negativo di nuove tecnologie o della costruzione di infrastrutture deve imperativamente essere proporzionale ai benefici che ne derivano. Occorre evitare valutazioni unilaterali.

→ Lo sviluppo dinamico dei mercati richiede un maggior margine di manovra

LA POLITICA SVIZZERA DELLE INFRASTRUTTURE SI TROVA PIÙ CHE MAI AL CENTRO DI TENSIONI TRA DIVERSI SVILUPPI. I PIÙ IMPORTANTI SONO TRASVERSALI, OSSIA DEVONO ESSERE GESTITI DA TUTTI I SETTORI, DAI TRASPORTI, ALLA COMUNICAZIONE, PASSANDO PER L'ENERGIA.



Trend: Progressi tecnologici rapidi

Oggi più che mai la disponibilità di tecnologie moderne è una condizione fondamentale per l'innovazione. L'incessante progresso tecnologico genera nuovi prodotti e servizi. Questo favorisce anche il settore delle infrastrutture, dove da tempo la digitalizzazione è penetrata in tutti i settori. In questo settore contraddistinto abitualmente da una forte stabilità e da cicli d'investimento lunghi, il dinamismo è aumentato sensibilmente. La pianificazione, la costruzione, la gestione, l'utilizzo e la manutenzione di infrastrutture «tradizionali» possono essere organizzati in modo molto più efficiente. Parallelamente, è soprattutto l'economia privata che investe nelle infrastrutture digitali, ultimamente in particolare nell'informatica cloud. Gli importanti investimenti – giustificati da buone condizioni quadro (stabilità, protezione dei dati, sicurezza d'approvvigionamento, manodopera qualificata) – nei centri di trattamento dei dati in Svizzera, permettono ad altri settori economici di beneficiare direttamente e in tutta sicurezza di un'infrastruttura moderna.

Sfida: la Svizzera deve rimanere flessibile

Università, start up e imprese affermate: tutte contribuiscono all'innovazione. Si tratta di un movimento dal basso verso l'alto, favorito dalla libera concorrenza e da un intervento limitato dello Stato. Tradizionalmente, il settore delle infrastrutture è molto regolamentato e contraddistinto da strutture piuttosto rigide. Questa contraddizione deve essere superata affinché le nuove tecnologie e i nuovi modelli commerciali possano essere messi in pratica il più facilmente possibile: la capacità di adattamento deve essere aumentata. Nel caso delle infrastrutture digitali, questo concerne ad esempio la cybersicurezza e la politica dei dati. Nei settori tradizionali della politica delle infrastrutture, le condizioni quadro rilevanti sono ancora troppo orientate al mantenimento di strutture e al protezionismo a favore degli attori coinvolti. Il mantenimento di situazioni acquisite e lo «Swiss finish» sono però quasi sempre costosi, inefficaci e dunque inadeguati.

**Trend: Convergenza dei settori**

Lo sviluppo tecnologico permette un'interazione sempre migliore tra i vari settori delle infrastrutture. Le sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni, dell'energia e di tutti gli altri sono sempre più numerose. Stanno emergendo anche nuove interfacce per l'economia, che devono essere plasmate in modo significativo. Un successo in questo campo faciliterà degli approcci globali preziosi per l'economia, ad esempio degli abbinamenti nei settori dell'elettricità, dell'energia e del trasporto o ancora le offerte di mobilità multimodali per i viaggiatori. Queste soluzioni globali sono sviluppate dall'economia privata e diffuse sul mercato. Esse hanno il potenziale di rendere meno costose e più efficienti la fornitura e l'utilizzo di infrastrutture. Il legislatore deve prevedere semplificazioni mirate, che permettano di sfruttare questo potenziale, ad esempio promuovendo le interfacce di dati aperti presso gli attori pubblici.

Sfida: Ridurre la complessità e la vulnerabilità

Più i limiti tra i settori delle infrastrutture si confondono e le sinergie aumentano, più tutto questo crea delle interdipendenze e delle costellazioni complesse. Il ruolo centrale dei dati e l'importanza primordiale delle infrastrutture di comunicazione e di cloud di dati comporteranno una gestione particolarmente efficace dei rischi. In un mondo digitalizzato e interconnesso, sarà sempre più difficile evitare, riconoscere e combattere delle manipolazioni o degli attacchi. Oltre a migliorare l'efficienza, la convergenza può anche aumentare la vulnerabilità. Lo Stato deve dunque, con l'economia privata, elaborare delle soluzioni praticabili per ridurre la vulnerabilità rispettando i principi della libertà economica e della certezza del diritto. La piazza industriale svizzera non deve subire nessun pregiudizio rispetto alle piazze concorrenti e la Svizzera deve, laddove ciò è opportuno, aderire a soluzioni internazionali.



Trend: Internazionalizzazione

Situata nel cuore geografico dell'Europa, la Svizzera è da sempre una piattaforma per il trasporto di fattori di produzione. Il corridoio di trasporti che segue il Reno e attraversa le Alpi riveste a tal proposito un'importanza eccezionale. In termini di volumi annui, il traffico merci transalpino d'importazione, d'esportazione e di transito supera oggi i 40 milioni di tonnellate¹. Questo asse è però instabile in caso di incidenti e il coordinamento tra nazioni confinanti è lacunoso, come in occasione dell'incidente che ha comportato la chiusura del tratto di Rastatt nel 2017. Le perdite economiche di quasi due miliardi di euro² che ciò ha comportato mostrano le gravi conseguenze che infrastrutture insufficienti possono avere per l'economia e il benessere.

Con le sue esigue dimensioni, la Svizzera intrattiene però strette relazioni economiche con i propri vicini. Basilea e Ginevra, due dei principali centri economici del Paese, si trovano nelle immediate prossimità della frontiera e hanno solidi legami con gli Stati limitrofi. Queste relazioni si manifestano sotto forma di impieghi, ma anche di investimenti privati e progetti infrastrutturali comuni come l'EuroAirport, l'aeroporto binazionale di Basilea-Mulhouse.

Sfida: La Svizzera deve restare aperta e sicura di sé

L'interdipendenza mondiale aumenta in tutti i settori. Nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ad esempio, i più grandi attori al mondo sono oggi dei fornitori americani e cinesi di piattaforme. Queste piattaforme svolgono oggi un ruolo imprescindibile nell'economia svizzera a livello di infrastrutture, ad esempio attraverso la messa a disposizione di reti IT. Per evolvere verso un'economia a creazione di valore ancora maggiore, dobbiamo contare su un'infrastruttura digitale moderna. In quest'ottica, la Svizzera deve restare aperta e orientata al dialogo, ma anche sicura di sé nei negoziati. Una solida integrazione internazionale, l'interoperabilità, la flessibilità e l'affidabilità sono allora determinanti per la qualità della nostra piazza economica.

Per l'aviazione e i trasporti terrestri, gli accordi bilaterali devono essere sviluppati se necessario e la Svizzera deve impegnarsi a favore di un maggior coordinamento europeo per i trasporti. Le tendenze protezionistiche, come l'appello a controllare gli investimenti per alcuni settori e infrastrutture critici, non invece sono di aiuto per la piazza economica.

→ ¹ Ufficio federale dei trasporti (UFT) (2017)

→ ² Hanseatic Transport Consultancy (2017)



Trend: Accettazione minore delle esternalità

Fondamentalmente, gli investimenti nelle infrastrutture hanno un effetto positivo sull'economia. Da un lato, la costruzione, la gestione e la manutenzione creano degli impulsi economici diretti e la domanda aumenta. Dall'altro, la produttività dell'insieme dell'economia progredisce a lungo termine poiché importanti fattori di produzione (informazioni, beni, persone, energia ed elettricità) possono circolare meglio. Questo miglioramento della produttività si traduce in un numero maggiore di impieghi e in salari più alti. Benché le infrastrutture contribuiscano al benessere della Svizzera, l'accettazione sociale del loro sviluppo e in particolare del ricorso a nuove tecnologie è in calo. Occorre considerare seriamente le esternalità come il rumore, le emissioni inquinanti, le esigenze del suolo o le radiazioni non ionizzanti e non trattarle con leggerezza. Gli interessi di primaria importanza, come la protezione della salute e del paesaggio sono invece sufficientemente considerati dal diritto federale e sul piano delle procedure. Al contrario, non si tiene abbastanza conto degli interessi economici (impieghi, creazione di valore).

Sfida: Valutazione degli interessi individuali e collettivi

Affinché la Svizzera possa continuare a beneficiare degli effetti positivi dello sviluppo delle infrastrutture e soddisfare le elevate esigenze dei suoi utenti, è necessario garantire un'adeguata integrazione delle esigenze economiche e delle basi scientifiche. Bisogna valutare accuratamente le conseguenze collettive e individuali piuttosto che lasciare che il numero crescente di conflitti di utilizzo porti all'emarginazione degli interessi legittimi della maggioranza. In particolare, occorre riconoscere che il ricorso alle moderne infrastrutture digitali è il presupposto per uno sviluppo verso attività economiche a valore aggiunto.

Troppo spesso, il problema di «Not in my backyard» si pone anche con i progetti infrastrutturali: i benefici delle nuove tecnologie e degli edifici sono apprezzati, ma nessuno vuole subire nel proprio ambiente gli effetti collaterali (negativi). In altre parole, i benefici sono benvenuti, ma i costi dovrebbero essere sostenuti da qualcun altro. Un esempio attuale e ricorrente a questo proposito è l'idea di protezione eccessiva e l'impegno a mantenere lo status quo nella pianificazione del territorio (sotto forma di zone IFP, di protezione delle terre agricole o di progetto di revisione del Concetto «Paesaggio svizzero»).



Trend: Più Stato, meno concorrenza

I mercati delle infrastrutture sono quasi esclusivamente monopoli attuali o ex monopoli di Stato. Se, storicamente, questa soluzione era giustificata a seguito della fornitura di beni meritori da parte dei poteri pubblici, le strutture corrispondenti sono sempre state relativamente statiche, costose e non orientate all'innovazione. Con le crescenti esigenze dei consumatori e con la progressiva digitalizzazione, esse sono sempre meno in grado di fornire prestazioni efficienti. Per questo i mercati delle telecomunicazioni e del trasporto ferroviario sono stati interamente liberalizzati – quelli dei servizi postali e dell'elettricità solo parzialmente – e per questo che lo Stato ha abbandonato il proprio ruolo di fornitore a beneficio di un ruolo di garante. Il tutto con effetti chiaramente positivi: grazie all'apertura del mercato delle telecomunicazioni e alla concorrenza tra operatori, la Svizzera dispone di eccellenti reti di comunicazione, finanziate dal settore privato.

Sfida: Rafforzare il ruolo dell'economia privata

Gli sforzi di liberalizzazione si sono indeboliti negli ultimi anni. Resiste un monopolio statale residuo nel mercato postale mentre l'apertura completa del mercato dell'elettricità si fa attendere da diversi anni. Inoltre, i settori liberalizzati non sono stati sistematicamente privatizzati. La maggior parte delle imprese statali è molto dominante sul mercato ed è nel contempo esposta ad elevate esigenze politiche. Gli ambienti politici si aspettano un rendimento usuale nel mercato, ma concepiscono il servizio pubblico in modo non redditizio. Le imprese pubbliche cercano allora altre fonti di entrata su mercati concorrenziali, dove esse si misurano al settore privato, ma con disparità di trattamento. Da qui l'importanza di proteggere la concorrenza leale, di mirare all'autofinanziamento del servizio pubblico, di creare la massima trasparenza sulle eventuali sovvenzioni – e di ridurle. L'obiettivo dev'essere quello di proseguire con la privatizzazione sistematica laddove un intervento dello Stato sulle imprese e sulla concorrenza non s'impone.



Trend: Diventa possibile un servizio di base migliore a costi inferiori

I progressi tecnologici e le soluzioni innovative permettono un servizio più efficiente con infrastrutture meno costose. Questo è molto positivo per i servizi di base (universale). L'attuale servizio della periferia con i servizi di base, comparativamente costoso e dominato dalle sovvenzioni, potrà essere redditizio ricorrendo alle nuove tecnologie. Per le reti di comunicazione dipendenti dal servizio universale, ad esempio, la tecnologia 5G offre una valida alternativa in termini economici e senza tangibili svantaggi rispetto alla rete fissa. Gli ambienti politici continuano tuttavia ad insistere sulle esigenze specifiche per un servizio via cavo, ossia un'estensione sussidiata della rete fissa. Lo stesso vale nel settore postale, che in alcuni casi ha criteri di accessibilità anacronistici che non sono più in linea con le possibilità tecnologiche e le abitudini di utilizzo.

Sfida: Promuovere la comprensione di un servizio pubblico moderno

I progressi tecnologici offrono la possibilità di ripensare il servizio pubblico in Svizzera. La politica dovrebbe definire in linea di principio il servizio desiderato e in modo neutrale dal punto di vista tecnologico, nonché individuare i fornitori idonei mediante bandi di concorso. Gli impulsi soprattutto del settore privato potrebbero allora aiutare a migliorare il rapporto qualità/prezzo e a ridurre la necessità di sovvenzioni. Questo comporta però una migliore comprensione e accettazione sociale delle nuove forme di offerta.

Strada



→ Piazzamento dell'infrastruttura stradale svizzera nel Competitiveness Report 2019 del World Economic Forum.



1000

Importo pro capite in franchi investito nella rete stradale nel 2018

73 015

Lunghezza in chilometri della rete stradale svizzera: il 72% di strade comunali, il 25% di strade cantonali e il 3% di strade nazionali

20 %

Percentuale di rete stradale che sarà regolarmente satura entro il 2040 in mancanza di ampliamento di infrastrutture

98 %

La quota della rete di strade nazionali terminate a fine 2018 secondo il decreto sulla rete delle strade nazionali del 1960

86 %

Percentuale dei costi del trasporto privato motorizzato finanziata dagli utenti

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Revisione del diritto della circolazione stradale
- Progetto di prestazioni di mobilità multimodale
- Prossima tappa di sviluppo delle strade nazionali
- Programma a favore del traffico d'agglomerato
- Finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura stradale

→ La mobilità sulla strada deve diventare di nuovo affidabile

LA STRADA È LA PRINCIPALE INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO DELLA SVIZZERA PER LE MERCI E LE PERSONE E DISPONE DI UN IMPORTANTE POTENZIALE PER IL FUTURO. TUTTAVIA, CON L'AUMENTO DEI PROBLEMI DI CAPACITÀ, ESSA NON RIESCE PIÙ A GARANTIRE UN TRASPORTO AFFIDABILE. È DUNQUE NECESSARIO AUMENTARE RAPIDAMENTE LE CAPACITÀ E ADOTTARE NUOVI APPROCCI PER UN UTILIZZO PIÙ EFFICIENTE DI QUESTE ULTIME.

Il trend dello sviluppo del traffico mantiene a medio termine e pone grandi sfide per le infrastrutture.

Situazione attuale: Rapida crescita della mobilità

L'aumento del traffico resterà il trend dominante del traffico stradale a medio e lungo termine. Rispetto al 2010, la Confederazione si attende che la strada assorbirà la maggior parte della crescita del traffico entro il 2040. Essa prevede un aumento del traffico motorizzato individuale di circa il 18% a 15 miliardi di persone-chilometri, mentre il trasporto di merci sulla strada dovrebbe aumentare del 33% a 5,5 miliardi di tonnellate-chilometri. I trasporti pubblici (strada e ferrovia) dovrebbero in totale registrare una crescita del 51% per raggiungere 11 miliardi di persone-chilometri. Se ci si riferisce alla quota attuale della prestazione di trasporto, è probabile che circa un quarto di questo aumento sia attribuibile al trasporto stradale³.

I problemi di capacità concernono anche la rete secondaria

L'aumento del traffico comporta un utilizzo intenso delle infrastrutture che supera sempre più frequentemente le capacità disponibili. Nel 2018, si sono registrate 25366 ore di congestione del traffico sulla rete delle strade nazionali. L'anno precedente, il costo economico degli ingorghi stradali aveva raggiunto i 925 milioni di franchi⁴.

Le strade nazionali sopportano il carico principale del volume di traffico. Pur rappresentando solo il 3% circa della rete in chilometri, gestiscono il 43% del traffico passeggeri e il 67% del traffico pesante. Esse svolgono così un'importante funzione di drenaggio captando il traffico delle strade comunali e cantonali restituendolo a destinazione. Questa funzione è particolarmente importante nei punti nevralgici della rete globale, in particolare sull'asse est-ovest e attorno agli agglomerati.

→ ³ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) (2016)

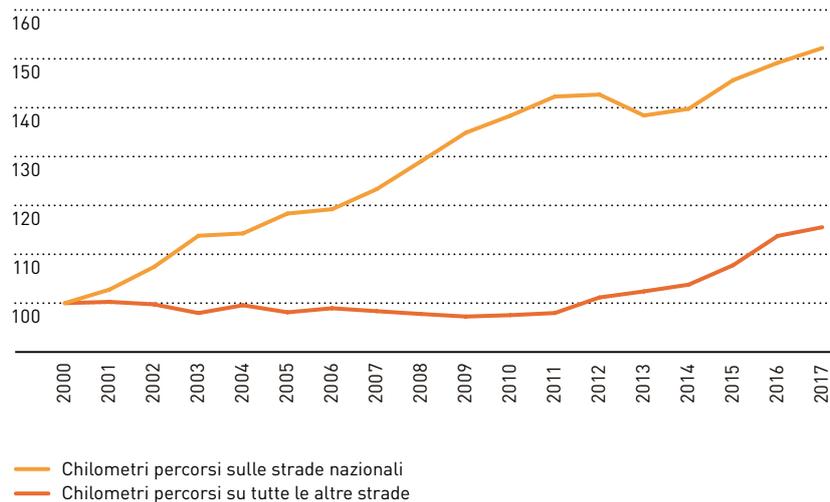
→ ⁴ Ufficio federale delle strade (USTRA) (2019)

Con l'aumento del numero di ore di code stradali, le strade nazionali non possono più adempiere a sufficienza alla loro funzione di trasporto. Questo provoca uno scarico inopportuno del traffico sulla rete secondaria, come si osserva già da qualche anno⁵. Questa evoluzione dimostra al contempo che l'espansione delle infrastrutture non è un motore della domanda di trasporto. Al contrario, la loro estensione e il loro sviluppo garantiscono un funzionamento perfetto dell'insieme della rete e delle sue varie componenti.

Grafico 2: Chilometri percorsi sulla rete delle strade svizzere

2000=100%, in milioni di
veicoli-chilometri

→ L'aumento dei colli di bottiglia
sulle strade nazionali comporta un
aumento del traffico sulle strade
cantonali e comunali.



Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA) (2019)

Erosione della base di finanziamento

Con il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), la Confederazione ha giustamente creato uno strumento di finanziamento delle infrastrutture a lungo termine. Tuttavia, la stabilità di questo finanziamento potrebbe essere compromessa a partire dal 2030: secondo le ultime previsioni, il saldo del fondo sarà allora vicino allo zero e saranno necessari ulteriori fondi per coprire i costi previsti⁶. Nel contempo, le fonti di finanziamento più importanti oggi (sovrattassa sugli oli minerali, tassa sui carburanti) appor-teranno sempre meno a seguito della tendenza alla decarbonizzazione della mobilità. Il rincaro di queste tasse provoca fenomeni quali il turismo oltre frontiera o lo sviluppo di altre tecnologie di propulsione.

→ ⁵ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) (2016)

→ ⁶ strasseschweiz

Occorre aumentare l'efficienza degli strumenti esistenti per mantenere e sviluppare le infrastrutture.

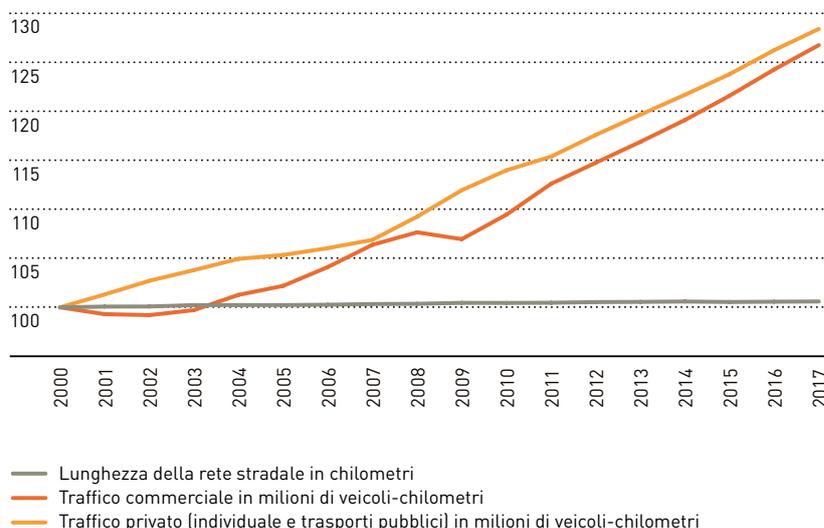
Sfida: Ampliamento delle capacità in funzione della domanda

Grazie al Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) e al programma a favore del traffico d'agglomerato, la Confederazione dispone di strumenti solidi per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture stradali e favorire uno sviluppo basato sulla domanda. La pratica si rivela più delicata, poiché la realizzazione dei progetti è complessa e richiede molto tempo. È dunque più difficile attuare il programma PROSTRA in maniera mirata: finora, i principali beneficiari del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato non sono stati i progetti che hanno mostrato il miglior risultato costi/benefici, bensì quelli la cui maturità è sufficiente e che beneficiano di una potente lobby politica. Tuttavia, i progetti di circonvallazione e di aggiramento dei grandi agglomerati (Basilea, Ginevra) contribuirebbero a migliorare il funzionamento dell'insieme della rete.

Grafico 3: Lunghezza della rete stradale e utilizzo

2000 = 100 %

→ La domanda si sviluppa indipendentemente dalle infrastrutture disponibili.



Fonte: Ufficio federale di statistica (UST), (2018a, 2019a et 2019b)

Il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato si scontra con notevoli difficoltà: in primo luogo, a causa di incentivi sbagliati nel processo di pianificazione le risorse finanziarie provenienti dai fondi confluiscono verso altri vettori di trasporto. La strada tende ad essere sfavorita, benché essa dovrebbe beneficiare delle risorse del fondo FOSTRA ad essa attribuite. Ciò non corrisponde più ad una pianificazione basata sulla domanda e costituisce un pessimo segnale per l'approvvigionamento di importanti zone economiche. Secondo, la lentezza dell'attuazione dei programmi d'agglomerato diventa problematica considerato come le corrispondenti sovvenzioni federali restino bloccate più a lungo del previsto.

Forme di mobilità intelligenti e interconnesse permettono un migliore utilizzo delle capacità.

Un utilizzo più efficiente delle infrastrutture grazie alla tecnologia e a nuovi modelli commerciali

Benché la strada assorba, e di gran lunga, il volume di traffico più importante, la sua efficienza resta limitata. Nel 2015, il tasso d'occupazione medio di un veicolo era solo di 1,6 persone e le congestioni rappresentavano circa l'86% delle ore di coda. Sulle tratte critiche come l'A1 o l'A2, la congestione non è più limitata ai due periodi di punta della giornata, bensì si verifica sull'arco di tutta giornata.

La digitalizzazione offre numerose possibilità per migliorare l'efficienza del traffico stradale: dall'ottimizzazione della costruzione, alla gestione operativa, alla manutenzione e alla gestione del traffico, ai servizi più orientati al cliente e all'utilizzo di veicoli autonomi. Sebbene l'impatto esatto del progresso tecnico sulla domanda di trasporto non possa ancora essere valutato con certezza, si può supporre che le nuove possibilità offerte dalla tecnologia favoriranno un trasporto stradale più affidabile, più sicuro e più rispettoso dell'ambiente. Il presupposto per sfruttare questo potenziale è una corrispondente apertura da parte del legislatore. La popolazione è sempre più propensa a soluzioni di mobilità più convenienti ed efficienti, come «mobility as a service» o il crescente utilizzo di e-monopattini e e-bikes condivise nelle aree urbane. Questi modelli commerciali possono anche contribuire ad un uso più efficiente delle infrastrutture. Gli ostacoli all'ingresso sul mercato di nuovi modelli commerciali che migliorano l'efficienza devono essere appianati. Il sistema dovrebbe consentire di sfruttare il potenziale di efficienza di una nuova tecnologia nel modo più rapido e completo possibile.

Il finanziamento delle infrastrutture dev'essere garantito anche per una mobilità «pulita».

Un modello di finanziamento per il futuro

Il finanziamento delle infrastrutture potrebbe nuovamente costituire un pomo della discordia a medio e lungo termine quando le risorse del FOSTRA diminuiranno e occorrerà dare una priorità più rigorosa agli investimenti nell'ambito del processo politico. Se dal lato delle spese queste difficoltà possono essere attenuate dalle riforme della pianificazione e dell'attuazione delle infrastrutture, il problema è esogeno sul piano delle entrate. Oggi, la maggior parte del finanziamento delle infrastrutture assume la forma di tasse sui carburanti. A seguito dell'evoluzione del mercato, la mobilità sulla strada tende a diventare un servizio a basse emissioni. Occorre dunque trovare un modello di finanziamento sostenibile a medio termine, adeguato alle nuove realtà e che garantisca lo sviluppo, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture con fondi stanziati a lungo termine. Questo modello dev'essere concepito con una logica multimodale che includa anche i trasporti pubblici.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

L'ECONOMIA SVIZZERA DIPENDE DA UN SISTEMA DI TRASPORTO AFFIDABILE. LA RETE STRADALE ATTUALE FATICA A GARANTIRE QUESTA AFFIDABILITÀ. PER RISTABILIRE QUESTA COMPETITIVITÀ, ABBIAMO BISOGNO DI UNA STRATEGIA PER IL FUTURO E DI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE STRADALI A PIÙ LIVELLI



Migliorare l'organizzazione dello sviluppo delle infrastrutture

Le esigenze per l'ampliamento delle infrastrutture sono già oggi elevate e continueranno ad aumentare in futuro. I progetti devono dunque essere pianificati e attuati più rapidamente. A tale scopo, occorre sfruttare le possibilità tecniche, e in particolare il «Building Information Modelling (BIM)», che permette una messa in rete più efficiente delle varie fasi e dei partecipanti al progetto. Una migliore circolazione dell'informazione può contribuire a ridurre gli errori, i doppi e i costi per tutto il ciclo di vita di una costruzione. L'Ufficio federale delle strade ha appena lanciato i suoi primi progetti pilota⁷. Le considerazioni relative al ciclo di vita e l'attenzione concessa alla sostenibilità devono essere prioritarie. Dal punto di vista organizzativo, nuove forme di cooperazione devono essere introdotte per aumentare la flessibilità e permettere l'utilizzo ottimale di nuovi approcci metodologici quali il «Building Information Modelling» concernente i dati degli edifici. Anche l'efficienza nel funzionamento e nella manutenzione deve essere aumentata. In questo contesto, le filiali dell'Ufficio federale delle strade dispongono di un potenziale di ottimizzazione, come ad esempio ha rilevato il Controllo federale delle finanze (CDF) nel 2017⁸.

→ ⁷ Emch + Berger AG (2019)

→ ⁸ Controllo federale delle finanze (CDF) (2018)



Creare condizioni quadro favorevoli all'utilizzo delle nuove tecnologie e all'apertura di nuovi mercati

In linea di principio, gli interventi normativi per promuovere le singole tecnologie non sono efficaci. Per far promuovere l'innovazione sono invece necessarie condizioni quadro favorevoli. Tenuto conto dell'automazione e delle catene di mobilità multimodali, il mercato della mobilità ha soprattutto bisogno di una politica dei dati intelligente e di interfacce virtuali e fisiche tra i diversi vettori di trasporto. In quest'ottica, devono essere adottate delle precauzioni per garantire delle interfacce di dati aperti – nel senso di un libero accesso ai dati pubblici – tra le unità amministrative interessate e le imprese di trasporto vicine allo Stato. Un simile approccio migliorerà l'interoperabilità tra i sistemi di trasporto e faciliterà l'entrata di nuove imprese sul mercato. Inoltre, l'aumento della dinamica concorrenziale favorirà lo sviluppo di offerte di servizi multimodali attrattivi («Seamless Travel»).



Modello di finanziamento: Chiarire le questioni in sospeso

Per garantire il finanziamento delle infrastrutture a lungo termine, la politica deve studiare nuovi approcci in grado di adattarsi all'evoluzione del mercato a livello delle forme di offerte e delle tecnologie di propulsione. Un'attenta osservazione dell'evoluzione della situazione mostra che il Mobility Pricing è inevitabile a lungo termine. Se la Confederazione esaminasse seriamente questa opzione, il Mobility Pricing nel settore stradale dovrebbe sostituire la tassa sui carburanti, la sovrattassa sugli oli minerali e le tasse sui veicoli a motore e garantire il finanziamento del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Nel settore dei trasporti pubblici, essa deve dunque sostituire i modelli tariffari attuali e aumentare in misura massiccia il finanziamento da parte degli utenti. La priorità non dovrebbe essere concessa al controllo del traffico, né ad un'imposizione supplementare dei diversi modi di trasporto (principio di neutralità in materia di quota-parte fiscale).

Nel complesso, in questo settore restano ancora sospese numerose questioni; esse dovranno essere chiarite ad uno stadio precoce allo scopo di garantire una certezza sufficiente sul piano del diritto e della pianificazione.

Traffico ferroviario



→ Piazzamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera nel Competitiveness Report 2019 del World Economic Forum.



27%

Quota di merci trasportate dalla ferrovia all'interno del Paese

70,5%

Quota di merci in transito attraverso la Svizzera sul treno

17

Costi, in miliardi di franchi, dei trasporti pubblici in Svizzera (2016). Soltanto la metà di questo importo è coperta dagli utenti

27,9%

Tasso d'occupazione medio dei treni FFS (2018)

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Proseguire lo sviluppo del concetto di trasporto merci ferroviario
- Riforma del trasporto regionale di passeggeri
- Progetto di prestazioni di mobilità multimodale
- Legge sul trasporto sotterraneo delle merci
- Attuazione del pacchetto ferroviario dell'UE

→ Superare il blocco delle riforme della ferrovia

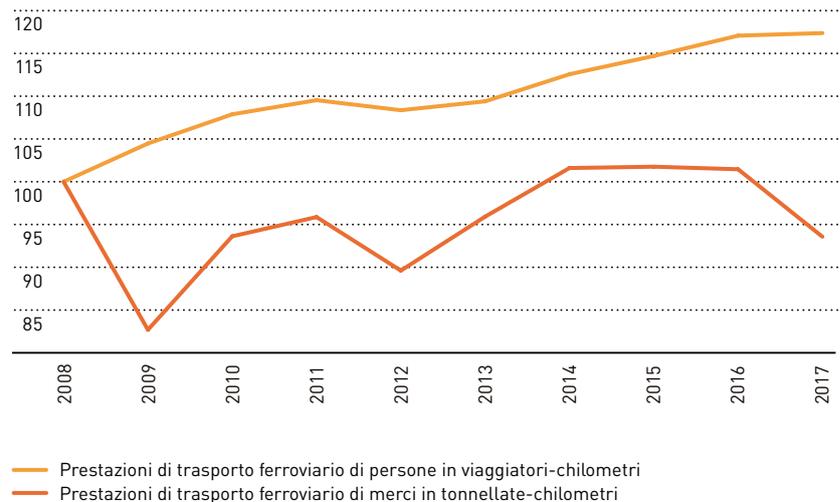
IL SISTEMA FERROVIARIO SVIZZERO È TROPPO STATICO. SEBBENE LA QUALITÀ SIA ANCORA ELEVATA RISPETTO ALLE NORME INTERNAZIONALI, LA COMPETITIVITÀ CON GLI ALTRI VETTORI DI TRASPORTO STAGNA E LA COLLETTIVITÀ PAGA UN PREZZO RELATIVAMENTE ELEVATO PER IL SERVIZIO OFFERTO. CONSIDERATA L'IMPORTANZA ECONOMICA DELLA FERROVIA, OCCORRE SUPERARE IL BLOCCO PERSISTENTE DELLE RIFORME.

Situazione attuale: Evoluzione divergente della domanda di trasporto di merci e viaggiatori

Oggi, la ferrovia assorbe circa il 16% del traffico viaggiatori. Il traffico merci è pari al 37%, con un traffico di transito di circa due terzi. La tendenza negli ultimi anni è stata molto differenziata: il trasporto passeggeri è aumentato, mentre il trasporto ferroviario è cresciuto in modo più forte rispetto al trasporto complessivo. La crescita del trasporto merci, invece, è stagnante. Questo nonostante i costanti sforzi politici per spostare il traffico sulla ferrovia. La Confederazione ritiene che il trasporto passeggeri su rotaia crescerà del 42% tra il 2015 e il 2040, mentre il volume del traffico merci aumenterà del 45%².

Grafico 4:
Sviluppo delle prestazioni del trasporto ferroviario di viaggiatori e di merci
2008 = 100%

→ In questi ultimi dieci anni le prestazioni di trasporto hanno registrato un'evoluzione contrastante.



Fonte: Ufficio federale di statistica (2019 e 2019a)

→ ² Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) (2016)

I costi e i prezzi del trasporto ferroviario non evolvono in maniera sufficientemente positiva.

Investimenti pubblici elevati, debole aumento dell'efficienza

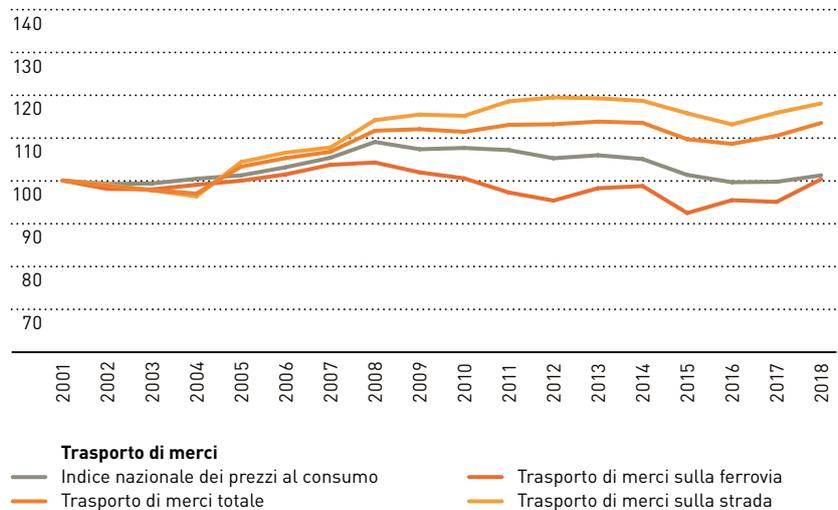
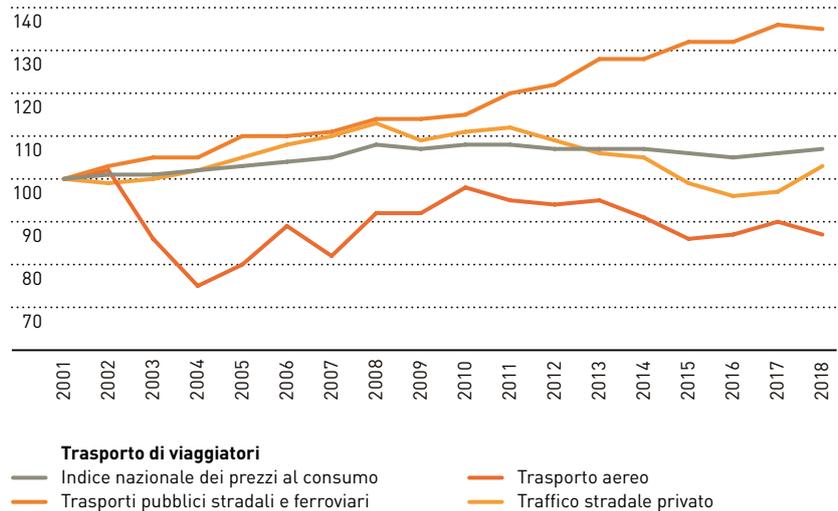
A seguito dell'aumento globale della domanda, la Svizzera investe attualmente somme considerevoli nel sistema ferroviario e proseguirà su questa via anche in futuro. L'offerta, la gestione e la manutenzione costano ai contribuenti circa 8 miliardi di franchi all'anno. Entro il 2035, la Confederazione prevede di investire 13 miliardi di franchi supplementari nelle infrastrutture.

Nonostante questo sforzo considerevole, i costi unitari della ferrovia non diminuiscono né per il trasporto dei viaggiatori né per quello delle merci, ciò che non spinge il livello dei prezzi nella giusta direzione. Gli investimenti realizzati sono limitati e non apportano dunque alcun guadagno d'efficienza. Nel trasporto delle persone, il divario di costi tra la strada e la ferrovia è in costante crescita. E se il trasporto ferroviario di merci mostra un'evoluzione positiva dei prezzi, questo concerne unicamente il transito – che rappresenta oltre il 75% delle tonnellate-chilometri – e non il traffico interno. Infine, tutto ciò si traduce in una stagnazione del livello dei prezzi. Da parte sua, il trasporto stradale di merci è considerevolmente rincarato dopo l'inizio del millennio.

Grafico 5:
In alto: Evoluzione dei prezzi per il trasporto di persone rispetto all'indice svizzero dei prezzi alla produzione
 2001 = 100 %

In basso: Evoluzione dei prezzi per il trasporto di merci rispetto all'indice svizzero dei prezzi alla produzione
 2001 = 100 %

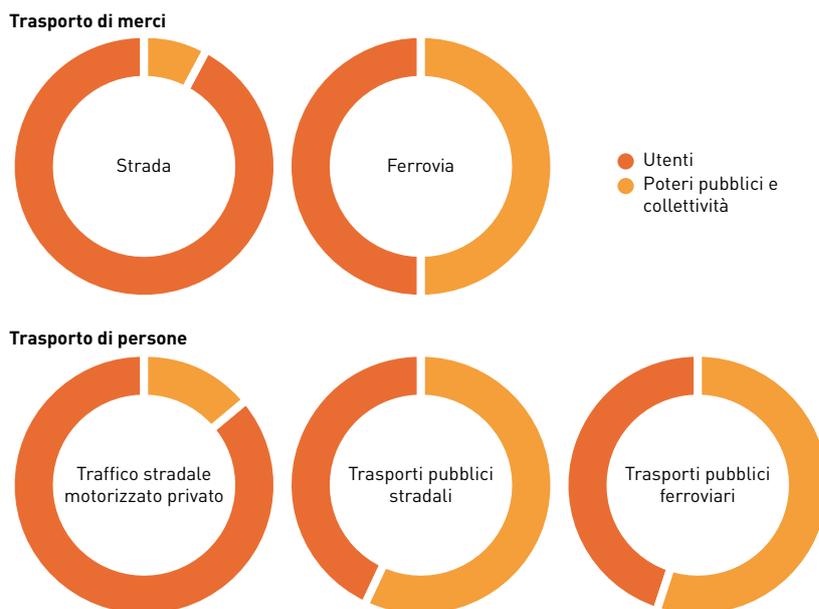
→ Negli ultimi 20 anni, i prezzi delle ferrovie hanno registrato un'evoluzione diversa: nel trasporto passeggeri sono relativamente alti, nel trasporto merci sono relativamente bassi, soprattutto per quanto concerne il transito.



Fonte: Ufficio federale di statistica (2018b e 2018c)

Grafico 6:
Ripartizione dei costi del trasporto
2015

→ La ferrovia si caratterizza per un grado di autofinanziamento comparativamente basso.



Fonte: Ufficio federale di statistica (2019c)

La ferrovia beneficerebbe di una concorrenza intramodale ed intermodale controllata.

Molto protezionismo e poca concorrenza

L'intensità della concorrenza intramodale nel settore ferroviario resta bassa. L'apertura del mercato dei trasporti di merci da parte della ferrovia decisa nell'ambito della Riforma ferroviaria 1 non è mai stata attuata in maniera coerente e il mercato è ancora dominato da FFS Cargo. Per quanto concerne il trasporto di viaggiatori, l'arrivo di BLS nel traffico a lunga distanza ha costituito un timido passo verso l'apertura del mercato, che tuttavia non ha beneficiato di un adeguato sostegno politico né di una procedura d'aggiudicazione trasparente. Nella concorrenza intermodale, gli operatori ferroviari sviluppano riflessi protezionistici nei confronti dei nuovi attori del mercato quali gli operatori di bus a lunga distanza o i fornitori di servizi di mobilità multimodale. Le ferrovie svizzere si sviluppano così nel senso contrario di quello del resto dell'Europa. Con il quarto pacchetto ferroviario, l'UE ha chiaramente aperto la strada ad una maggiore concorrenza sforzandosi ad esempio di liberalizzare completamente il trasporto di viaggiatori. La Svizzera non sfuggirà a questa evoluzione, soprattutto se l'obiettivo è quello di garantire collegamenti internazionali efficaci.

Sfida: Complessità e pesantezza dell'offerta

La concezione dell'offerta di servizi ferroviari è fortemente politicizzata. Lo sviluppo dell'infrastruttura e dell'offerta ferroviaria si basa spesso su criteri di politica regionale piuttosto che sui bisogni effettivi della domanda. L'introduzione del processo PROSTRA ha contribuito ad una discussione più razionale e obiettiva, per lo meno per quanto concerne lo sviluppo delle infrastrutture. A livello della pianificazione dell'offerta, ci si sforza inoltre di ottimizzare e aumentare l'efficienza delle prestazioni nell'ambito della riforma del trasporto regionale di viaggiatori («riforma TRV»). A seguito del numero elevato di attori coinvolti e della complessità delle procedure, è però molto difficile garantire uno sviluppo coerente della ferrovia in linea con la domanda.

L'automazione e il collegamento in rete riducono lo sforzo di coordinamento nell'ambito del sistema ferroviario.

La tecnologia razionalizza i compiti sistemici

Numerose interfacce importanti nella gestione ferroviaria attuale funzionano essenzialmente in maniera analogica. Questo concerne sia il contesto nazionale sia quello internazionale e complica la circolazione dell'informazione tra i gestori di infrastrutture, le compagnie ferroviarie e i clienti. Per questo il settore della logistica chiede da tempo una gestione integrata dei cantieri di costruzione che rafforzi la trasparenza e coinvolga tutti gli attori interessati dal trasporto ferroviario di merci.

La digitalizzazione costituisce una leva importante per ottenere semplificazioni: grazie all'automazione e alla messa in rete, il progresso tecnico riduce il bisogno di strutture complesse e migliora il flusso di informazioni. In un mondo digitalizzato, una simile domanda riduce lo sforzo di coordinamento, poiché la sincronizzazione reciproca è più efficiente grazie agli ausili tecnologici. Di conseguenza, il funzionamento del mercato dipende meno dai sistemi centrali e dai gestori del sistema.

Le condizioni per aumentare le prestazioni restano sfavorevoli rispetto al trasporto viaggiatori.

Persistente discriminazione del trasporto di merci

Nel corso dell'ultima legislatura il miglioramento delle condizioni quadro del trasporto ferroviario di merci è rimasto molto al di sotto delle aspettative. Il progetto d'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria non ha fondamentalmente rimesso in discussione la discriminazione del traffico merci rispetto al settore viaggiatori. Ciò avrebbe richiesto, ad esempio, la separazione organizzativa delle ferrovie federali per il trasporto passeggeri e merci o un sistema di tariffazione dei prezzi del tracciato trasparente basato sul principio di causalità. Il fabbisogno già elevato di tracce orarie per il traffico merci sarà coperto (quasi completamente) solo quando sarà completata la fase di ampliamento 2035. Il trasporto merci su rotaia si trova quindi ad affrontare tempi difficili, poiché le capacità sono scarse. Al contempo, si accentuano le richieste politiche di un maggiore trasferimento modale, anche se il trasporto su strada è molto più avanti in termini di orientamento al cliente e sta recuperando il ritardo sul piano dell'intensità delle emissioni e della compatibilità ambientale.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

LA FERROVIA È UN SEGMENTO INDISPENSABILE DEL SISTEMA DI TRASPORTO. PER POTER AUMENTARE L'EFFICIENZA LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DEV'ESSERE OTTIMIZZATO E IL SISTEMA ORGANIZZATO MEGLIO.



Ragionare in termini di prestazioni invece di forme di offerte

Nell'elaborazione della loro offerta, le ferrovie devono orientarsi maggiormente alle esigenze effettive sul lato della domanda e meno ai vincoli politici e alle dipendenze tecnologiche. Le clienti e i clienti devono poter contare su un elevato livello di affidabilità e puntualità. A medio termine, FFS Cargo deve cercare di diventare completamente indipendente nel settore del trasporto merci e, se necessario, va privatizzata per migliorare la sua competenza in materia di prezzi e di orientamento alle prestazioni. Ciò aumenterà l'importanza del trasporto merci nell'intero sistema ferroviario e, ad esempio, renderà più facile soddisfare l'esigenza di catene logistiche combinate flessibili. Nel trasporto viaggiatori, la concezione dell'offerta dev'essere sistematicamente basata sui bisogni della clientela piuttosto che sulle forme di offerte tradizionali. Anche qui, l'argomento decisivo è quello della multimodalità: le ferrovie devono potersi integrare nelle catene di mobilità flessibili e combinabili tra di loro. Il miglioramento dell'autofinanziamento del traffico ferroviario è una condizione imperativa per riuscirci.



Promuovere una concorrenza controllata nel trasporto viaggiatori

La tendenza del sistema ferroviario ad isolarsi dal mondo esterno e la rigidità della sua organizzazione sono fonti d'inefficienza economica e generano un peggioramento del rapporto qualità/prezzo. Il sistema ferroviario svizzero deve da una parte poter essere parte integrante di un sistema europeo e dovrebbe di conseguenza orientarsi maggiormente al modello di mercato più aperto dell'UE. Dall'altra parte, i clienti beneficiano delle fasi di liberalizzazione interna di servizi più orientati al mercato, come la suddivisione della concessione a lunga distanza. Il progresso tecnico offre, a livello dell'insieme del sistema, eccellenti possibilità di sviluppo di un modello di concorrenza controllata grazie a una riduzione dei compiti di coordinamento.



Migliorare notevolmente il quadro generale del trasporto di merci

Una FFS Cargo più orientata al mercato e meno dominante, con prezzi dei tracciati ferroviari trasparenti e ragionevoli, con una maggiore certezza giuridica per quanto riguarda le capacità disponibili e migliori opportunità di sviluppo nel settore della logistica urbana (ad esempio, garantendo le aree logistiche vicine al centro attraverso la pianificazione territoriale), permetterebbero al trasporto merci ferroviario di superare, almeno in parte, l'attuale periodo di difficoltà. L'efficienza aumenterebbe e l'interazione con la strada migliorerebbe. Per risolvere in modo sostanziale il problema della discriminazione nel settore del trasporto passeggeri, la separazione della gestione e delle infrastrutture deve essere perseguita in linea con il quarto pacchetto ferroviario dell'UE o almeno la separazione organizzativa del trasporto merci e passeggeri nell'ambito delle compagnie nazionali.



Accelerare la riforma

Da un punto di vista economico, lo sviluppo del quadro generale del trasporto ferroviario è nettamente troppo lento. Nel corso dell'ultima legislatura, si sono perse varie occasioni di preparare il futuro della ferrovia ed evitare che non diventasse un problema dopo essere stato uno dei punti forti per la Svizzera. L'azione politica si è di fatto limitata troppo spesso a preservare le strutture esistenti. Nell'intento di mantenere la competitività economica, occorrerà porre rimedio a questa situazione nel corso dei prossimi quattro anni. Sarebbe a questo proposito auspicabile un progetto visionario nello stile di quello che è stato la «Riforma delle ferrovie 2».

Aviazione



→ Piazzamento dell'infrastruttura aeronautica svizzera nel Competitiveness Report 2019 del World Economic Forum.



58

Numero di passeggeri aerei, in milioni, trasportati in Svizzera nel 2018

15 %

Diminuzione dei movimenti aerei tra il 2000 e il 2017

2/3

Diminuzione delle superfici toccate dalle emissioni foniche attorno ai principali aeroporti svizzeri nel corso degli ultimi 20 anni

40

Numero di anni dopo l'ultima estensione della pista in un aeroporto nazionale

80 %

Tasso di occupazione medio degli aerei che atterrano o decollano in Svizzera

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Sviluppo del piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica
- Revisione totale della legge sul CO₂
- Revisione della legge federale sulla espropriazione

→ Sistema di trasporto più efficiente, possibilità di sviluppo insufficienti

I COLLEGAMENTI AEREI INTERNAZIONALI SONO UN FATTORE DI SUCCESSO DECISIVO PER LA PIAZZA ECONOMICA SVIZZERA. SOLTANTO UNA POLITICA AERONAUTICA LUNGIMIRANTE, PIÙ COSTRUTTIVA E PIÙ AMBIZIOSA PERMETTERÀ DI MANTENERLI.

Situazione attuale: Continuo aumento della domanda

La crescita del numero di passeggeri resta inferiore alla media internazionale.

Nel 2018 l'aviazione civile svizzera ha trasportato quasi 58 milioni di passeggeri. Il loro numero è progredito in media del 4,9% all'anno dopo il 2010. La Confederazione e il settore ritengono che questa crescita annua proseguirà ad un ritmo di circa il 3% fino al 2030, con sviluppi divergenti per i tre aeroporti nazionali. Questa crescita sarebbe sensibilmente inferiore alle previsioni mondiali e leggermente inferiore alle aspettative dell'UE¹⁰. L'aumento della domanda deriva non solo dal fatto che gli Svizzeri prendono maggiormente l'aereo, ma anche dalla crescita economica e dalle maggiori interazioni tra l'economia e la società a livello internazionale. Inoltre, la Svizzera è una destinazione attrattiva. L'aeroporto di Zurigo costituisce un hub importante a livello europeo, mentre Ginevra e Basilea si caratterizzano per un traffico point-to-point economicamente e socialmente significativo. L'aviazione gioca inoltre un ruolo importante per il trasporto di merci, in particolare per i beni di grande valore e i collegamenti con l'Asia. I volumi trasportati sono leggermente aumentati in questi ultimi anni.

Il numero di movimenti aerei è diminuito rispetto al 2000.

Dissociazione tra il numero di passeggeri e quello dei movimenti aerei

L'aviazione è il vettore di trasporto più efficiente della Svizzera. In media, gli aerei che decollano o atterrano nel nostro Paese hanno un tasso d'occupazione di circa l'80%¹¹. Grazie a questa efficienza, il numero di movimenti degli aerei può essere mantenuto basso, anche se il numero di passeggeri è in aumento. Ad esempio, il numero di movimenti aerei negli aeroporti di Basilea-Mulhouse, di Ginevra e di Zurigo è oggi più basso che nel 2000. Nello stesso periodo, il numero di passeggeri è aumentato di rispettivamente il 50% in questi ultimi due aeroporti, mentre è addirittura raddoppiato presso l'EuroAirport (fattore di 2,3)¹².

→ ¹⁰ Ufficio federale dell'aviazione civile (2019)

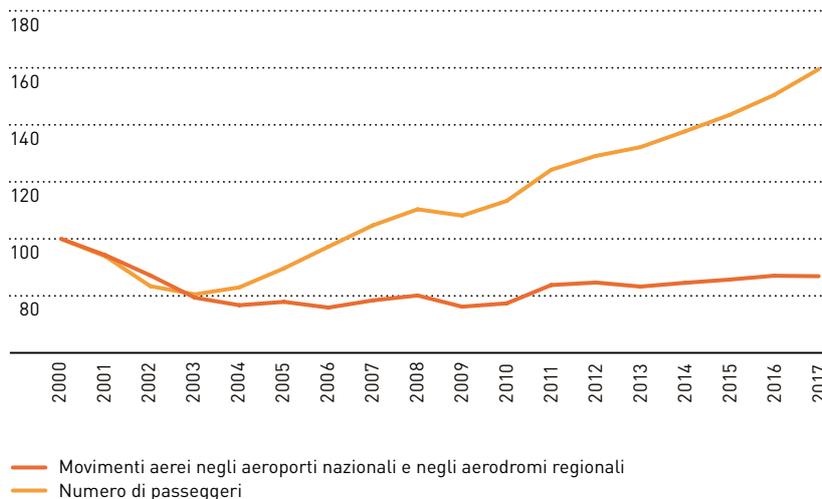
→ ¹¹ Swiss International Airports Association (SIAA)

→ ¹² Swiss International Airports Association (SIAA)

Grafico 7:
Un numero maggiore di passeggeri e una diminuzione dei movimenti aerei

2000 = 100 %

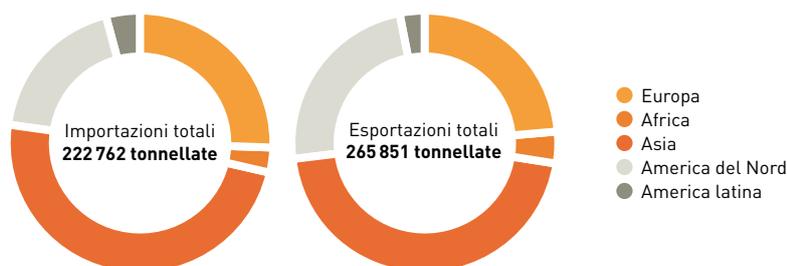
→ Oggi, si trasportano nettamente più passeggeri con meno movimenti aerei rispetto al 2000.



Fonte: Ufficio federale di statistica [2019d e 2019e]

Grafico 8:
Importazioni ed esportazioni di merci e posta per via aerea
 Nel 2017

→ L'aviazione è importante per l'accesso ai mercati internazionali, in particolare con l'Asia.



Fonte: Ufficio federale di statistica [2018d]

Mancano la certezza del diritto e la capacità di sviluppo.

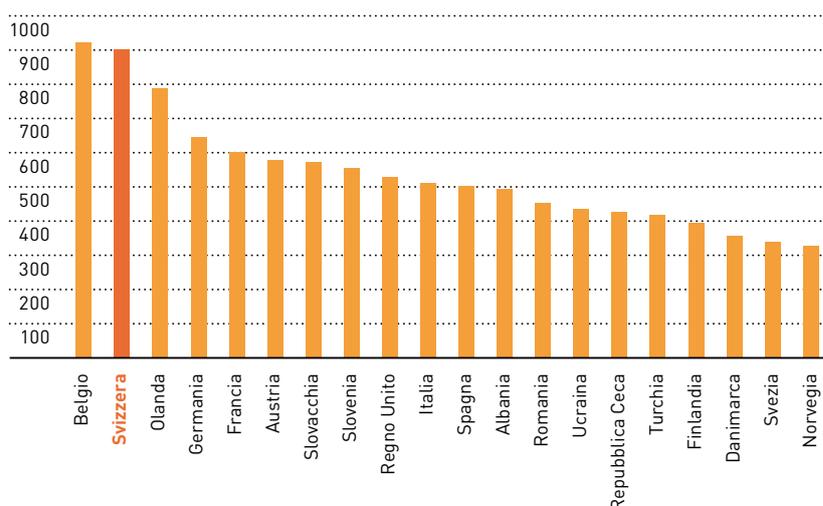
Grandi incertezze per la politica aeronautica

Il contesto del mercato dell'aviazione è molto dinamico, ma le condizioni quadro vincolanti in Svizzera sono limitative per questo settore. Ad esempio, gli aeroporti di Basilea-Mulhouse e di Ginevra hanno degli orari d'esercizio molto restrittivi nel confronto internazionale. L'aeroporto di Zurigo è ancora più limitato e sottostà anch'esso alle direttive più vincolanti in Europa nella sua classe di dimensione. Il Consiglio federale ha esaminato nel 2016 e nel 2019 la competitività dell'aviazione svizzera, gli orari d'esercizio e la capacità di sviluppo ed ha constatato che il successo della Svizzera come piazza aerea è sempre più a rischio. Le misure di sviluppo, in particolare per quanto concerne i problemi di capacità, sono attese da tempo, sebbene queste permetterebbero di garantire a lungo termine il mantenimento dell'hub di Zurigo e i numerosi voli diretti in partenza da Ginevra e Basilea. A ciò vanno aggiunti altri problemi quali la completa presa a carico dei costi per la sicurezza da parte del solo settore aereo, i costi elevati e superiori alla media legati al rumore a seguito degli espropri e delle compensazioni o le procedure fastidiose e la sicurezza aerea relativamente costosa.

Grafico 9: Costi effettivi per la sicurezza aerea

Nel 2016, euro per ora di volo

→ I costi per la sicurezza in Svizzera sono elevati nel confronto internazionale.



Fonte: Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) [2019]

L'aviazione è legata a
più livelli alla politica climatica.

Situazione complessa in materia di politica climatica

L'aviazione è direttamente responsabile di circa il 2,5% delle emissioni di CO₂ d'origine umana nel mondo. Il traffico aereo dalla Svizzera contribuisce per circa lo 0,6%. Queste emissioni avvengono in più Paesi. Per essere efficace, la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra può quindi essere ottenuta solo a livello internazionale. In alcuni Paesi europei sono state previste per ragioni budgetarie misure nazionali isolate come le tasse sui biglietti aerei, che però non hanno alcun effetto sul clima e inducono i passeggeri a rivolgersi agli aeroporti dei Paesi limitrofi. Il sistema europeo di scambio delle quote d'emissione (SEQUE) impone, in quanto strumento regionale, la compensazione delle emissioni dell'aviazione in seno all'UE. Secondo una decisione del Parlamento, la Svizzera vi aderirà il 1° gennaio 2020. Inoltre, il sistema di compensazione CORSIA dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), che dipende dall'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU), è giuridicamente vincolante e sarà operativo nel 2021.

Sfida: Divario tra la domanda e le possibilità di sviluppo

Gli obiettivi della politica
aeronautica del Consiglio federale
non vengono raggiunti.

In Svizzera, l'infrastruttura aeronautica può essere sviluppata solo timidamente. Ciò è dovuto alle restrittive condizioni quadro attuate a livello politico, malgrado l'aviazione sia il solo mezzo di trasporto ad assumere interamente i suoi costi infrastrutturali. L'ultimo ampliamento di un aeroporto nazionale risale a oltre 40 anni fa, mentre negli ultimi 20 anni gli orari d'esercizio sono stati continuamente limitati. Questa evoluzione è in completa contraddizione con lo sviluppo del numero di passeggeri e gli obiettivi della politica aeronautica del Consiglio federale. Gli ambienti politici devono stabilire condizioni quadro che offrano prospettive di crescita, affinché l'aviazione svizzera possa fornire prestazioni altamente qualitative all'economia e alla società.

Basi insufficienti per lo sviluppo

Il rapporto 2016 sulla politica aeronautica della Svizzera costituisce di principio un «vademecum» progressista sullo sviluppo delle condizioni quadro e dovrebbe contribuire ad aumentare la certezza del diritto dell'aviazione elvetica. Nel corso della passata legislatura gli ambienti politici non hanno adottato nessuna misura concreta per risolvere gli attuali problemi di capacità. Nel contempo, essi si sono accontentati di prendere atto degli altri temi di politica aeronautica affrontati in questo rapporto senza però agire in materia. Le basi per un futuro sviluppo sono dunque carenti e le intenzioni formulate nel rapporto sono rimaste lettera morta.

Soltanto approcci coordinati a livello internazionale producono l'effetto necessario.

Includere efficacemente l'aviazione nella politica climatica

Come tutti gli altri settori, l'aviazione deve contribuire efficacemente alla protezione del clima. La sua situazione complessa nonché le forti interazioni e dipendenze a livello internazionale non semplificano però il compito, di modo che l'adeguamento e l'efficacia delle eventuali misure dovrebbero essere esaminate attentamente. Degli approcci regionali o nazionali sono poco promettenti in un settore così globalizzato. L'approccio più promettente sono chiaramente le misure e gli investimenti nella ricerca e nei combustibili alternativi che riducono alla fonte le emissioni di CO₂.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

LA POLITICA AERONAUTICA HA BISOGNO DI NUOVI IMPULSI E PROSPETTIVE, AFFINCHÈ LA SVIZZERA MANTENGA BUONE CONNESSIONI.



Miglioramento delle capacità degli aeroporti svizzeri

L'elevata qualità dei collegamenti internazionali della Svizzera deve essere garantita a lungo termine per garantire la competitività della piazza economica svizzera. Le necessarie capacità devono essere garantite tempestivamente dal punto di vista della pianificazione territoriale e le relative procedure devono essere abbreviate. In futuro, le questioni legate alle capacità dovranno essere oggetto di una valutazione degli interessi sia economici che sociali, mentre dovrebbe essere maggiormente considerato l'impatto positivo di una buona connessione internazionale. Nel contempo, occorre migliorare il collegamento degli aeroporti sul territorio nazionale.



Stessi limiti di emissioni foniche per tutti i vettori di trasporto

In virtù del diritto in vigore, la misurazione del rumore e i corrispondenti valori limite sono più rigidi per l'aviazione che non per la ferrovia o la strada. Questa disparità di trattamento non si giustifica obiettivamente, tanto più che le superfici esposte al rumore degli aerei sono costantemente diminuite in Svizzera in questi ultimi 20 anni. Nella sua qualità di membro dell'OACI, la Svizzera è però tenuta ad adottare una parità di trattamento (balanced approach). Un aumento dei valori limite del rumore concernente unicamente l'aviazione e dipendente da una pianificazione incoerente del territorio e degli insediamenti nelle regioni toccate dalle emissioni sonore, contravviene a questo approccio e costituisce una disparità di trattamento. Queste pratiche ostacolano lo sviluppo, aumentano i costi legati al rumore e rappresentano uno svantaggio concorrenziale. Gli ambienti economici ritengono dunque che il balanced approach dell'OACI debba essere attuato in maniera coerente e che la protezione contro le emissioni foniche debba essere organizzata indipendentemente dai mezzi di trasporto. Un coordinamento effettivo tra la pianificazione del territorio e degli insediamenti, da una parte, e lo sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture, dall'altra, è indispensabile per garantire una certezza di pianificazione a tutti gli attori coinvolti.



Sviluppare l'accordo sul trasporto aereo con l'UE

L'integrazione nello spazio aereo europeo costituisce un altro criterio decisivo per mantenere l'attrattività e la competitività dell'aeronautica svizzera. L'accordo sul trasporto aereo con l'UE è fondamentale poiché attribuisce un accesso reciproco al mercato. Esso permette di collegare la Svizzera ai suoi principali partner commerciali e all'aviazione elvetica di operare in Europa. Infine, relazioni stabili con l'UE sono primordiali affinché la Svizzera possa co-decidere attivamente sul futuro spazio aereo europeo. Particolare importanza dev'essere attribuita all'introduzione del Single European Sky. L'obiettivo deve essere quello di aumentare l'efficienza e ridurre i costi della sicurezza aerea. Ciò avrebbe anche un impatto positivo sulla protezione del clima: uno spazio aereo unico permetterebbe di risparmiare tra il 10 e il 15% delle emissioni di CO₂¹³.



Soluzione mondiale per una compensazione efficace del CO₂

In quanto settore globalizzato, l'aviazione dipende da soluzioni internazionali per ridurre efficacemente le proprie emissioni di CO₂. Come indicato in precedenza, l'OACI introdurrà a partire dal 2020 un sistema mondiale di compensazione delle emissioni legate alla crescita (CORSIA). Nel luglio 2019 si sono impegnati in questo contesto 81 Stati rappresentanti quasi il 77% del traffico aereo globale¹⁴.

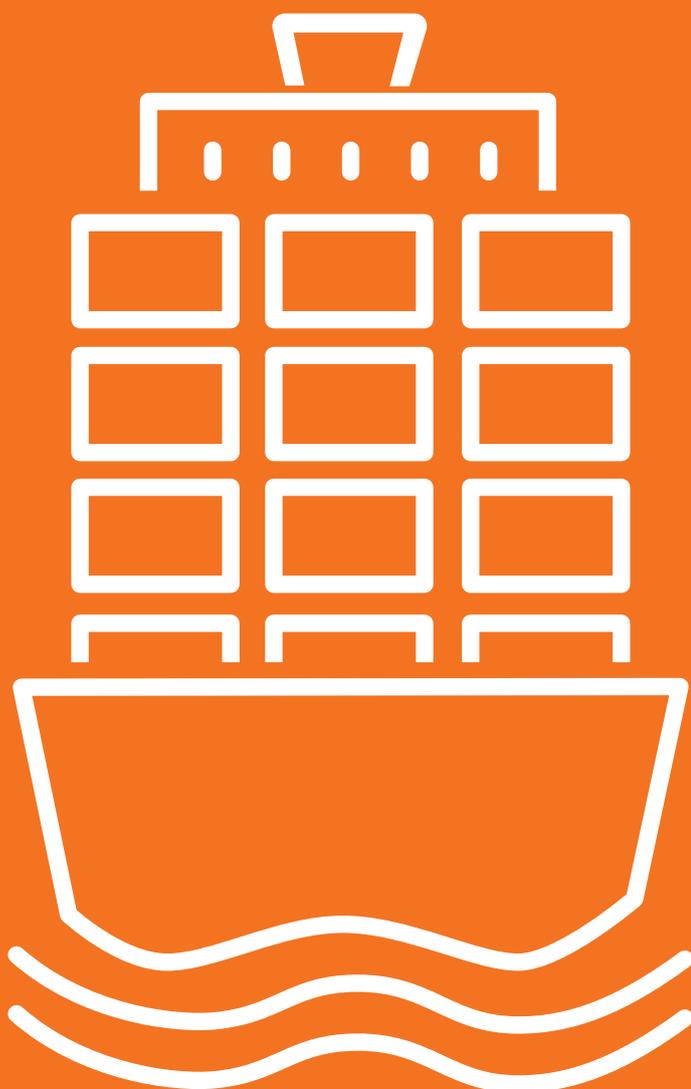
Per contro, le soluzioni locali o regionali rispondono poco agli obiettivi, poiché inducono i passeggeri e le compagnie aeree ad aggirarle. Soprattutto in un Paese piccolo come la Svizzera, con aeroporti facilmente raggiungibili e vicini al confine, ciò indebolisce l'aviazione e la piazza economica senza creare valore aggiunto per il clima. Al contrario, ciò provocherebbe addirittura un aumento del traffico (spostamenti più lunghi verso l'aeroporto all'estero).

L'introduzione di una tassa d'incentivazione nazionale inefficace oltre a CORSIA, che si basa sul mercato, e del SEQE a livello europeo, sarebbe inopportuna e si tradurrebbe in una moltiplicazione degli oneri. Contribuirebbero invece a ridurre concretamente le emissioni di CO₂ degli investimenti nella ricerca e nello sviluppo (ad esempio carburanti più sostenibili).

→ ¹³ Swiss International Airlines SA

→ ¹⁴ Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) (2019)

Navigazione



5,8

Volume, in milioni di tonnellate, di merci importate ed esportate attraverso il Reno (2017)

60,9%

La percentuale del volume di merci fornite e ritirate sulla rotaia (2017)

6,8

Costo, in centesimi per chilometro, per trasportare una tonnellata di merci sul Reno (2015)

245

Le navi che battono bandiera svizzera sul Reno nel 2018

Temi d'attualità durante la legislatura



2019-2023

- Realizzazione del centro di trasbordo trimodale «Gateway Basel Nord»
- Misure per attenuare la problematica dei bassi livelli dell'acqua
- Digitalizzazione del trasporto di merci
- Condizioni quadro per le crociere

→ Navigazione sul Reno: maggiori capacità e migliori collegamenti per un trasporto di merci rispettoso dell'ambiente

LA NAVIGAZIONE RIVESTE GRANDE IMPORTANZA PER IL COMMERCIO ESTERO E CONTRIBUISCE FORTEMENTE AD UN APPROVVIGIONAMENTO SICURO. INOLTRE, QUESTA FORMA DI TRASPORTO DI MERCI RISPETTA L'AMBIENTE. ESSA DEVE PERÒ ESSERE COLLEGATA EFFICACEMENTE AGLI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO PER POTER SFRUTTARE PIENAMENTE I SUOI PUNTI FORTI.

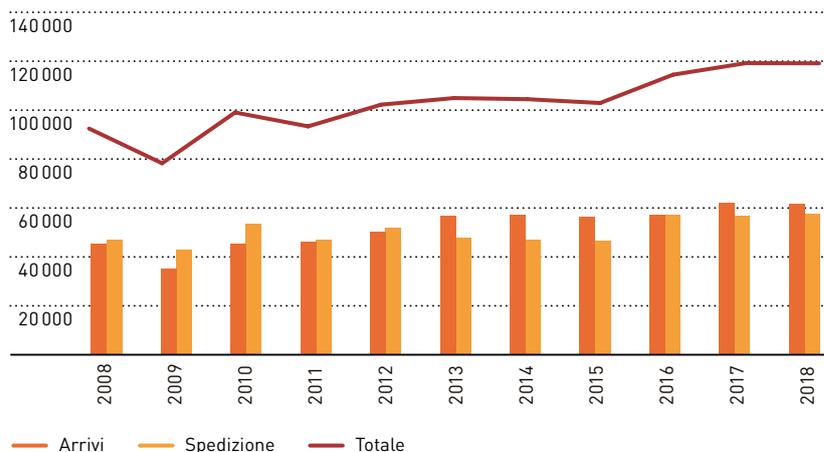
Situazione attuale: Nuovo aumento del volume trasportato mediante container

La navigazione contribuisce fortemente alla sicurezza d'approvvigionamento.

7700 posti di lavoro sono direttamente e indirettamente collegati ai porti svizzeri del Reno; il valore aggiunto lordo diretto e indotto ammonta a 1,1 miliardi di franchi svizzeri. Mentre la movimentazione di merci alla rinfusa e prodotti petroliferi è rimasta costante negli ultimi dieci anni, la movimentazione di container ha registrato una crescita significativa di circa il 50% nello stesso periodo. Il 2017 ha segnato un nuovo record, poiché sono stati trasbordati quasi 140000 container. Un quarto dei container destinati al commercio estero passa dai Porti renani. I prodotti petroliferi costituiscono il principale gruppo di merci: essi rappresentano il 40% del volume totale delle merci trasportate per via navigabile. Sono importati attraverso il Reno oltre un terzo dei carburanti e combustibili utilizzati in Svizzera¹⁵.

Grafico 10:
Manutenzione dei container nei Porti renani svizzeri
 In unità equivalente venti piedi (TEU)

→ La crescita del volume dei container non accenna a diminuire.

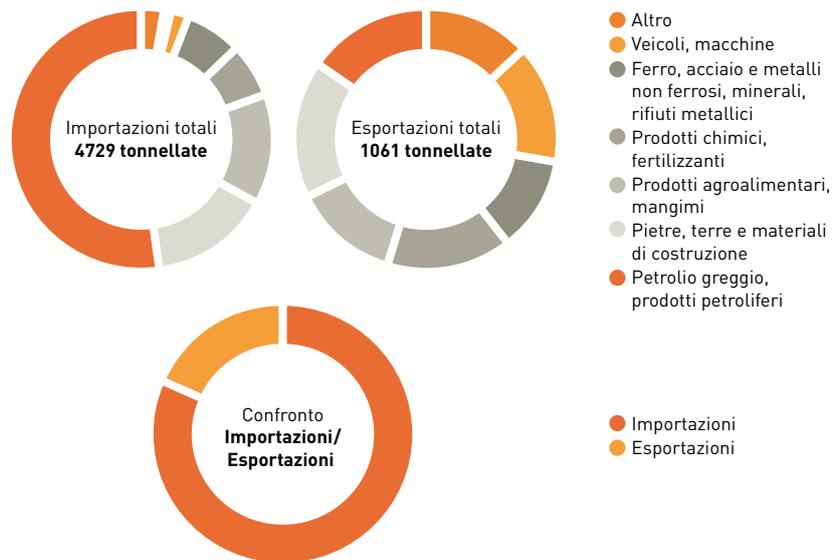


Fonte: Porti renani svizzeri (2019)

→ ¹⁵ Porti renani svizzeri (2019a)

Grafico 11:
Trasporto di merci sul Reno,
per gruppi di merci
 Nel 2017

→ La navigazione svolge un ruolo importante per le importazioni di materie prime, in particolare i prodotti petroliferi.



Fonte: Porti renani svizzeri (2019), Ufficio federale di statistica (UST) (2018b)

Le capacità devono essere garantite.

La Confederazione si preoccupa delle questioni relative alle capacità

L'economia chiede da tempo una garanzia delle capacità portuali a medio e lungo termine per poter rispondere al futuro sviluppo del trasporto di merci. Le capacità esistenti verranno eliminate dopo il 2029, poiché alcune parti dei Porti renani lasceranno il posto allo sviluppo urbano. Nella legislatura precedente, la Confederazione ha accettato il principio di accordare una garanzia. Durante l'estate 2018, l'Ufficio federale dei trasporti ha promesso un sostegno finanziario per la costruzione del centro di trasbordo trimodale «Gateway Basel Nord», conformemente alle esigenze della legge sul trasporto di merci, alla concezione della Confederazione relativa al trasporto ferroviario di merci e ai risultati della conferenza dei terminal 2013. Una dichiarazione d'intenti concernente lo sviluppo dei Porti renani è stata sottoscritta tra i due Cantoni Basilea-Città e Basilea-Campagna, i Porti renani svizzeri e la Confederazione (Ufficio federale dei trasporti, UFT).

Sfida: Affidabilità del trasporto nel corridoio Reno-Alpi

Dal 2010, la navigazione sul Reno registra periodi di acque basse più frequenti e più lunghe. I volumi di merci che non hanno pertanto potuto essere trasportati per via navigabile sono stati recuperati dalla ferrovia e dalla strada o sono rimasti nei porti marittimi. Al contrario, la navigazione si contraddistingue per un sensibile aumento dei volumi a seguito della chiusura della linea ferroviaria nei pressi di Rastatt. La navigazione sul Reno ha allora dimostrato la sua efficacia trasportando numerose merci via nave da e verso i Porti renani e trasferendole dalle vie navigabili interne alla ferrovia e alla strada o viceversa. La flessibilità e la compatibilità con i diversi vettori di trasporto garantiscono un trasporto merci affidabile sull'asse nord-sud.

**Grafico 12:
La Svizzera quale cerniera
del corridoio Reno-Alpi**

→ La navigazione sul Reno
aumenta l'affidabilità dell'asse
nord-sud rafforzando le ridon-
danze.



Fonte: Porti renani svizzeri (2019a)

La realizzazione nelle tempistiche previste è nell'interesse della piazza economica.

Il terminale trimodale «Gateway Basel Nord» fa parte della soluzione

In vista dei futuri sviluppi nel trasporto di container e dell'eliminazione delle capacità di trasbordo a Basilea (Basel Wolf e Westquai), è necessario creare infrastrutture fluviali efficienti e promettenti. La Confederazione ritiene che l'importante progetto «Gateway Basel Nord», che comprende un bacino portuale, rivesta un'importanza nazionale per l'approvvigionamento del Paese e contribuisca fortemente ad un trasporto rispettoso dell'ambiente e all'obiettivo di trasferimento del traffico di transito. Dopo che la Commissione della concorrenza (COMCO) ha approvato l'unione di Contargo, Hupac e FFS Cargo, occorre eliminare rapidamente gli eventuali ostacoli che deriverebbero dalle opposizioni e potrebbero compromettere una realizzazione secondo le tempistiche previste.

Le imprese svizzere sono i leader europei.

Le crociere, un mercato in crescita

Le crociere fluviali sono diventate sempre più popolari negli ultimi anni. Nel frattempo, la bandiera svizzera è la più grande in questo segmento in Europa (40% di quota di mercato). L'industria locale accoglie ogni anno oltre 300 000 ospiti in Svizzera e all'estero e offre un totale di circa 9 000 posti di lavoro¹⁶. Questa evoluzione è impressionante e mostra che le crociere non devono essere trascurate nell'offerta turistica svizzera. La certezza del diritto e condizioni quadro affidabili sono però lacunose nell'ambito dei permessi di lavoro.

→ ¹⁶ Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) (2019)

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

LA NAVIGAZIONE SUL RENO CONTRIBUISCE FORTEMENTE ALLA SICUREZZA D'APPROVVIGIONAMENTO E AUMENTA LA FLESSIBILITÀ SULL'ASSE NORD-SUD. ESSA GUADAGNA IMPORTANZA ANCHE PER IL TRASPORTO VIAGGIATORI.



Occorre rafforzare le ridondanze e la flessibilità nel corridoio Reno-Alpi

Il trasporto di merci lungo il corridoio Reno-Alpi è una parte importante del trasporto e, insieme ad altri vettori di trasporto, garantisce un buon accesso alla Svizzera. Il terminale trimodale ad alte prestazioni «Gateway Basel Nord» dotato di un bacino portuale deve essere realizzato e messo in funzione nel 2024, per mantenere una flessibilità elevata e trasbordare il più facilmente possibile volumi di merci trasportate mediante diversi vettori di trasporto, conformemente all'obiettivo nazionale di trasferimento del traffico.



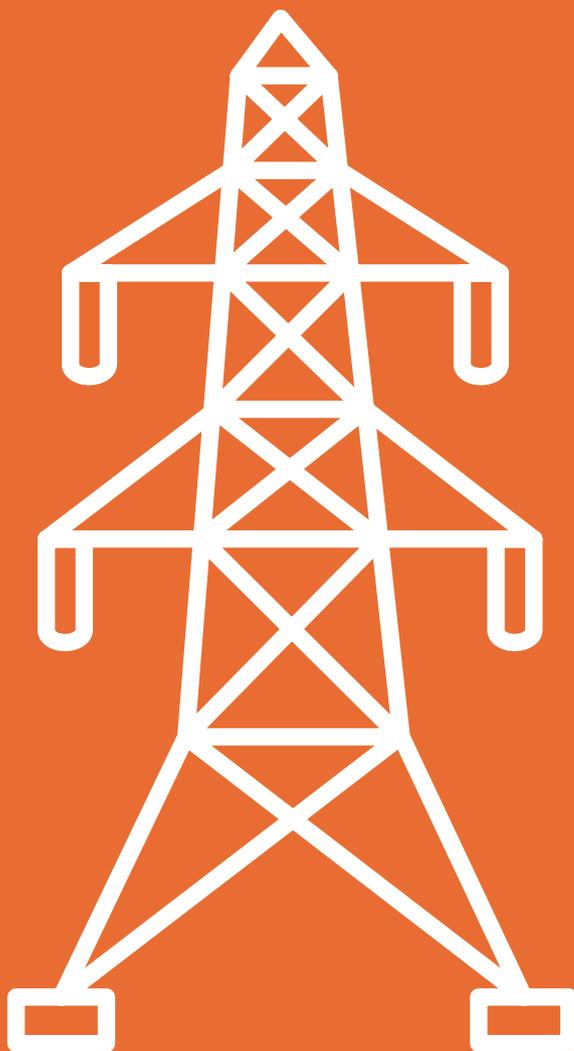
Condizioni quadro affidabili per il settore in crescita delle crociere

A causa della sua rapida progressione e dei picchi stagionali, le crociere sono confrontate a un diritto del lavoro piuttosto rigido e a una crescente mancanza di manodopera qualificata. In particolare, manca la certezza del diritto per quanto riguarda i permessi di lavoro dei collaboratori provenienti da Stati terzi che sono distaccati all'estero. Occorre colmare queste lacune affinché le navi da crociera fluviali battenti bandiera svizzera non subiscano svantaggi competitivi.

Approvvigionamento elettrico



→ Posizione della Svizzera nell'ambito dell'approvvigionamento elettrico nel Competitiveness Report 2019 del World Economic Forum.



200 000

Lunghezza in chilometri della rete elettrica svizzera

30

Numero di Paesi collegati alla rete di interconnessione europea

34 %

Quota percentuale del prezzo fatturato al consumatore finale per l'elettricità consumata. Il resto sono tasse e spese della rete

15,7 %

Diminuzione percentuale del consumo di elettricità pro capite tra il 2000 e il 2017

62,2 %

Quota percentuale dell'elettricità prodotta in Svizzera a partire da fonti rinnovabili (2018)

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Apertura totale del mercato dell'elettricità
- Accordo sull'elettricità con l'UE
- Misure per rafforzare la sicurezza d'approvvigionamento

→ Più mercato, più integrazione internazionale, meno tasse

LA SVIZZERA HA BISOGNO DI UN APPROVVIGIONAMENTO ELETTRICO ECOLOGICO E AFFIDABILE, A PREZZI COMPETITIVI. SONO PREMESSE NECESSARIE UNA CONSEGUENTE APERTURA DEL MERCATO E UNA MAGGIORE INTEGRAZIONE NELLA RETE ELETTRICA EUROPEA.

Situazione attuale: Domanda dinamica in un mercato parzialmente liberalizzato

Il consumo annuale di elettricità in Svizzera raggiunge quasi i 57 TWh¹⁷. I grandi consumatori (a partire da 100 000 kWh/anno) possono scegliere liberamente i loro fornitori. Essi rappresentano quasi lo 0,8% dei clienti finali. Tutti gli altri clienti, ossia un po' più di 5 milioni di consumatori privati, non hanno accesso al mercato. Essi sono legati al loro fornitore locale nell'ambito dell'approvvigionamento di base. In questa fornitura di base si osservano differenze di tariffe che possono anche raggiungere il 50%. Quasi due terzi dell'elettricità fornita ai clienti vincolati dalle imprese di approvvigionamento elettrico svizzero è acquistata sul mercato libero. In altre parole, quasi cinque sestimi delle forniture di elettricità vengono acquistate sul mercato. Quasi il 90% delle imprese di approvvigionamento elettrico svizzero sono nelle mani dei poteri pubblici. Esse appartengono ai Cantoni e ai Comuni.

Strutture di produzione e di distribuzione atomizzate

La rete elettrica svizzera copre oltre 200 000 chilometri, di cui 6700 chilometri di linee di trasporto e 41 punti di contatto con l'estero. Quasi 600 gestori di rete locali gestiscono reti di distribuzione chiaramente definite, tra cui quasi il 70% è costituito da società di distribuzione senza produzione di elettricità¹⁸. Questo numero elevato di distributori complica e rincarà la gestione della rete di distribuzione. Questo può avere l'effetto che il cliente finale, in Svizzera, debba sobbarcarsi costi di rete sproporzionati nel confronto internazionale. A ciò si aggiunge il fatto che la quota maggiore delle fonti rinnovabili comporta un aumento delle strutture decentralizzate, ciò che costituisce una sfida per l'adattamento della rete.

La complessità del mercato pesa sui costi.

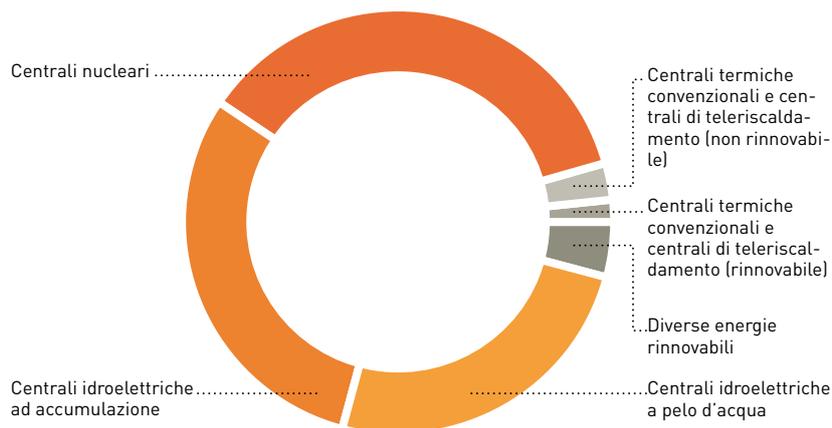
→ ¹⁷ Ufficio federale dell'energia (UFE) (2019a)

→ ¹⁸ Ufficio federale dell'energia (UFE) (2018a)

Dal punto di vista della produzione, la Svizzera dispone di quasi 650 centrali idroelettriche e conterà ancora, nel dicembre 2019, quattro centrali nucleari che rappresentano oltre il 90% della produzione indigena. Completano il mix produttivo piccole centrali idroelettriche, impianti eolici e fotovoltaici e impianti di produzione di energia elettrica termica. Insieme, questi impianti generano annualmente quasi 67 TWh. La loro potenza cumulata ammonta a quasi 20 gigawatt (20 miliardi di watt)¹⁹. Questa capacità è sufficiente per coprire i bisogni attuali del Paese. Conformemente alle analisi dell'Ufficio federale dell'energia, questa sicurezza d'approvvigionamento è garantita almeno fino al 2025.

Grafico 13:
Produzione di elettricità
secondo il tipo di centrale
Nel 2018

→ L'elettricità svizzera proviene per oltre il 50% da fonti rinnovabili.



Fonte: Ufficio federale dell'energia (UFE) (2019a)

Il margine di manovra esistente viene utilizzato per le innovazioni.

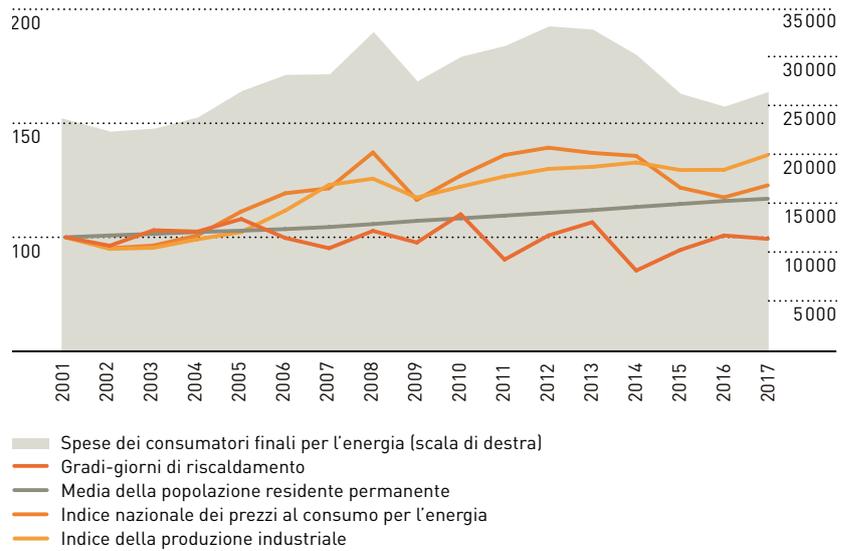
L'evoluzione dei prezzi agisce positivamente sulle capacità d'investimento

Poiché dal 2016 i prezzi dell'elettricità sono nuovamente in aumento, vengono effettuati investimenti in impianti vecchi e nuovi. Anche gli investimenti di privati per aumentare le loro rispettive produzioni sono in crescita. Simultaneamente, le nuove tecnologie permettono di collegare meglio i settori, in modo che anche gli investimenti diventino più attrattivi. Questo avrà l'effetto di armonizzare lo sviluppo simultaneo delle reti elettriche, di gas naturale e di calore, nonché quello della mobilità [potenziale vehicle-to-grid], a patto però che si creino condizioni quadro adeguate e tecnologicamente neutre. Oggi queste ultime sono spesso carenti.

→ ¹⁹ Commissione federale dell'elettricità (Elcom) (2018)

Grafico 14:
Spese dei consumatori finali per l'energia e fattori d'influenza importanti
 2001 = 100%, in milioni di franchi

→ Le spese per l'energia sono leggermente superiori al livello del 2001.



Fonte: Ufficio federale dell'energia (UFE) (2018)

Sfida: Concretizzare la strategia energetica è un esercizio di equilibrio

La Strategia energetica 2050 del Consiglio federale ha definito un quadro a medio termine, che è stato approvato dal popolo e dai Cantoni. Essa esclude la costruzione di nuove centrali nucleari. Il futuro approvvigionamento dovrà essere garantito essenzialmente dalle fonti rinnovabili. Ne è risultato in un primo tempo un aumento della remunerazione per l'immissione di elettricità (SRI), finanziato da un aumento della tassa sull'elettricità.

Le questioni legate alla trasformazione dell'approvvigionamento energetico, i prezzi del mercato e la sicurezza d'approvvigionamento rimangono una sfida.

L'abbandono del nucleare si tradurrà nella perdita di quasi il 40% della produzione di corrente indigena. Questa percentuale non potrà essere totalmente sostituita dalle energie rinnovabili. Ragione per cui occorrerà migliorare l'efficienza dell'utilizzo dell'energia. A tale scopo si elaborano varie misure nel settore delle prescrizioni sugli apparecchi, della tecnica della costruzione e dei veicoli a motore. Ma nel contempo, la domanda di elettricità tende ad aumentare. È una conseguenza della sostituzione auspicata dai poteri pubblici degli agenti fossili nel settore del riscaldamento mediante fonti alternative, come le pompe di calore, e della decarbonizzazione dei trasporti stradali (mobilità elettrica), ma anche della domanda in costante rialzo di elettronica domestica e per il tempo libero.

Dal punto di vista dell'economia, la strategia energetica 2050 (primo pacchetto di misure) non ha finora apportato un miglioramento negli obiettivi che essa ritiene determinanti (sicurezza d'approvvigionamento e prezzi competitivi). Rincarando la corrente per finanziare le sovvenzioni, essa non offre una soluzione sufficiente per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento a lungo termine, un problema che era già apparso nel corso dei mesi invernali con l'attuale mix di produzione e che dovrebbe rafforzarsi dopo il 2025. La politica energetica svizzera è chiamata ad affrontare questo equilibrio tra la ristrutturazione dell'approvvigionamento energetico, prezzi di mercato non distorti e la sicurezza dell'approvvigionamento.

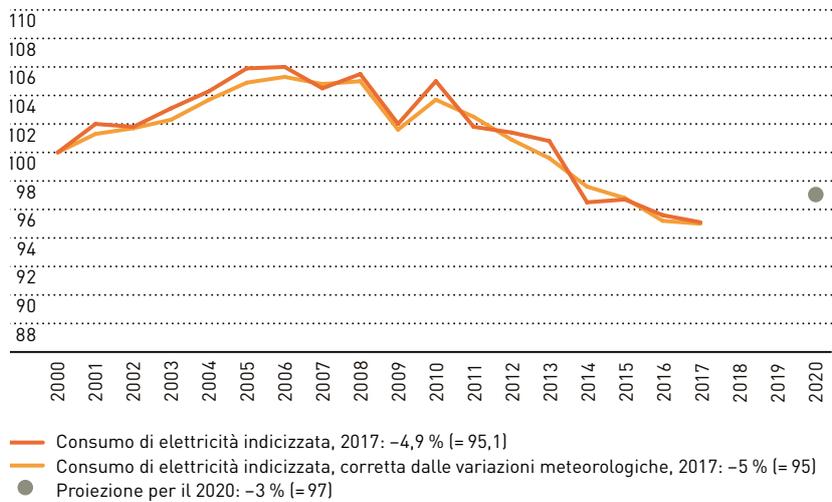
La rapida penetrazione sul mercato delle nuove tecnologie di stoccaggio richiede buone condizioni quadro.

La produzione più volatile richiede capacità di stoccaggio

La decisione politica di aumentare il ricorso alle nuove fonti rinnovabili pone ulteriori sfide. Una di queste consiste nell'integrare nella rete queste fonti fluttuanti in crescita. Il fotovoltaico e l'eolico non producono energia quando se ne ha bisogno, ma a dipendenza delle condizioni di soleggiamento e di vento. Da una parte, la domanda di elettricità deve adattarsi alla produzione di queste fonti (demand side management) e la volatilità del loro contributo in costante crescita dev'essere riequilibrata. Lo stoccaggio di corrente è un mezzo adeguato. Esso permette di conservare delle produzioni eccedentarie e restituirle per coprire la domanda. Le sfide si situano nei volumi di stoccaggio, nello stoccaggio a lungo termine (estate-inverno) e nei costi. È possibile migliorare il rendimento e la penetrazione nel mercato di nuove tecniche di stoccaggio stabilendo condizioni quadro regolamentari adeguate.

Grafico 15:
Consumo di elettricità pro capite all'anno
2000 = 100 %

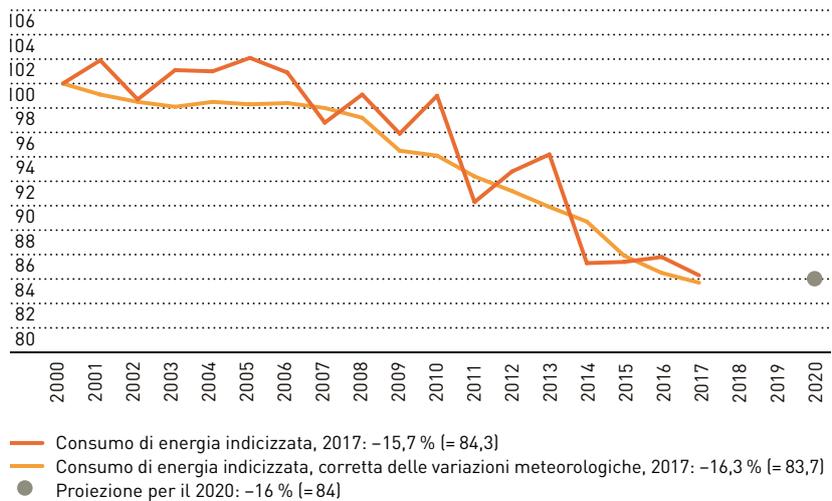
→ Il consumo di elettricità pro capite continua a svilupparsi positivamente.



Fonte: Ufficio federale dell'energia (UFE) (2018)

Grafico 16:
Consumo di energia finale pro capite all'anno
2000 = 100 %

→ Il consumo finale di energia pro capite è già diminuito maggiormente rispetto all'obiettivo stabilito per il 2020.



Fonte: Ufficio federale dell'energia (UFE) (2018)

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

LE SFIDE PER L'APPROVVIGIONAMENTO ELETTRICO DELLA SVIZZERA RESTANO IMPORTANTI E IL CONTESTO RIMANE ESIGENTE. LA POLITICA DEVE CREARE CERTEZZA NELLA PIANIFICAZIONE IN SETTORI DECISIVI.



Apertura del mercato rapida e completa

L'apertura completa del mercato dell'elettricità per i consumatori finali costituisce una prossima tappa importante (attesa da molto tempo). Questa apertura è necessaria dal punto di vista liberale e delle esigenze economiche. Questa apertura permetterà di ridurre le distorsioni del mercato esistenti. Essa favorirà inoltre l'innovazione e migliorerà la posizione di partenza per modelli commerciali innovativi. Crea la base giuridica per lo sviluppo di prodotti e servizi orientati al cliente. Ciò che è importante in questo caso è un quadro normativo non discriminatorio che non penalizzi la domanda rispetto agli impianti convenzionali (ad esempio in caso di sviluppo di un mercato flessibile con accumulatori esentati dalle tariffe della rete per i consumatori, «dopo il contatore»). In questo modo si apre la strada ad una maggiore digitalizzazione del settore energetico – la tecnologia può essere utilizzata per rafforzare l'orientamento al cliente. Ciò servirà anche a migliorare l'integrazione e la commercializzazione delle energie rinnovabili e a sostenere l'attuazione della strategia energetica 2050. Nel contesto di una trasformazione in rapida evoluzione del settore energetico, ciò contribuirà a rafforzare la forza innovativa e la competitività dell'economia nel suo insieme.



Riduzioni di tasse su territorio nazionale

Attualmente, le imposte rappresentano quasi il 25% dei costi medi della produzione idroelettrica. Esse costituiscono un fattore di costo importante per i produttori, nonché per i consumatori che in ultima analisi si sobbarcano l'onere. La regolamentazione attuale è superata e non tiene sufficientemente conto delle attuali caratteristiche del mercato. Si rivela necessaria a lungo termine una flessibilizzazione dei canoni per i diritti d'acqua, con una quota fissa e una quota variabile dipendente dalle condizioni del mercato.

Occorre inoltre porre fine alle sovvenzioni esistenti, come prevede la legge per la remunerazione per le immissioni di elettricità (SRI). Non bisogna in nessun caso prorogare il sistema di sovvenzioni, né estenderlo ad altri vettori energetici. Non si deve tentare di «sovvenzionare» la sicurezza dell'approvvigionamento. Ciò comporterebbe ulteriori distorsioni del mercato e sarebbe troppo costoso.



Accordo sull'elettricità con l'UE

La Svizzera è un Paese di transito per l'elettricità. L'Italia riceve oltre il 40% della sua elettricità dalla Svizzera. Dal canto nostro in inverno importiamo elettricità mentre in estate la esportiamo. Una stretta collaborazione con tutti i gestori di rete dei Paesi vicini è quindi estremamente importante. La Svizzera non è un'isola. Essa svolge un ruolo di piattaforma e deve quindi essere pienamente integrata a tutti i livelli (fisico, strategico e di pianificazione), in particolare nel coordinamento dei gestori di reti di trasporto o nelle misure transfrontaliere di stabilizzazione della rete.

L'UE aspira ad un mercato dell'elettricità efficiente, aperto e transfrontaliero, con l'applicazione di condizioni quadro regolamentari adeguate. I mercati nazionali vengono progressivamente predisposti per migliorare l'efficienza del mercato, rafforzando le capacità alle frontiere – in un primo tempo attraverso l'aumento simultaneo delle capacità di rete e dei volumi di energia disponibili. L'introduzione progressiva del «Market Couplings» europei esercita un'influenza sulla gestione delle reti anche in Svizzera. L'Europa modifica di fatto le regole del gioco per i gestori delle reti. La Svizzera, «culla della rete europea interconnessa», non può però partecipare per mancanza di un accordo sull'elettricità. Per le prospettive di sviluppo del settore elettrico, nonché per la domanda economica globale, occorre adottare il più rapidamente possibile questo accordo sull'elettricità che è già stato definito a livello tecnico.



Garantire la sicurezza d'approvvigionamento a lungo termine

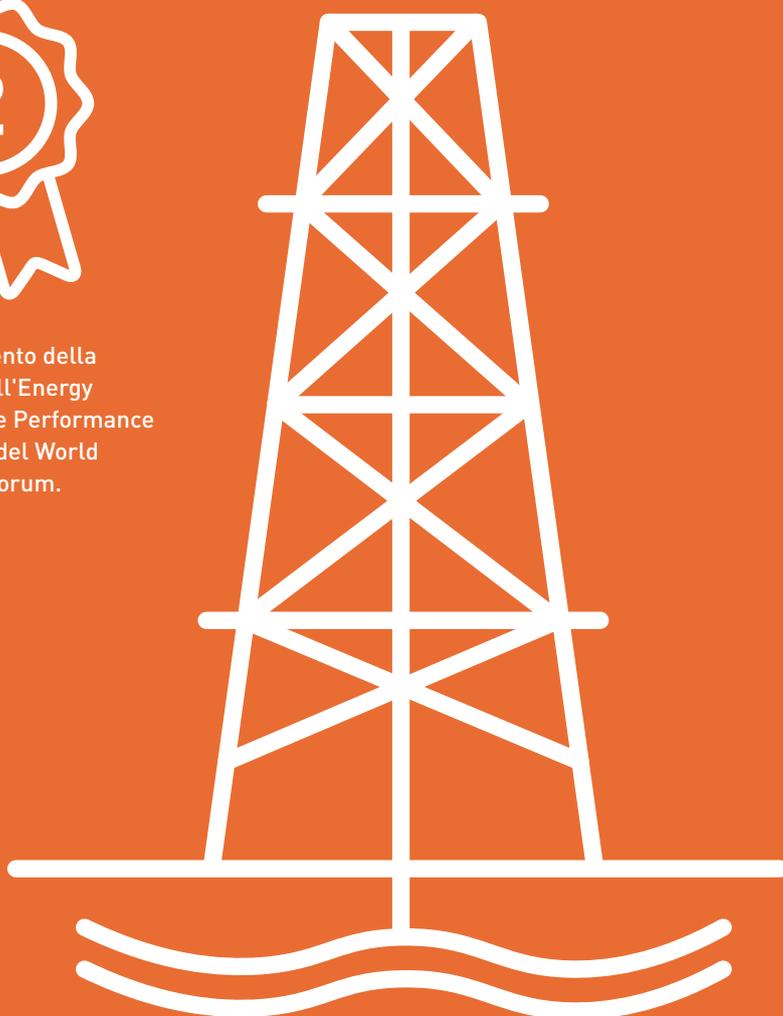
L'obiettivo è di assicurarsi che si possa anche in futuro disporre di un approvvigionamento affidabile a prezzi competitivi. Un'integrazione nel mercato interno europeo con capacità di rete sufficienti alle frontiere permetterà alla Svizzera di garantirsi le necessarie importazioni. Piuttosto che utilizzare strumenti protezionistici, si tratta di integrare il maggior numero possibile di elementi di mercato allo scopo di ottenere un approvvigionamento sicuro e sufficiente. Un'integrazione più stretta nella rete e nel mercato dell'elettricità europeo fornirà un contributo importante alla futura sicurezza d'approvvigionamento.

Occorre prendere in considerazione le future incertezze legate all'abbandono della produzione di energia nucleare in Svizzera e alle difficoltà d'importazione che risulteranno da una diminuzione della produzione nucleare e di carbone nei Paesi vicini. Se si intende salvaguardare a più lungo termine un approvvigionamento maggiormente basato su una produzione indigena, dovranno allora giocare un ruolo le centrali a gas.

Approvvigionamento in combustibili e carburanti



→ Piazzamento della Svizzera nell'Energy Architecture Performance Index 2019 del World Economic Forum.



62,8%

Percentuale dei combustibili e carburanti liquidi e gassosi nella copertura del fabbisogno energetico della Svizzera

16%

Diminuzione del consumo finale di prodotti petroliferi in Svizzera tra il 2008 e il 2018

20 000

Lunghezza in chilometri della rete svizzera di approvvigionamento in gas naturale

14,5

Fattore di moltiplicazione della vendita di biocarburanti dal 2011

86,61

Importo medio, in centesimi al litro, delle tasse prelevate sui carburanti

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Revisione totale della legge sul CO₂
- Strategia volontaria a lungo termine dell'economia per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra
- Liberalizzazione parziale del mercato del gas (legge sull'approvvigionamento di gas)

→ Un ruolo importante per l'economia e la società

I COMBUSTIBILI E I CARBURANTI LIQUIDI E GASSOSI COPRONO QUASI DUE TERZI DEL FABBISOGNO ENERGETICO DELLA SVIZZERA. OLTRE ALLA LORO IMPORTANZA PER IL RISCALDAMENTO DEGLI IMMOBILI E LA MOBILITÀ, ESSI COSTITUISCONO UN FATTORE DI PRODUZIONE DECISIVO PER LE IMPRESE SVIZZERE.

Situazione attuale: Integrazione della politica climatica

La Svizzera presenta una delle intensità di CO₂ più basse dei Paesi industrializzati. Questo tasso è continuamente sceso nel corso degli ultimi 20 anni. Contemporaneamente però, il volume delle emissioni prodotte, tenuto conto dell'importazione di prodotti stranieri, è aumentato²⁰. Anche nel settore dei trasporti si potrebbe raggiungere una riduzione dell'intensità di CO₂. A causa del massiccio aumento dei trasporti non è stato possibile ridurre il volume delle emissioni in questo settore.

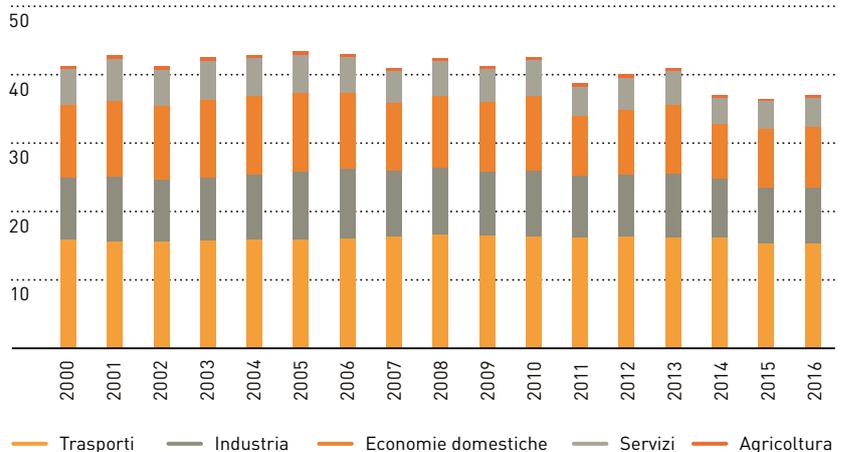
I combustibili e i carburanti possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici.

Tra il 1990 e il 2017, le emissioni di CO₂ derivanti dalla combustione delle energie fossili sono diminuite in Svizzera del 12%²¹. Sostanziali riduzioni hanno potuto essere realizzate nei settori della costruzione e dell'industria. Nel contempo, il prodotto interno lordo è praticamente raddoppiato. I combustibili e i carburanti liquidi e gassosi restano i nostri principali vettori energetici. Essi presentano una quota crescente di fonti rinnovabili derivanti dal ricorso alla biomassa, completato dalle fonti sintetiche (produzione di idrogeno per elettrolisi di elettricità rinnovabile).

Grafico 17: Emissioni di CO₂ dovute al consumo di energia, totali e per settore

In milioni di tonnellate di CO₂
Senza traffico aereo internazionale

→ Le emissioni di CO₂ dovute al consumo di energia hanno potuto essere ridotte durante il periodo in rassegna.



Fonte: Ufficio federale dell'energia (UFE) (2018)

→ ²⁰ Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (2017)

→ ²¹ Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (2019)

Una politica climatica efficace dev'essere coordinata a livello internazionale.

Obblighi globali e misure per la protezione del clima

Ratificando l'accordo di Parigi sul clima, la Svizzera si è impegnata a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra del 50% entro il 2030. L'accordo prevede inoltre delle misure per raggiungere la neutralità climatica nel corso della seconda metà del XXI secolo. L'attuazione degli strumenti previsti a livello internazionale, quali il collegamento al 1° gennaio 2020 del sistema svizzero di scambio delle quote di emissione a quello dell'UE e la sua adesione al mercato internazionale delle quote di emissione, dovrebbe permettere alle imprese svizzere di non ritrovarsi in una situazione sfavorevole rispetto ai loro concorrenti esteri.

Un approvvigionamento affidabile è cruciale per l'economia.

Redditività e sicurezza d'approvvigionamento restano fattori d'insediamento decisivi

Con il primo pacchetto di misure per la strategia energetica 2050, la Svizzera ha lanciato un programma ambizioso per migliorare l'efficienza energetica, aumentare la quota delle fonti rinnovabili ed eliminare gradualmente l'energia nucleare. Alla luce di queste ambizioni, però, non va trascurata l'importanza centrale di un approvvigionamento energetico competitivo, vale a dire economico e affidabile. I combustibili e i carburanti liquidi e gassosi continuano ad essere un importante pilastro della sicurezza dell'approvvigionamento grazie alle loro capacità di stoccaggio. Le scorte obbligatorie per i vari combustibili comprendono scorte fino a quattro mesi e mezzo²².

Sfida: Obiettivi climatici, trovare il giusto equilibrio

Oltre alla revisione totale della legge sul CO₂, il Parlamento dovrà anche occuparsi di una strategia a lungo termine per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra conformemente alla Convenzione di Parigi sui cambiamenti climatici. Oltre ai requisiti per un obiettivo nazionale di emissioni «zero» entro il 2050, deve essere presentata una strategia che rafforzi la capacità d'innovazione e la competitività della Svizzera a livello internazionale, e che favorisca un'efficace riduzione delle emissioni a livello mondiale.

Una politica climatica intelligente raggiunge gli obiettivi stabiliti, rafforza la piazza economica e consente un'elevata sicurezza dell'approvvigionamento.

L'organizzazione dei mercati deve salvaguardare la competitività

L'approvvigionamento di combustibili e carburanti liquidi da parte dei privati ha dimostrato la sua validità e non richiede adattamenti normativi. Per contro, la regolamentazione dell'approvvigionamento di gas dev'essere precisata in una futura legge federale allo scopo di chiarire le incertezze del diritto della concorrenza. Secondo il diritto in vigore, i consumatori di gas, a talune condizioni, possono già richiedere prestazioni sul mercato libero. Resta da sapere se occorra prevedere un'apertura totale del mercato per tutti i clienti privati, oppure se un'apertura parziale sarebbe sufficiente per ragioni di politica energetica o climatica, o dal punto di vista dell'efficienza economica.

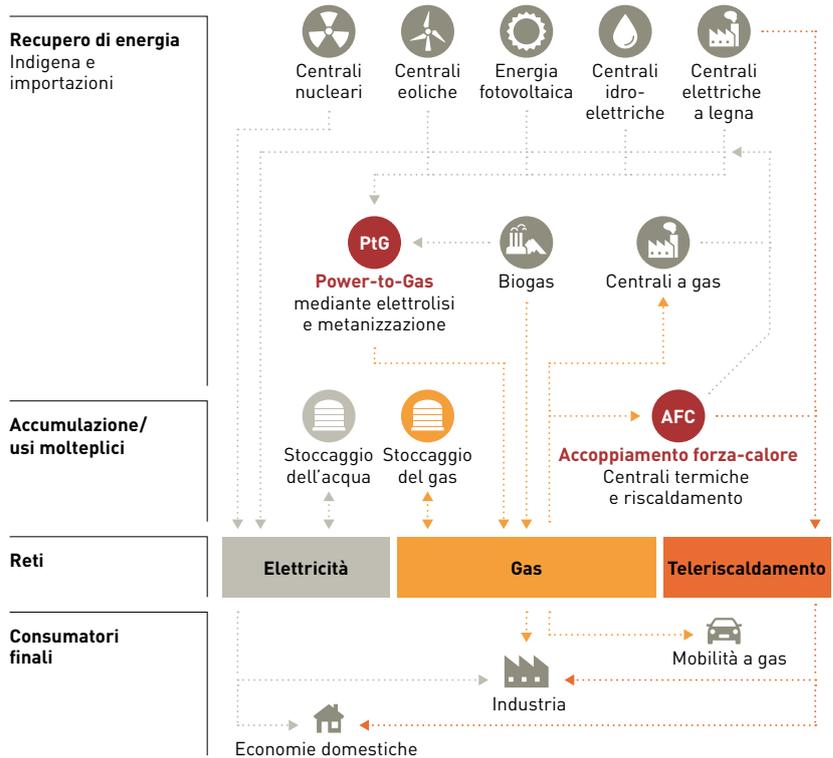
→ ²² Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (UFAE) (2019)

Pilastro della sicurezza d'approvvigionamento

La revisione totale della legge federale sull'approvvigionamento economico del Paese (LAP) offre una base moderna per evitare serie situazioni di penuria. Per contro, la strategia energetica 2050 comporta delle sfide strutturali che concernono in particolare la sicurezza d'approvvigionamento invernale. Oltre agli stock obbligatori di combustibili e di carburanti già costituiti, le infrastrutture di gas e di idrogeno possono fornire un contributo importante all'eliminazione dei crescenti scompensi tra la produzione e il consumo di elettricità nel corso dei semestri estivi e invernali, in relazione al «Power-to-X» in estate e a impianti di cogenerazione di energia elettrica e termica in inverno.

**Grafico 18:
Accoppiamento settoriale
nei settori dell'elettricità e
dell'energia**

→ L'accoppiamento settoriale apporta maggiore flessibilità e sicurezza d'approvvigionamento.



Fonte: economiesuisse, sulla base dell'Associazione svizzera dell'industria del gas (2019)

Le esigenze federali sono molteplici e complesse.

Le condizioni quadro cantonali e comunali sono una base importante

Con le prescrizioni nel settore edile, le regolamentazioni per i grandi consumatori di elettricità e di calore, nonché le disposizioni in materia di pianificazione del territorio, i Cantoni dettano importanti condizioni quadro per l'approvvigionamento in petrolio e gas. L'attuazione del modello di prescrizioni (MoPEC) deciso dalla Conferenza dei direttori dell'energia è in corso in numerosi Cantoni. Le pianificazioni energetiche e gli obiettivi comunali di decarbonizzazione accelerata esercitano un'ulteriore pressione sull'infrastruttura del gas. Occorre pertanto prevedere una regolamentazione basata sugli obiettivi, piuttosto che su prescrizioni dettagliate restrittive. Così, le esigenze in materia di sostituzione dei riscaldamenti dovrebbero poter essere soddisfatte attraverso il ricorso a combustibili rinnovabili. D'altra parte, si tratta di assicurarsi che nel settore della pianificazione del territorio dei Cantoni e dei Comuni, gli interessi di benefici e di protezione siano ponderati in modo equilibrato. Una preferenza unilaterale degli interessi di protezione a scapito dell'utilità sarebbe contraria ai bisogni della società e dell'economia.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

L'OBIETTIVO DELL'ECONOMIA SVIZZERA È CHIARO: BISOGNA CONTINUARE A GARANTIRE L'APPROVVIGIONAMENTO DELLA SVIZZERA IN COMBUSTIBILI E CARBURANTI INTEGRANDO ADEGUATAMENTE GLI OBIETTIVI DELLA POLITICA CLIMATICA. PER RIUSCIRVI GLI AMBIENTI POLITICI SONO CHIAMATI A TROVARE SOLUZIONI.



Mantenere una visione globale della politica climatica

Gli effetti dei cambiamenti climatici costituiscono una sfida globale che potrà essere affrontata solo mediante una procedura coordinata a livello internazionale. Occorre di conseguenza consolidare questo coordinamento internazionale, ponendo contemporaneamente fine alle iniziative nazionali unilaterali, inefficaci e dannose per l'economia.



Nessuna nuova imposizione della piazza industriale

Un'eventuale tassa sull'energia dovrebbe limitarsi all'internalizzazione degli effetti esterni e non presentare un carattere fiscale. In contropartita, occorre sopprimere totalmente le sovvenzioni attuali e restituirne le entrate. Qualsiasi nuova tassa non deve costituire un'imposizione delle imprese, ma essere coordinata a livello internazionale. Per i carburanti, occorre inoltre prendere in considerazione l'onere fiscale esistente. Gli incentivi nazionali non fanno che rincarare i costi dell'energia, ma anche, e in maniera unilaterale, i prodotti e i servizi. Sono soprattutto le regioni periferiche ad essere colpite dagli effetti negativi, con delocalizzazioni all'estero (ad esempio il turismo del pieno).



Migliorare le condizioni quadro per le energie sintetiche

La Svizzera, con la sua ricerca, la sua finanza e la sua innovazione presenta le migliori condizioni per sviluppare e posizionare sul mercato tecnologie in grado di contribuire globalmente alla realizzazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra. In questo contesto i carburanti liquidi e gassosi derivanti da fonti rinnovabili (biomassa, elettrolisi mediante elettricità verde, ecc.) hanno un potenziale elevato che non bisogna trascurare. Le energie sintetiche alimenteranno in futuro un mercato dell'elettricità rinnovabile a prezzi stabili. In un mondo dell'elettricità dalle prospettive imprevedibili, accessi semplificati a mercati alternativi saranno per gli investitori nuove opportunità di produzioni rinnovabili di notevole importanza.



Sviluppare le infrastrutture e rafforzare la sicurezza d'approvvigionamento

Nell'ambito della strategia energetica 2050, sarà determinante salvaguardare e sviluppare le infrastrutture (reti, capacità di trasporto e di stoccaggio). Sia i combustibili che i carburanti – che non si caratterizzano per un'instabilità ricorrente come le fonti rinnovabili – manterranno un ruolo importante nelle forniture di base e in situazioni di crisi. In qualità di importatrice di energia, la Svizzera dipenderà sempre dall'estero per i suoi approvvigionamenti futuri. Ragione per cui bisognerà migliorare la resilienza del trasporto internazionale di merci e adottare misure per rendere più affidabili le infrastrutture di trasporto.



Creare un quadro normativo stabile per il futuro

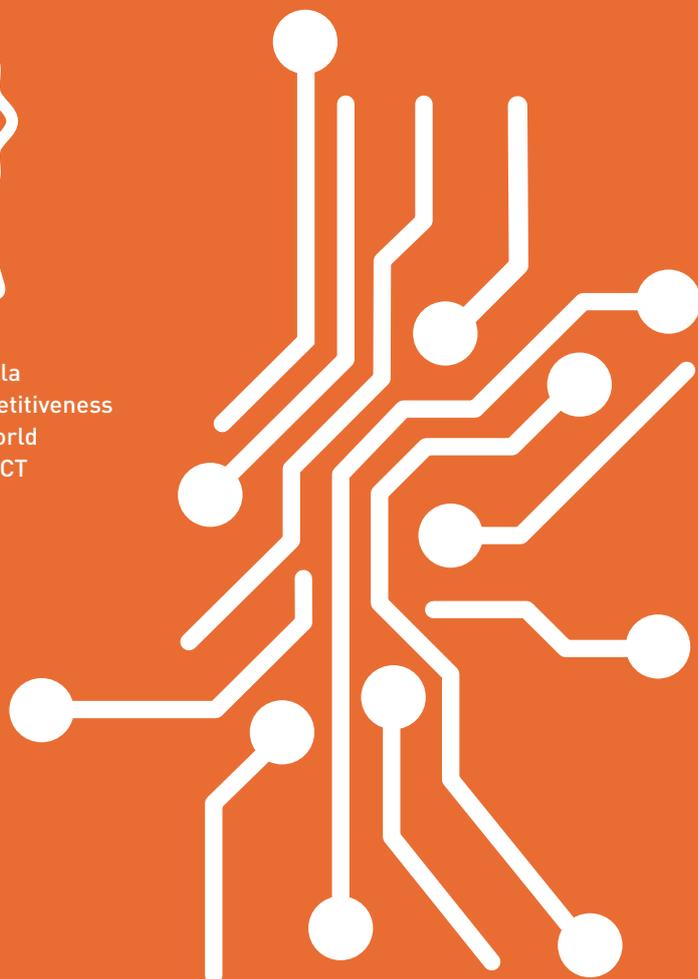
Il futuro quadro normativo (leggi sull'elettricità e il gas) dovrà favorire la convergenza delle reti in maniera tecnologicamente neutra e ovviare agli scompensi stagionali che si delineano nell'offerta e nella domanda di elettricità.

La creazione di una legge sul gas dovrebbe permettere di chiarire le incertezze del diritto della concorrenza. Una legge flessibile garantirà le condizioni di un approvvigionamento competitivo, che rappresenta un importante fattore di insediamento.

Reti di comunicazione



→ Piazzamento della Svizzera nel Competitiveness Report 2019 del World Economic Forum (ICT Adoption).



50

Numero di connessioni a banda larga per 100 abitanti

98 %

La percentuale del Paese con un accesso a una linea telefonica fissa di una velocità di almeno 100 Mbps

25 %

Diminuzione percentuale dei prezzi per gli allacciamenti alla rete fissa tra il 2015 e il 2017

137 000

Numero di impieghi che potrebbero essere creati in Svizzera fino al 2030 grazie al 5G

412

Volume di dati, in milioni di gigabyte, trasferiti sulle reti mobili nel 2017

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Estensione delle reti senza sovvenzione statale (Iniziativa del Canton Ticino)
- Valori limite adeguati per le radiazioni non ionizzanti provenienti dai sistemi di comunicazione

→ Il 5G e reti fisse efficienti sono infrastrutture di base indispensabili

GRAZIE AGLI INVESTIMENTI DELL'ECONOMIA PRIVATA E A UN CONTESTO NORMATIVO FAVOREVOLE, LA SVIZZERA DISPONE DI RETI DI COMUNICAZIONE DI OTTIMA QUALITÀ. IN QUANTO INFRASTRUTTURA SULLA QUALE SI BASA LA DIGITALIZZAZIONE, LE RETI DI TELECOMUNICAZIONE SONO DI IMPORTANZA CENTRALE PER L'ECONOMIA, SOPRATTUTTO PER ALTRE AREE INFRASTRUTTURALI. LO SVILUPPO DELLE RETI DEVE RESTARE COMPETENZA DELL'ECONOMIA PRIVATA.

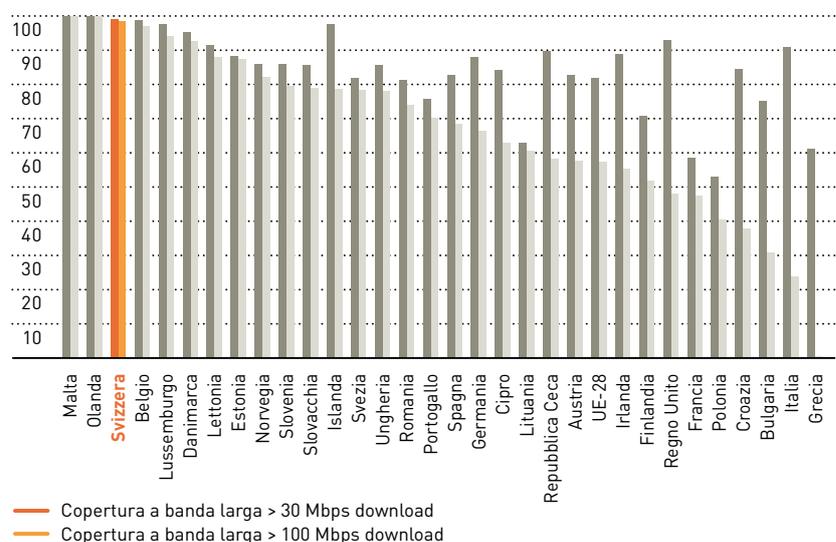
Situazione attuale: La Svizzera conferma la propria posizione nel plotone di testa nella copertura della rete

Quasi tutti gli abitanti dispongono di una connessione internet a banda larga sempre migliore.

Nel confronto internazionale, la Svizzera dispone attualmente di eccellenti reti di comunicazione. Il 98% delle economie domestiche ha accesso a connessioni di rete a banda larga (oltre 100Mbps); nella telefonia mobile, la copertura con le tecnologie usuali (GSM a 4G) raggiunge il 100%. Poiché il mercato delle telecomunicazioni è liberalizzato, questo livello di sviluppo è stato raggiunto senza alcun intervento statale. Sia la qualità dell'offerta che il livello dei prezzi sono evoluti molto favorevolmente. Quasi nessun settore ha registrato in 20 anni una diminuzione dei prezzi analoga a quella delle telecomunicazioni. Nonostante questa invidiabile situazione, la pressione resta forte e il settore deve continuamente aggiornare le reti in termini di qualità e quantità affinché gli utenti possano beneficiare delle migliori tecnologie di trasmissione.

Grafico 19:
Qualità delle connessioni alla rete di telefonia fissa in Svizzera

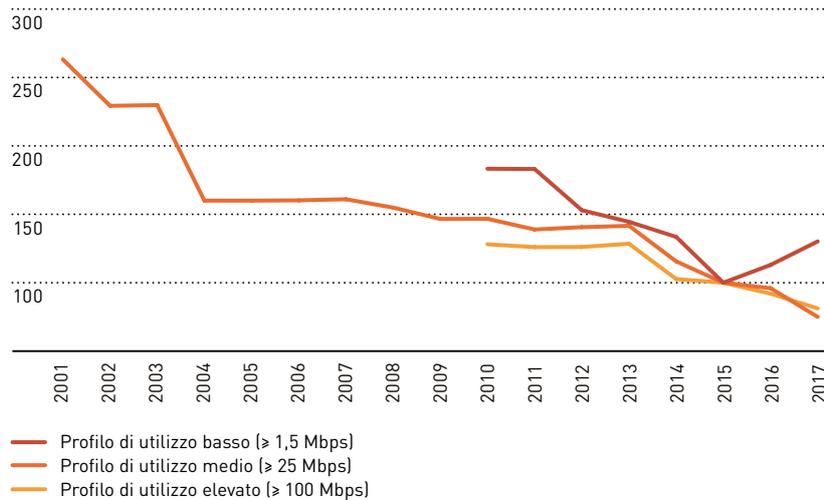
→ Oltre il 98% della popolazione svizzera ha accesso ad una connessione di telefonia fissa con una velocità di download di almeno 100 megabyte.



Fonte: IHS Markit (2019)

Grafico 20:
Erosione del prezzo
degli allacciamenti alla rete fissa
 2015=100 %

→ I prezzi finali per un allacciamento alla rete fissa sono diminuiti tra il 2015 e il 2017 di circa il 25%.



Fonte: Ufficio federale della comunicazione (UFCOM) (2018)

Una rete disponibile rapidamente è decisiva per sfruttare il potenziale economico.

Progressi enormi per la telefonia mobile grazie al 5G

Nella telefonia mobile la tecnologia 5G succederà all'attuale rete 4G. Il 5G porterà innovazioni fondamentali che nessun'altra tecnologia può offrire: uno standard efficiente, sicuro e affidabile, antenne intelligenti con targeting mirato dei singoli dispositivi e un'architettura di rete basata su software (network slicing). Il 5G permetterà di aumentare notevolmente le prestazioni della rete mobile in termini di capacità di rete, velocità di trasmissione e latenza. Il salto non è dunque solo quantitativo, ma anche qualitativo. È ciò che contraddistingue la situazione attuale da quella che prevaleva al momento dell'introduzione del 4G. Alcune delle nuove proprietà del 5G saranno rapidamente disponibili per nuove applicazioni e nuovi modelli commerciali. Una rete completa e rapidamente disponibile è importante non solo per gli operatori e i clienti, ma anche per l'intero ecosistema economico: se il 5G non fosse disponibile in Svizzera, la creazione di nuovi prodotti, servizi e innovazioni avverrebbe altrove.

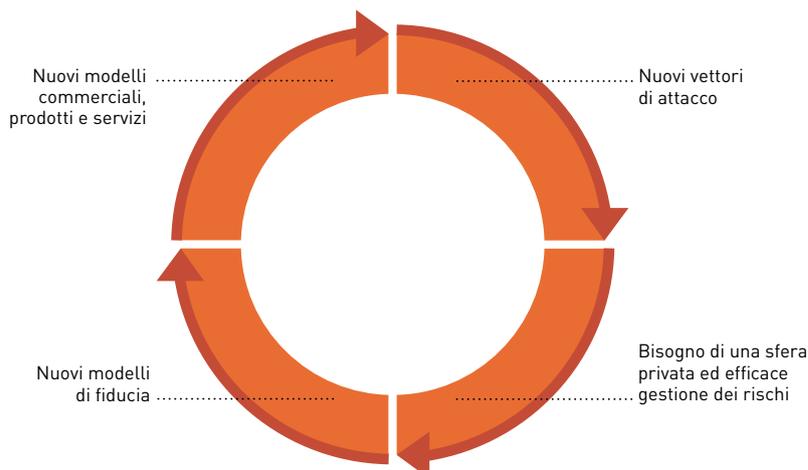
Maggiori competenze e una gestione oculata dei rischi sono decisivi.

La cybersicurezza, una sfida permanente

Con le crescenti prestazioni delle reti di comunicazione e l'integrazione sempre più spinta delle applicazioni digitali nel settore privato e professionale, i rischi di cyberattacchi aumentano. Per mantenere un elevato livello di fiducia e sicurezza, occorre un impegno comune e coordinato di tutti gli attori del settore delle telecomunicazioni. Il dispositivo di protezione dovrebbe articolarsi attorno a tre assi: un lavoro di sensibilizzazione presso gli utenti finali, misure tecniche e una continua valutazione dei rischi.

Grafico 21:
La cybersicurezza come motore per l'adattamento dei modelli commerciali

→ Il miglioramento delle conoscenze presso gli operatori e gli utenti finali crea un processo di miglioramento continuo.



Fonte: Ericsson (2019)

Sfida: Tecnologie future nello sviluppo delle reti

La rete deve svilupparsi in funzione della domanda e trarre profitto dai vantaggi delle varie tecnologie.

Il 5G e la fibra ottica rappresentano, da un punto di vista tecnico, i canali di trasmissione più potenti e all'avanguardia. Queste tecnologie dispongono delle necessarie capacità per offrire a lungo termine una vasta paletta di applicazioni. Il 5G non rende obsoleti la fibra ottica e il cavo coassiale, ma li completa in alcuni campi d'applicazione. Essa crea anche una sovrabbondanza nell'approvvigionamento, utile ad esempio in caso di interruzione di corrente in un edificio. Le diverse infrastrutture si sostengono le une con le altre. Le reti via cavo rimarranno una componente indispensabile delle infrastrutture della telecomunicazione. Le tecnologie precedenti nella telefonia mobile continueranno a svolgere un ruolo non trascurabile per garantire la capacità e la stabilità delle reti. Nessuno sa l'importanza che avranno le reti Low Range Wide Area (a lunga portata ma a bassa frequenza) in futuro. Per poter essere sempre flessibili e rispondere ai bisogni del mercato, bisogna offrire ad ogni cliente o ad ogni campo d'applicazione la migliore prestazione possibile utilizzando il canale di trasmissione adeguato.

Grafico 22:
Confronto tra le tecnologie di rete esistenti

→ I vari mezzi di trasmissione si completano grazie alle loro rispettive proprietà.

	Rame	Fibra ottica	Cavo coassiale (HFC)	Telefonia mobile
Copertura della rete in Svizzera	ADSL: 99,5 % VDSL: 90 %	FTTP / FTTH: 29,5 %	Docsis 3.0: 84,3 %	4G: 99,8 % 5G: in corso
Capacità down/up	ADSL: 24/3 Mbps VDSL: 100/40 Mbps G.Fast: 1/1 Gbps	FTTP: 1/1 Gbps FTTH: 10/10+ Gbps	Docsis 2.0: 40/30 Mbps Docsis 3.0: 1 Gbp/100 Mbps Docsis 3.1: 10/2 Gbps	LTE (4G): 100/30 Mbps 5G: 10/10 Gbps
Punti forti	Disponibile su tutto il territorio, buon rapporto qualità-prezzo per lo sviluppo della rete	Potenzialmente immensi, capacità simmetrica	Disponibile su tutto il territorio, buon rapporto qualità-prezzo per lo sviluppo della rete	Disponibile su tutto il territorio, costi bassi per l'allacciamento di regioni periferiche
Punti deboli	Ha quasi raggiunto i suoi limiti tecnici	Tecnicamente limitata a seguito degli apparecchi di ricezione, allacciamenti finali costosi	Shared medium	Shared medium, sviluppo difficile a causa della legislazione

Fonte: IHS Markit (2019), Commissione europea (2018)

Il 5G presenta importanti opportunità.

La nuova tecnologia di telefonia mobile positiva per la crescita

Le proprietà specifiche del 5G presentano enormi opportunità economiche. Anche settori che erano stati finora risparmiati dalla digitalizzazione sono coinvolti. La nuova tecnologia rappresenta in un certo modo il sistema di gestione dell'internet delle cose (Internet of Things ou IoT). Nella produzione industriale, ci si può ad esempio attendere dei guadagni d'efficienza sotto l'effetto dell'automazione e della messa in rete. Grazie all'aumento della produttività, l'industria svizzera resta competitiva nei confronti dell'estero, ciò che permette di mantenere in Svizzera gli impieghi e la creazione di ricchezza. Per l'economia svizzera, molto innovativa e fortemente legata all'estero, possono sorgere nuove opportunità commerciali sotto forma di nuovi prodotti e servizi basati sul 5G. Sono opportunità che non si possono perdere.

La cybersicurezza dev'essere coordinata a livello internazionale.

Resilienza alta senza cadere nell'eccesso di regolamentazioni

A causa dei molteplici rischi dovuti alla cybercriminalità, un'efficace protezione delle reti di comunicazione moderne rappresenta un'importante sfida. Occorre adottare strategie per ridurre il più possibile questi rischi e aumentare la capacità di resistenza delle reti di comunicazione, evitando l'eccesso di regolamentazioni dannose all'economia. Gli standard delle reti 5G aumentano il livello di sicurezza delle reti mobili. Il sistema di trasmissione dei dati contiene anche altre componenti potenzialmente pericolose alle quali occorre rimediare. Questo permetterà di disporre in ultima analisi (nel senso di un last resort) di un piano di misure specifiche per la Svizzera, se questo fosse necessario e sensato.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

LO SVILUPPO DELLE RETI DI COMUNICAZIONE DA PARTE DEL SETTORE PRIVATO DEVE RIMANERE POSSIBILE ALLO SCOPO DI MANTENERE UNA QUALITÀ ELEVATA. L'ECONOMIA CHIEDE MISURE IN TAL SENSO.



Lo sviluppo delle reti fisse e mobili deve proseguire

L'espansione del 5G è in pieno svolgimento in Svizzera. I fornitori vogliono garantire la disponibilità a livello nazionale entro l'inizio del 2020. È importante rispettare questo calendario affinché lo sviluppo delle applicazioni B2B possa rapidamente iniziare. La creazione di reti sempre più efficienti è però un processo continuo che richiederà altro tempo. Da qui la necessità di riesaminare in maniera continua le condizioni quadro. Nell'ambito delle reti fisse, il mantenimento di un contesto favorevole agli investimenti in occasione della legge sulle telecomunicazioni offre una buona premessa al loro sviluppo. Occorre preservare questa certezza del diritto affinché questa estensione possa proseguire in futuro orientandosi alla domanda e alla concorrenza.



Nessuna sovvenzione federale per lo sviluppo delle reti

Lo sviluppo delle reti di comunicazione nell'economia privata è uno dei grandi punti di forza della Svizzera e consente di fornire a livello nazionale un'offerta di Internet a banda larga a costi contenuti secondo gli standard internazionali. Le richieste politiche di sovvenzioni per progetti di espansione regionale e locale sono quindi fuori luogo. Da un lato, portano ad un'espansione eccessivamente costosa, ad esempio promuovendo progetti fiber-to-the-home (fibra a domicilio) nelle regioni periferiche. In futuro, le larghezze di banda necessarie saranno fornite in modo più economico e flessibile tramite 5G o altre tecnologie. D'altro canto, queste sovvenzioni provocano distorsioni della concorrenza se i progetti di espansione privati sono in concorrenza tra loro. A partire dal 1° gennaio 2020, la larghezza di banda minima di 10 Mbps si applicherà al servizio universale. Si può supporre che dopo il 2022 solo circa mezzo miliardo di tutte le connessioni avranno meno di 80 Mbps.



Obiettività sul tema della protezione contro le radiazioni non ionizzanti

La discussione sulle radiazioni non ionizzanti (NIR) nel corso dell'introduzione del 5G è in parte controversa e polemica. La politica e l'amministrazione sono responsabili: devono sostenere un dialogo obiettivo sulle opportunità e sui rischi della telefonia mobile. Un'espansione completa del 5G è possibile senza esitazione mantenendo il principio di precauzione. Tutto ciò è però reso difficile dalle misure attuali di precauzione che vanno incontestabilmente troppo lontano. Limiti eccessivi di radiazione creano così grossi problemi senza creare alcun valore aggiunto per la tutela della salute. In ultima analisi, la competitività dell'economia svizzera ne risente negativamente.



Analisi metodologica dei cyberrischi

Pur offrendo nuove possibilità tecniche, il 5G comporta anche dei rischi. Per gli utenti, i gestori delle reti, i produttori di apparecchi e lo Stato, le sfide consistono nel gestire questa nuova categoria di rischi nell'ambito di una gestione intelligente dei rischi. La strategia seguita dalla Svizzera deve basarsi su una valutazione dei rischi, essere coordinata con l'estero e cercare di ridurre il più possibile i potenziali danni in maniera dinamica e flessibile. Si tratta di un compito trasversale comune che non può essere affrontato da un solo attore e deve essere coordinato anche a livello internazionale. Per quanto riguarda la Confederazione, la «Strategia nazionale per la protezione della Svizzera contro i rischi informatici NCS» costituisce una buona base per descrivere il ruolo dello Stato in una prospettiva globale. Il coordinamento con le imprese deve essere costante e non burocratico.

Servizi postali



271

Costi, in milioni di franchi, del servizio di base in materia di servizi postali (2018)

3480

Numero di punti d'accesso a prestazioni del servizio di base (2018)

1/3

Diminuzione del volume delle lettere inviate in 20 anni

22%

Aumento percentuale degli invii di espressi, per corriere e pacchi tra il 2014 e il 2018

9,5

Cifra d'affari, in miliardi di franchi, del commercio online in Svizzera (2018)

Temi d'attualità durante la legislatura



2019–2023

- Pari opportunità per tutti gli operatori (Revisione della legge sulla posta)
- Esternalizzazione e privatizzazione di PostFinance e AutoPostale
- Completa liberalizzazione del mercato postale

→ Aumentare la concorrenza per migliorare l'offerta, ripensare il servizio di base

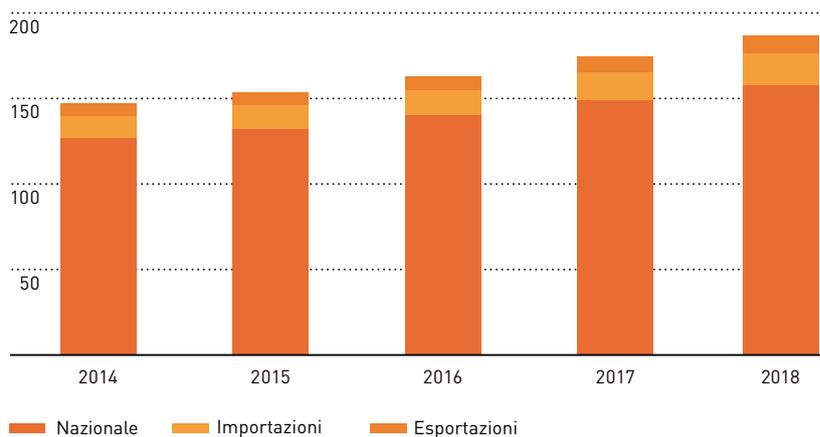
PER GLI OPERATORI PRIVATI, OFFRIRE DEI SERVIZI INNOVATIVI E VANTAGGIOSI NEL SETTORE DELLE LETTERE E DEI PACCHI CONTINUA A RIVELARSI DIFFICILE A CAUSA DEGLI ELEVATI OSTACOLI DI ACCESSO AL MERCATO. DURANTE LA PROSSIMA LEGISLATURA, LA POLITICA DEVE RINUNCIARE A MANTENERE LE STRUTTURE ESISTENTI ED OPERARE UN'APERTURA PER FAVORIRE UNO SVILUPPO DINAMICO DEL MERCATO POSTALE E GARANTIRE L'INTEROPERABILITÀ A LIVELLO DELLA CLIENTELA.

Situazione attuale: Evoluzione opposta di lettere e pacchi

I cambiamenti strutturali sul mercato postale proseguono: durante gli ultimi 20 anni, il volume delle lettere è diminuito in Svizzera di circa un terzo, ossia una diminuzione tra il 2 e il 4% all'anno. I vari segmenti sono però toccati in maniera diversa. Mentre i volumi di pubblicità indirizzata rimangono relativamente costanti, i volumi di giornali e di lettere sono in forte calo. Parallelamente, il volume dei pacchi è costantemente cresciuto dal tre al 5% dopo il 2010. La cifra d'affari per l'insieme del mercato è leggermente diminuita in questi ultimi anni, soprattutto a seguito della digitalizzazione e del basso livello dei margini.

Grafico 23:
Evoluzione del numero di invii espresso e corriere e invio di pacchi
In milioni di invii

→ Il numero di invii espresso, corriere e pacchi è fortemente aumentato soprattutto a livello svizzero e all'importazione.



Fonte: Commissione federale della posta (PostCom) [2019]

I requisiti in materia di sviluppo della domanda e di prestazioni divergono.

Le forti barriere all'ingresso nel mercato rendono difficile un'evoluzione positiva dei costi e dei prezzi.

Sotto pressione la base di finanziamento del servizio postale di base

In virtù della legislazione, La Posta deve finanziare il servizio di base nei settori della distribuzione delle lettere e del traffico di pagamenti in maniera autonoma. Per garantire il finanziamento del servizio di base, essa dispone di un monopolio residuo sull'invio delle lettere indirizzate fino a 50 grammi. La qualità, l'accessibilità e la puntualità del servizio di base continuano ad essere elevate. Secondo PostCom, i costi netti del servizio di base si sono elevati a 271 milioni di franchi nel 2018. A seguito della diminuzione della domanda per i servizi postali protetti dal monopolio, l'attuale base di finanziamento è sempre più sotto pressione. Nel corso di questi ultimi anni, La Posta ha reagito chiudendo diversi uffici postali ed estendendo la propria rete di agenzie, di modo che i costi netti hanno potuto essere ridotti. Ciò non toglie che l'attuale base di finanziamento (monopolio sulle lettere) rischia di non più bastare a medio termine per finanziare il servizio di base politicamente desiderato.

Operatori privati sempre svantaggiati

Dalla fine degli anni 90, la Svizzera ha subito un lento processo di liberalizzazione del mercato postale. Tuttavia, esistono ancora forti barriere all'ingresso sul mercato e anche nei settori del mercato effettivamente liberalizzati: gli operatori privati continuano a subire notevoli svantaggi. Ciò concerne, ad esempio, i ribassi combinati della Posta, che consistono nel far dipendere il prezzo di un prodotto al di fuori del monopolio dall'acquisto di un altro prodotto soggetto al monopolio, delle indennità discriminatorie per prestazioni preliminari o l'accesso alle caselle postali e alle bucalettere negli edifici residenziali e commerciali nonché negli uffici postali, ad esempio per gli invii non recapitabili.

Sfida: L'ultimo monopolio sulle lettere in Europa

Dopo il 1° gennaio 2013, tutti i Paesi dell'UE hanno totalmente aperto il loro mercato postale. Il monopolio in vigore in Svizzera sull'invio delle lettere di peso inferiore ai 50 grammi rappresenta, in Europa, una desolante eccezione che compromette l'innovazione e l'evoluzione dei prezzi. Il rendimento di questo monopolio serve a finanziare una gamma costosa di prestazioni nel servizio di base. Questo utilizzo delle risorse si rivela sempre meno efficace.

Grafico 24: Servizio di base dei servizi postali e altri servizi

→ Gli operatori di servizi privati non hanno accesso al mercato delle lettere da 0 a 50 grammi.

Servizio di base dei servizi postali	Altri servizi	
Servizio riservato Monopolio della Posta	Servizi non riservati Offerta obbligatoria della Posta/ offerta possibile del settore privato	Offerta possibile della Posta e del settore privato
Lettere fino a 50 g in Svizzera e dall'estero in Svizzera (importazione)	Lettere di oltre 50 g fino a 1 kg in Svizzera e all'estero e lettere da 0 a 50 g in partenza per l'estero	Lettere da 1001 a 2000 g, lettere espresso, servizi di corriere
	Pacchi fino a 20 kg in Svizzera e all'estero	Pacchi da 20 a 30 kg in Svizzera e all'estero, per espresso o corriere
	Giornali in abbonamento/ giornali con distribuzione nella giornata	Giornali in abbonamento/ giornali con distribuzione mattiniera

Fonte: Commissione federale della Posta (PostCom) (2019)

A seguito dei cambiamenti sul mercato, la struttura del gruppo non sembra più adeguata.

La Posta, un'impresa mista

Attualmente, la Posta è occupata su vari fronti a seguito dei cambiamenti strutturali in corso. L'ex PostFinance è in una posizione delicata a causa del contesto dei tassi di interesse mentre AutoPostale ha perso buona parte del suo capitale dopo lo scandalo concernente le sovvenzioni. Questi sintomi di un contesto di mercato in trasformazione rimettono fundamentalmente in discussione la struttura del gruppo. Le sinergie tra le varie parti dell'impresa sono sempre meno manifeste, per cui sorge spontanea la domanda se il gruppo misto Posta sia ancora adeguato nella sua forma attuale.

Le esigenze politiche complicano un servizio di base moderno.

Inasprimento delle condizioni di accesso nel servizio di base

Nell'autunno 2018, il Parlamento ha ancora una volta inasprito le condizioni di accesso già particolarmente severe. In futuro, i servizi postali e di pagamento devono essere accessibili a piedi o con i trasporti pubblici entro 20 minuti e non più 30. Inoltre, le agenzie devono offrire tutti i servizi postali. Infine, la posta dev'essere distribuita in tutte le case al più tardi entro le 12.30. L'inasprimento della regolamentazione è in contrasto con l'evoluzione del mercato e accentua la pressione sui costi. Inoltre, esso contribuisce a creare importanti sovraccapacità che non rafforzano il servizio pubblico, ma lo indeboliscono a lungo termine ostacolando e rallentando la modernizzazione dell'offerta. Oltre alle imprese che vorrebbero usufruire di questi servizi, ciò influisce anche sui consumatori e, in definitiva, sui fornitori a causa della diminuzione del numero dei clienti.

→ Richieste dell'economia per la legislatura 2019–2023

L'ECONOMIA AUSPICA SERVIZI POSTALI CHE RISPONDANO ALLE NECESSITÀ DELLA CLIENTELA E CHE OFFRANO UN BUON RAPPORTO QUALITÀ-PREZZO. GLI OPERATORI DI SERVIZI PRIVATI POSSONO CONTRIBUIRE ALL'ATTUAZIONE DI UNA SIMILE OFFERTA. QUESTO RICHIEDE PERÒ UN ADEGUAMENTO DELLE CONDIZIONI QUADRO.



Liberalizzazione completa del mercato delle lettere fino a 50 grammi

Le varie tappe dell'apertura del mercato effettuate finora in Svizzera sono un successo. Esse hanno creato una grande dinamica e promosso dei servizi di qualità. Ciò ha permesso lo sviluppo di un'industria di fornitori privati di servizi postali che oggi offre quasi 10000 posti di lavoro, genera un fatturato di circa un miliardo di franchi svizzeri e quindi un notevole valore aggiunto economico. Il mercato delle lettere di meno di 50 grammi, che rappresenta ancora il 75% di tutti gli invii, deve essere liberalizzato affinché possa emergere una dinamica simile. Questa domanda non è in contraddizione con il calo del volume degli invii perché, da un lato, il segmento degli invii diretti è ancora un mercato interessante e perché è assolutamente indispensabile che anche i fornitori di servizi privati possano proporre offerte combinate per pacchi e lettere.



Stesse possibilità per tutti i partecipanti al mercato

Sui segmenti liberalizzati del mercato, la Posta dispone inoltre di una posizione estremamente forte che deve alla sua dimensione e al suo ruolo storico. Questa posizione comporta delle distorsioni della concorrenza che devono essere eliminate con urgenza a causa del basso livello dei margini e delle pressioni per una maggiore efficienza. Occorre in particolare garantire un accesso identico alle caselle postali e alle bucalettere, negli uffici postali, nonché a sistemi di sconti equi.



Ripensare il servizio di base, promuovere una visione moderna del servizio pubblico

La digitalizzazione non solo mette in discussione l'attuale modello commerciale della Posta, ma offre anche enormi opportunità per ottenere prestazioni di alto livello a costi notevolmente inferiori. Il mandato del servizio di base deve pertanto essere reso più flessibile, orientato alle prestazioni e neutrale dal punto di vista tecnologico e aggiudicato mediante concorso pubblico, in modo che possa essere attribuito all'operatore più innovativo con il miglior rapporto qualità/prezzo. Bisogna evitare di mantenere infrastrutture obsolete. Nell'era dell'e-banking e della connettività, si ha il diritto di rimettere in discussione il mandato di servizio di base nel traffico dei pagamenti. Dal 2006 la domanda di servizi di pagamenti agli sportelli postali è diminuita di un terzo.

Invece di cercare di mantenere delle strutture, la politica dovrebbe piuttosto contribuire a modellare una visione moderna del servizio pubblico. Occorre tener conto del contributo che molti fornitori di servizi privati forniscono già oggi. In caso contrario, il settore postale rischia di trasformarsi in un fardello per l'economia. A tal proposito la legislazione precedente non ha prodotto i risultati auspicati.



Esternalizzare e privatizzare PostFinance e AutoPostale

Nonostante le difficoltà finanziarie di PostFinance, il divieto di concedere crediti e ipoteche non dovrebbe in nessun caso essere alleggerito. Il mercato non può tollerare un'altra banca statale. Al contrario, bisognerebbe piuttosto privatizzare completamente PostFinance, di cui la Posta Svizzera potrebbe essere al massimo un'azionista di minoranza. Ciò non provocherebbe distorsioni della concorrenza e PostFinance, in quanto banca a pieno titolo, non sarebbe più soggetta ad alcuna restrizione.

La stessa cosa vale per AutoPostale: la Svizzera è il solo Paese europeo dove la Posta dispone di un'azienda di trasporto. Lo scandalo AutoPostale ha chiaramente mostrato che questo anacronismo dev'essere corretto. Se AutoPostale fosse un'azienda di trasporto autonoma totalmente privatizzata, potrebbe partecipare al mercato molto dinamico della mobilità con maggior successo, senza che ciò comporti rischi per il settore pubblico.

Bibliografia

→ A

- Aerosuisse (2018): Vadémécum 2018
- Aerosuisse (2019): Le poids économique – sito internet
- Associazione Svizzera dell'industria del gas (2019): Desserte – sito internet
- Associazione Svizzera dell'industria del gas (2019): Couplage des secteurs – sito internet
- Avenegy Suisse (2019): Rapporto annuale 2018

→ C

- Commissione europea (2018): Comparison of technologies – sito internet
- Commissione federale della posta (2019): Rapporto annuale della PostCom 2018
- Commissione federale dell'elettricità (2018) : La sécurité d'approvisionnement en électricité de la Suisse 2018
- Controllo federale delle finanze (2018): Economicità delle unità territoriali e della loro attività di sorveglianza – Ufficio federale delle strade

→ E

- EBP (2017): Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
- Emch+Berger AG (2019): BIM: Un projet pilote de l'OFROU dans la partie ouest de la ville de Berne – sito internet
- Ericsson (2019): 5G security – scenarios and solutions – sito internet

→ F

- FFS (2019): Fatti e cifre – sito internet
- Forum economico mondiale (2019): Energy Transition Index 2019 – sito internet
- Forum economico mondiale (2019): Rapporto mondiale sulla competitività 2019 – sito internet

→ H

- Hanseatic Transport Consultancy (2017): Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch – Folgenabschätzung für die schienenbasierte Supply-Chain entlang des Rhine-Alpine Corridor 2017

→ I

- IHS Markit (2019): Broadband Coverage in Europe 2018
- International Civil Aviation Organization ICAO (2019): CORSIA States for Chapter 3 State Pairs – sito internet

→ L

- LITRA Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (2018): Trasporti in cifre 2018

→ P

- Porti renani svizzeri (2019a): Facts & Figures 2018
- Porti renani svizzeri (2019): Rapporto annuale 2018

→ S

- strasseschweiz: dati non pubblici
- Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (2019): SVS Aktuell – marzo 2019
- Swissgrid (2019): La Stella di Laufenburg – sito internet
- Swissgrid (2019): Prezzi dell'elettricità – sito internet
- Swiss International Airlines SA: dati non pubblici
- Swiss International Airports Association (SIAA): dati non pubblici

→ U

- Ufficio federale della comunicazione (2018): Prezzi – Servizi a banda larga – sito internet
- Ufficio federale della comunicazione (2019): Servizi sulle reti di radiocomunicazione mobili – sito internet
- Ufficio federale della comunicazione (2019a): Osservatorio statistico – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2018): Prodotto interno lordo, serie storica – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2018a): Le réseau des différents modes de transport – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2018b): Mobilità e trasporti – Rapporto statistico 2018
- Ufficio federale di statistica (2018c): Il trasporto di merci in Svizzera 2017
- Ufficio federale di statistica (2018d): Statistique de l'aviation civile 2017 – 6. Fret et poste – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2019): Prestazioni del trasporto di persone – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2019a): Prestazioni del trasporto di merci – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2019b): Trasporto di persone: Prestazioni chilometriche e movimenti dei veicoli – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2019c): Costi e finanziamento dei trasporti 2015
- Ufficio federale di statistica (2019d): Aviazione civile – sito internet
- Ufficio federale di statistica (2019e): Statistique de l'aviation civile 2018 – 4. Mouvements – sito internet
- Ufficio federale dell'aviazione (2019): Monitoraggio della competitività dell'aviazione in Svizzera 2018
- Ufficio federale dell'energia (2018): Strategia energetica 2050: Rapporto di monitoraggio 2018 – grafici
- Ufficio federale dell'energia (2018a): Markt- und Wettbewerbsanalyse – Grundlagenpapier für den erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage StromVG (ottobre 2018)
- Ufficio federale dell'energia (2019): Strategia globale energetica
- Ufficio federale dell'energia (2019a): Produzione e consumo totale di energia elettrica in Svizzera
- Ufficio federale dell'ambiente (2017): Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse 1990–2015
- Ufficio federale dell'ambiente (2019): Inventario delle emissioni dei gas ad effetto serra – sito internet
- Ufficio federale delle strade (2019): Evoluzione del traffico e disponibilità delle strade nazionali – Rapporto annuale 2018
- Ufficio federale delle strade (2019a): Rete delle strade nazionali – sito internet
- Ufficio federale dei trasporti (2017): Rapporto sul trasferimento 2017
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2016): Prospettive di sviluppo 2040
- Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (2019): Riserve strategiche energia – sito internet

→ V

- Verband des Schweizerischen Versandhandels (2019): Online- und Versandhandelsmarkt Schweiz 2018

IMPRESSUM

Questa pubblicazione appare in tedesco, francese e italiano.

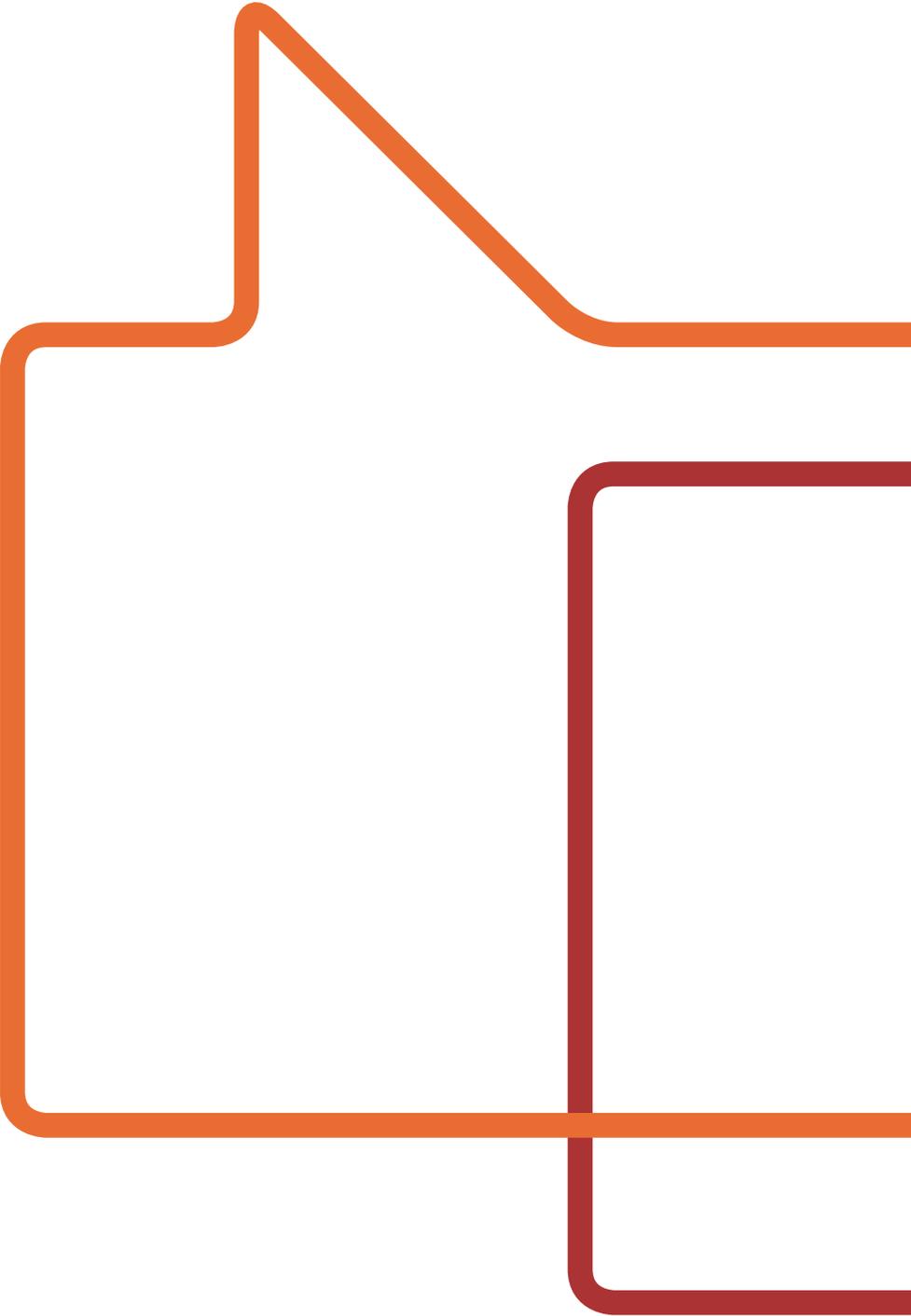
Concetto: Wirz Corporate AG, Zurich

Redazione: Hannes Egger, economiesuisse

Realizzazione: Wernlis, grafische Gestalter, Basilea

Stampa: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zurich

Edizione: Novembre 2019



economiesuisse

Federazione delle imprese svizzere
Via S. Balestra 9
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3000 Bern

economiesuisse

Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale
CH-1211 Genève 3

economiesuisse

Swiss Business Federation
168, Avenue de Cortenbergh
B-1000 Bruxelles