

**Rapporto sulle infrastrutture**

**→ Rafforzare la  
concorrenza e cogliere  
le opportunità digitali**

# Indice

## L'essenziale in breve

02 La Svizzera non può riposare sugli allori

## Prospettive

04 Un mondo digitalizzato e interconnesso:  
tendenze e sfide nella politica delle  
infrastrutture

## Soluzioni concrete per la nuova legislatura

08 Elettricità

14 Petrolio e gas

18 Tecnologie dell'informazione e della  
comunicazione

24 Strada

30 Ferrovia

36 Aviazione

40 Navigazione

44 Posta

48 Bibliografia

# Ci impegniamo per questi fattori di successo:



## INFRASTRUTTURE EFFICIENTI

Nel settore dei trasporti, dell'energia o delle telecomunicazioni, la Svizzera ha bisogno di infrastrutture di qualità per sostenere il suo sviluppo economico. Mettere a disposizione queste infrastrutture è un compito comune dello Stato e dell'economia. Le capacità delle infrastrutture sono da adattare in funzione dei bisogni delle imprese e della popolazione. Occorre inoltre che ogni infrastruttura abbia un grado di autofinanziamento il più elevato possibile. Lo Stato definisce le condizioni quadro appropriate affinché i vari vettori di trasporto, fonti d'energia od operatori di servizi di telecomunicazioni possano svilupparsi e migliorare in un clima concorrenziale.



## UN APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO SICURO E COMPETITIVO ED UN'EFFICACE PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

L'approvvigionamento energetico della Svizzera è sufficiente, conveniente e sicuro. Il nostro paese ha un approccio razionale nei confronti dei vantaggi e degli inconvenienti delle diverse forme di produzione energetica. Da parte sua, l'economia ha raggiunto un'efficienza energetica elevata, che cerca di migliorare costantemente. Il mercato elvetico dell'energia è strettamente legato ai mercati esteri e deve diventare parte integrante del mercato europeo. Un contesto sicuro, come il nostro, costituisce inoltre un fattore d'insediamento decisivo. Per questo l'economia si impegna a favore di un utilizzo rispettoso delle risorse naturali. Nei settori della protezione dell'ambiente e del clima, agire isolatamente non è una soluzione.

Trovate tutti e nove i fattori di successo  
sul sito:

[www.economiesuisse.ch/  
fattori di successo](http://www.economiesuisse.ch/fattori-di-successo)

## RESPONSABILI DI PROGETTO



### KURT LANZ

è membro della Direzione di economiesuisse e responsabile del settore Infrastrutture, energia e ambiente.

[kurt.lanz@economiesuisse.ch](mailto:kurt.lanz@economiesuisse.ch)



### BEAT RUFF

è responsabile supplente del settore Infrastrutture, energia e ambiente.

[beat.ruff@economiesuisse.ch](mailto:beat.ruff@economiesuisse.ch)



### MARCUS HASSLER

è responsabile di progetto del settore Infrastrutture presso economiesuisse.

[marcus.hassler@economiesuisse.ch](mailto:marcus.hassler@economiesuisse.ch)



### SARAH FREY

è una collaboratrice scientifica del settore Infrastrutture, energia e ambiente presso economiesuisse.

[sarah.frey@economiesuisse.ch](mailto:sarah.frey@economiesuisse.ch)

Ringraziamo i membri della Commissione delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente di economiesuisse della loro collaborazione al presente rapporto sulle infrastrutture. Rivolghiamo inoltre dei sentiti ringraziamenti ai membri del gruppo che hanno accompagnato la redazione del presente rapporto sulle infrastrutture.

## COMMISSIONE DELLE INFRASTRUTTURE



### HANSUELI LOOSLI

è presidente del Consiglio d'Amministrazione di Swisscom SA, membro del Comitato direttivo di economiesuisse e Presidente della Commissione delle infrastrutture di economiesuisse.

## COMMISSIONE DELL'ENERGIA E DELL'AMBIENTE



### REMO LÜTOLF

è Presidente della Direzione di ABB Svizzera, membro del Comitato di economiesuisse e Presidente della Commissione dell'energia e dell'ambiente di economiesuisse.

## GRUPPO ACCOMPAGNANTE LA REDAZIONE DEL RAPPORTO SULLE INFRASTRUTTURE

- Ronald Abegglen, Swiss International Air Lines
- Hans-Jörg Aerni, Elco
- Omar Ateya, Handelskammer beider Basel
- Dr. Roland Bilanz, Erdöl-Vereinigung
- Heinz Brenner, Swissmem/Siemens
- Olivier Buchs, Sunrise
- Peter Ehram, Swisscom
- Dr. Marco Ettisberger, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
- Dr. Frank Furrer, VAP Verband der verladenden Wirtschaft
- Peter Grütter, asut
- Philippe Gumy, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
- Jean-Marc Hensch, Swico
- Andreas Kaelin, ICTswitzerland
- Patrick Kessler, Verband Schweizerischer Versandhandel
- Elke Köhler, Swiss International Airports Association
- Michael Kohn, arbeitskreis kapital & wirtschaft
- Hans Koller, Strasseschweiz
- Christoph Krammer, Accenture
- Paul Kurrus, Aerosuisse
- Niklaus Mäder, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
- Beat Moser, Swisselectric
- Dr. Simon Osterwalder, SUISSDIGITAL
- Dr. Christine Roth, Swissmem
- Helge Rühl, Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland
- Markus Ruoss, Verband Schweizer Privatradios
- Michael Schmid, Verband der Schweizerischen Gasindustrie
- Thomas Schwarzenbach, Spedlogswiss
- Mario Senn, Zürcher Handelskammer
- Erwin Sigrist, Scienceindustries
- Dr. Hans Rudolf Sprenger, IBM
- Dr. Sonja Studer, Swissmem
- Peter Sutterlüti, KEP & Mail
- Irmtraut Tonndorf, Hupac

## → Rafforziamo la spina dorsale dell'economia svizzera per il futuro

SENZA INFRASTRUTTURE, IL NOSTRO PAESE SAREBBE BLOCCATO. FORTE DI QUESTA COSTATAZIONE, ECONOMIESUISSE SI IMPEGNA A FAVORE DI UNO SVILUPPO MIRATO DELLE INFRASTRUTTURE NEL SETTORE DEI TRASPORTI, DELLE TELECOMUNICAZIONI, DEI SERVIZI POSTALI E DELL'ENERGIA.

→ Cara lettrice, caro lettore,

Abbiamo il piacere di presentarLe il terzo rapporto di economiesuisse sulle infrastrutture. Il primo è apparso nel 2010. La rapida successione di questi rapporti riflette l'importanza delle infrastrutture per gli ambienti economici svizzeri e l'evoluzione accelerata del contesto politico, economico e tecnologico. Da qui l'attenzione concessa quotidianamente alla politica in materia di infrastrutture, compreso l'approvvigionamento energetico. Le imprese sono doppiamente interessate: esse non sono solo degli importanti fornitori di infrastrutture, ma anche i maggiori utilizzatori di prestazioni di trasporto, di servizi di telecomunicazione, di TIC e di energia. Senza le infrastrutture, gli scaffali nei negozi rimarrebbero vuoti, i macchinari sarebbero fermi e la vita pubblica completamente bloccata.

Quali sono oggi le principali sfide politiche in materia di infrastrutture? Per rispondere a questa domanda, abbiamo condotto un'inchiesta presso i nostri membri. Ne risulta che gli ambienti economici sono globalmente soddisfatti del panorama delle infrastrutture e apprezzano l'alta qualità delle reti e dei servizi: un verdetto che conferma i risultati delle varie graduatorie. Il Forum economico mondiale (WEF) pone la Svizzera in testa alla sua graduatoria sulla qualità delle infrastrutture in numerosi settori.



**HEINZ KARRER**  
Presidente di  
economiesuisse



**MONIKA RÜHL**  
Direttrice di  
economiesuisse

Va però detto che certi sviluppi sono preoccupanti. Le persone interrogate nell'ambito dell'inchiesta ritengono che l'evoluzione nel campo dei trasporti sarà piuttosto negativa e si attendono nel corso dei prossimi dieci anni un degrado della qualità delle infrastrutture svizzere.

Spetta agli ambienti politici ed economici agire per preparare le infrastrutture elvetiche per il futuro. Speriamo che il presente rapporto possa dare un impulso alle istanze e agli attori interessati ad impegnarsi in questo compito. Gli autori – sostenuti da un gruppo di accompagnamento che rappresenta l'insieme dell'economia – formulano delle raccomandazioni concrete e rivolgono lo sguardo al futuro. La digitalizzazione, l'internazionalizzazione e una maggiore integrazione delle infrastrutture richiedono nuove soluzioni: affrontiamo dunque la sfida!

Sperando che il dibattito sia interessante, vi auguriamo una piacevole lettura.

## → La Svizzera non può riposare sugli allori

PER RIMANERE AI VERTICI, IL NOSTRO PAESE DEVE DEFINIRE UNA NUOVA POLITICA DELLE INFRASTRUTTURE. È RICHIESTA PIÙ CAPACITÀ, INTELLIGENZA, VERITÀ DEI COSTI, CONCORRENZA E COORDINAMENTO.

---

### **Infrastrutture efficienti sono un fattore chiave del successo**

Le nostre infrastrutture sono tra le migliori al mondo! Dal punto di vista dell'economia, questo non è solo rallegrante, ma fondamentale. Di fatto, le infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'energia, delle telecomunicazioni e della posta sono essenziali per il buon funzionamento dell'economia e della società. Il benessere va di pari passo con buone infrastrutture. In un contesto tecnologico in costante cambiamento, la Svizzera non può però riposare sugli allori. Le infrastrutture, fattore chiave di successo di una piazza economica competitiva, devono essere sviluppate in permanenza e adattate ai bisogni degli utenti.

### **Fare il massimo con mezzi limitati**

Da alcuni decenni, il numero di utenti è continuamente in rialzo: i treni sono affollati, le colonne fanno parte della quotidianità, il volume degli scambi di dati continua a crescere e il traffico aereo si intensifica. La politica in materia di infrastrutture è diventata un vero rompicapo. La crescente mobilità si traduce in un aumento dei problemi di capacità rimettendo in discussione il funzionamento delle infrastrutture di trasporto. L'aumento repentino del volume dei dati richiede lo sviluppo delle infrastrutture TIC e di telecomunicazione. Nel settore dell'energia, mantenere un approvvigionamento sicuro resta un obiettivo prioritario. Questi tre esempi mostrano che lo sviluppo delle infrastrutture richiede innanzitutto tempo, posto e risorse. Il problema è che questi tre elementi sono disponibili solo in quantità limitata. Come mostra la presente pubblicazione, sono necessari degli sforzi a quattro livelli per risolvere questi conflitti d'interesse.

### → **Aumentare le capacità con intelligenza**

Le infrastrutture svizzere devono svilupparsi parallelamente all'aumento della domanda. A breve termine servono dunque misure efficienti. In quest'ottica, gli ambienti politici devono sfruttare tutte le possibilità che si presentano. Occorre certamente costruire nuove infrastrutture, ma soprattutto utilizzare in miglior modo le capacità esistenti. Per questo, è indispensabile l'apertura alle nuove tecnologie. Dobbiamo cogliere le opportunità offerte dalla digitalizzazione per concepire infrastrutture più efficienti.

### → **Migliorare la verità dei costi**

Le risorse finanziarie limitate della Confederazione, dei cantoni e dei comuni devono essere utilizzate laddove si possono ottenere i massimi vantaggi. Questo significa che le decisioni d'investimento devono sempre essere prese sulla base di considerazioni economiche. Una gestione più efficiente delle installazioni e una migliore manutenzione costituiscono altre possibilità d'ottimizzazione. Il prezzo fissato per l'utilizzo delle infrastrutture deve basarsi sui costi effettivi.

### → **Migliorare il coordinamento**

Le strategie di pianificazione del territorio devono tener conto delle preoccupazioni dell'economia. Una politica territoriale favorevole allo sviluppo economico risponde all'insieme delle esigenze poste al nostro territorio ristretto. Esigenze di protezione individuali non devono bloccare lo sviluppo delle infrastrutture, che è connesso a grandi benefici economici. È inoltre auspicabile un miglior coordinamento nazionale e transfrontaliero dei vari vettori di trasporto.

### → **Aumentare la concorrenza**

La messa a disposizione di una rete d'infrastrutture efficiente è un compito comune dello Stato e del settore privato. Gli interventi dello Stato sono sensati solo quando la concorrenza non è in grado di garantire il servizio universale voluto dagli ambienti politici. In tutti gli altri casi, le infrastrutture e le offerte che rispondono ai bisogni devono possibilmente essere messi a disposizione creando concorrenza tra fornitori privati.

## → Un mondo digitalizzato e interconnesso: tendenze e sfide nella politica delle infrastrutture

LE SFIDE CHE SI PONGONO NEL SETTORE DEI TRASPORTI, DELL'ENERGIA, DELLE TELECOMUNICAZIONI E DELLA POSTA SONO TOTALMENTE DIVERSE TRA LORO. IN TUTTI QUESTI SETTORI SI DELINEANO PERÒ UNA SERIE DI SVILUPPI FONDAMENTALI. OCCORRE TENERNE CONTO E PREVEDERE UNA POLITICA DELLE INFRASTRUTTURE EFFICIENTE E ORIENTATA AL FUTURO.

**I ragionamenti a compartimenti stagni non trovano posto in una moderna politica delle infrastrutture.**

### S'impone una riflessione integrata

Le diverse infrastrutture e i loro utenti sono sempre più interconnessi. L'esempio del trasporto merci multimodale mostra chiaramente questa tendenza. Se, in passato, in alcuni settori prevalevano i ragionamenti a compartimenti stagni, oggi è indispensabile una riflessione integrata – anche tra la Confederazione, i cantoni e i comuni – per garantire il futuro successo della politica delle infrastrutture.

La pianificazione delle varie infrastrutture di trasporto deve dunque essere coordinata meglio. Lo sviluppo della strada e della ferrovia dev'essere armonizzato. Nel contempo, sviluppare la rete stradale nazionale ha senso solo se la rete stradale secondaria è in grado di assicurare le vie d'accesso e di distribuzione. Le infrastrutture portuali ed aeroportuali funzionano efficientemente solo se beneficiano di un buon raccordo alla rete stradale. Sul futuro mercato dell'elettricità, le possibilità tecnologiche devono essere gestite meglio, per coordinare il più possibile la produzione, il trasporto, lo stoccaggio e il consumo di elettricità.

### La digitalizzazione è un'opportunità

La digitalizzazione s'impone in un numero crescente di settori della vita economica e sociale. Le vetture senza conducente, i nuovi sistemi di condizione delle auto o il big data sono alcuni esempi di questi sviluppi ultrarapidi. La digitalizzazione del nostro mondo cambierà fundamentalmente il gioco dell'offerta e della domanda, renderà possibili nuovi modelli d'affari e favorirà la comparsa di nuovi attori. Soprattutto l'Internet degli oggetti, modificherà radicalmente il paesaggio delle infrastrutture.



**Bisogna evitare di bloccare le nuove tecnologie con prescrizioni regolamentari.**

Gli ambienti politici devono osservare attentamente le conseguenze della digitalizzazione, senza cadere in un attivismo sfrenato. Il riflesso di opporsi alle nuove tecnologie può essere comprensibile da parte di un fornitore interessato, ma rischiano di originare inopportuni interventi di regolamentazione. In tutti i settori delle infrastrutture, il big data e lo smart data offrono interessanti possibilità per nuovi modelli commerciali e di servizi. Per questo è essenziale non compromettere queste opportunità varando affrettatamente rigide regolamentazioni.

**Una politica efficiente delle infrastrutture è strettamente legata ad un'integrazione internazionale.**

### **La Svizzera non è un'isola**

Gli intensi scambi economici e sociali con i paesi vicini impongono una riflessione transfrontaliera anche nella politica delle infrastrutture. Durante la costruzione e la gestione di infrastrutture, la cooperazione internazionale e la garanzia dell'interoperatività costituiscono una base importante per garantire l'efficienza degli scambi internazionali di persone, di beni, di dati e di energia.

In occasione della realizzazione di infrastrutture, occorre tener conto del carattere transfrontaliero di questi flussi. La pianificazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie non deve fermarsi alle frontiere e occorre sviluppare, in maniera proattiva, degli accordi internazionali per tutti i vettori di trasporto. Questa premessa è essenziale per il traffico legato alle importazioni, alle esportazioni e al transito di merci. Nel contempo, un approvvigionamento energetico affidabile non è più concepibile senza un'integrazione internazionale. Un coordinamento è inoltre indispensabile per le questioni relative alla politica del clima. Lo stesso vale per la legislazione su Internet, un settore in cui le regole nazionali raggiungono ancora più rapidamente i loro limiti.

### **La pianificazione del territorio deve includere le infrastrutture**

È una verità lapalissiana: le infrastrutture richiedono spazio e lo spazio è limitato. In una Svizzera dinamica si scontrano svariati interessi nell'ambito della politica di pianificazione del territorio. Quest'ultima però non tiene ancora conto abbastanza degli interessi dell'economia per quanto concerne lo sviluppo delle infrastrutture. Soluzioni intelligenti contribuiscono a trovare un equilibrio tra le diverse esigenze e a garantire una qualità elevata di spazi vitali in Svizzera. Questo fa sì che si debba tenere conto della terza dimensione.

**La pianificazione del territorio dev'essere coordinata meglio tra la Confederazione, i cantoni e i comuni.**

Questo processo per equilibrare gli interessi deve tener conto maggiormente degli interessi dell'economia quale principale utilizzatrice e fornitrice di infrastrutture. Lo sviluppo economico, urbano e delle infrastrutture dev'essere pianificato allo stesso momento. La pianificazione delle infrastrutture richiede inoltre un adeguato coordinamento della pianificazione del territorio a livello federale, cantonale e comunale. Ciò si manifesta ad esempio nel settore della logistica e del trasporto merci, che svolgono un ruolo essenziale per l'approvvigionamento dell'economia e della società in

beni di produzione e di consumo. Oggi, le pressioni sui siti logistici situati in prossimità dei centri urbani continuano ad accentuarsi. Questi siti devono essere preservati nell'ambito di una politica territoriale intelligente ed equilibrata, o sostituiti da altre aree appropriate.

### Apertura mentale nei confronti del mercato e della tecnologia

**Non spetta allo Stato decidere quali siano le tecnologie migliori per il mercato.**

Una politica delle infrastrutture liberale è caratterizzata da un'apertura mentale nei confronti delle nuove tecnologie e dalla fiducia nell'economia di mercato. Lo Stato deve creare le condizioni quadro favorevoli per lo sviluppo delle infrastrutture, senza spingere o bloccare, inconsciamente o per ragioni politiche, alcune tecnologie o determinati sistemi di trasporto. Spetta agli operatori di servizi e ai clienti decidere quali tecnologie e modelli d'affari convengano al mercato. La fornitura di servizi d'infrastruttura efficienti sarebbe così garantita.

Per la maggior parte delle infrastrutture, gli approcci con tendenza pianificatrice non funzionano. Se esistono delle reti concorrenti o se l'accesso al mercato è garantito a tutti i concorrenti, la messa a disposizione di infrastrutture può essere lasciata al gioco della concorrenza. Gli utilizzatori di un'infrastruttura sono i più idonei per decidere lo sviluppo del paesaggio tecnologico e infrastrutturale dei prossimi cinque/dieci anni. Per garantire un approvvigionamento affidabile e vantaggioso, gli strumenti dell'economia di mercato devono essere rafforzati. Sovvenzionare alcune tecnologie non è efficace e addirittura inopportuno. Nel settore della mobilità, la digitalizzazione permette a nuovi attori di entrare sul mercato e di mettere in risalto i modelli d'attività di successo esistenti. Agli ambienti politici spetterebbe seguire attentamente questi sviluppi e adattare le condizioni quadro in tempo utile, senza però cadere in un eccesso di regolamentazione e soffocare degli sviluppi promettenti.

### Prepararsi a cambiamenti per quanto concerne il servizio universale

**In un contesto dinamico come il nostro, il servizio universale dev'essere indipendente dalle tecnologie.**

Con la sua diversità geografica, economica e culturale, la Svizzera ha bisogno di un servizio universale che copra tutto il territorio nel settore delle infrastrutture. Ma in Svizzera, la fornitura del servizio universale è quasi sistematicamente associata allo Stato e ad alcuni enti (uffici postali, linee ferroviarie, raccordo alla rete di telefonia fissa). Le infrastrutture e le prestazioni che si basano su queste ultime dovrebbero per principio essere messe a disposizione da attori del settore privato. Lo Stato interviene solo a titolo sussidiario, quando il mercato non può garantire il servizio universale nella quantità e qualità auspiccate. Considerati i progressi tecnologici, si può affermare che lo Stato avrà in futuro un ruolo meno importante per la fornitura del servizio universale nel settore delle infrastrutture.

In un contesto dinamico come il nostro, il servizio universale dev'essere definito indipendentemente dalla tecnologia. Il servizio universale in materia di trasporti pubblici a livello nazionale deve, per quanto possibile, essere garantito in maniera redditizia e non può essere legato a modalità di tra-

sporto specifiche. Lo stesso vale nel campo delle telecomunicazioni. Grazie ai progressi tecnologici, si possono fornire servizi internet di ottima qualità senza problemi, sia attraverso la rete mobile, sia attraverso la rete telefonica fissa tradizionale, la via cavo o la fibra ottica. Non è dunque necessario focalizzarsi su una tecnologia particolare per garantire il servizio universale. Anche il «servizio pubblico» nel settore dei media dev'essere ridefinito e la trasmissione dei contenuti adeguata alla realtà dell'era digitale.

**Contemporaneamente legislatore, proprietario e operatore di servizi, la Confederazione si trova sempre in un conflitto d'interessi.**

### **Regolamentazione: il minimo possibile e solo se necessario**

Per molto tempo, le infrastrutture della rete erano di competenza dello Stato. Dei monopoli statali, come le PTT o le FFS, fornivano o forniscono ancora i loro servizi postali, ferroviari o di telecomunicazione attraverso queste reti. Le imprese che sono loro succedute sono ancora (maggioritariamente) nelle mani dello Stato e forniscono le prestazioni del servizio universale. Esse sono però in concorrenza con gli operatori privati.

Per la Confederazione, la regolamentazione delle infrastrutture della rete è un compito complesso. In qualità di legislatore, proprietario ed operatore di servizi, la Confederazione è alle prese con un conflitto d'obiettivi permanente, poiché i rispettivi interessi non collimano. Questo conflitto può essere risolto solo grazie all'apertura del mercato e alla riduzione dell'influenza dello Stato sulle imprese che garantivano il servizio universale in passato. Le vecchie regie federali non devono soppiantare delle attività economiche nel settore aperto alla concorrenza. Quando è necessario un regolatore, quest'ultimo dev'essere dotato degli strumenti appropriati. Con la graduale liberalizzazione dei mercati delle infrastrutture, occorre però agire secondo il motto «il minimo possibile e solo se necessario».

**In futuro il prezzo dipenderà maggiormente dalla domanda.**

### **Aumentare la verità dei costi, ridurre l'onere dei contribuenti**

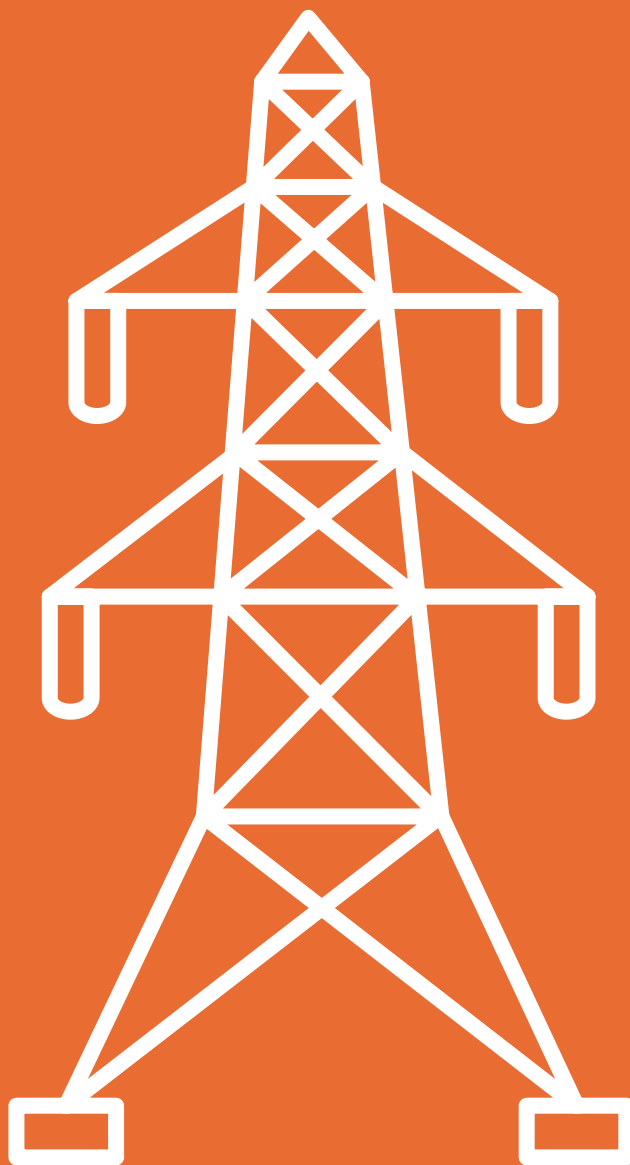
La costruzione di infrastrutture implica dei costi d'investimento. Il loro utilizzo genera inoltre dei costi di gestione e dei costi esterni, finanziati oggi solo in parte dagli utenti. Finché gli oneri sopportati dai contribuenti continueranno a crescere, l'opinione pubblica eserciterà una pressione crescente a favore di un aumento della verità dei costi nel settore delle infrastrutture.

La verità dei costi deve dunque essere migliorata. Il prezzo da pagare per utilizzare le infrastrutture deve coprire anche i costi d'investimento e di gestione, nonché gli effetti esterni. Questo prezzo non deve però avere il carattere di un'imposta. Nel settore delle reti, la verità dei costi è possibile solo se il sistema è orientato al mercato. Questo presuppone una maggiore differenziazione dei prezzi in funzione degli orari. Occorre fissare dei prezzi più elevati negli orari di grande affluenza. Questo favorirà un utilizzo più efficiente delle infrastrutture o delle tecnologie, ciò di cui bisognerà tener conto in occasione della pianificazione di nuove infrastrutture. Le offerte sovvenzionate dai contribuenti comportano per contro un eccessivo consumo, ciò che non è auspicabile.

# Elettricità



→ Posizionamento dell'approvvigionamento energetico svizzero nell'ultimo rapporto sulla competitività (2015/16) del Forum economico mondiale.



## 61

Il consumo di elettricità del nostro paese, in miliardi di chilowattore.

## 60

La percentuale del consumo di elettricità attribuibile all'economia.

## 800

Il numero di centrali che forniscono elettricità alla Svizzera.

## 956

L'importo, in milioni di franchi, che i consumatori di elettricità pagano ogni anno per sovvenzionare le energie rinnovabili.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'approvvigionamento energetico tenderà a peggiorare nel corso dei prossimi dieci anni.

## → Un mercato in evoluzione ha bisogno di prospettive

UNA MAGGIORE APERTURA DEL MERCATO E UN'INTERCONNESSIONE INTERNAZIONALE SONO PIÙ IMPORTANTI PER IL NOSTRO APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO RISPETTO AI SUSSIDI E AGLI INTERVENTI DELLO STATO. ESSE PERMETTONO DI FATTO DI GARANTIRE UN APPROVVIGIONAMENTO SICURO, COMPETITIVO E RISPETTOSO DELL'AMBIENTE.

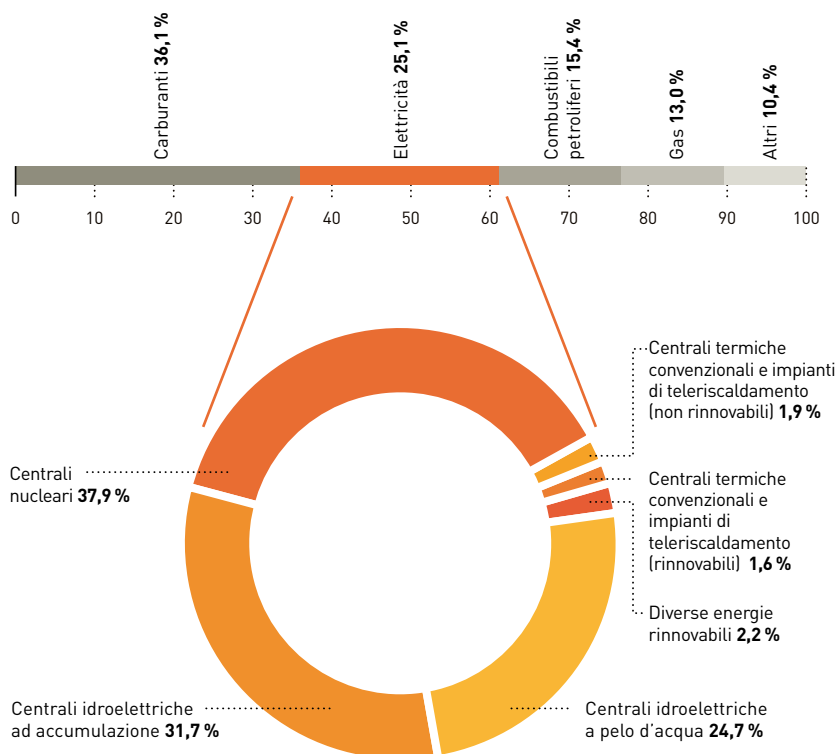
### Introduzione: difendere una posizione di leader

La Svizzera dispone oggi di un approvvigionamento energetico estremamente affidabile e tra i più ecologici al mondo. In media, emettiamo solo 21 grammi di CO<sub>2</sub> per chilowattora prodotta contro 437 grammi nell'Unione europea.<sup>1</sup> Questo fatto non è estraneo al nostro mix di produzione, che comprende oltre il 55% di energia idroelettrica e quasi il 38% di energia nucleare. A ciò vanno aggiunte le nuove energie rinnovabili, come la biomassa, l'eolico e il solare, che rappresentano il 3,8%.<sup>2</sup>

### Mix energetico ed elettrico in Svizzera<sup>3</sup>

Nel 2014

→ L'elettricità copre solo un quarto del nostro fabbisogno energetico, il resto è soprattutto coperto da fonti di energia fossili.



→ <sup>1</sup>UFAM (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011.

→ <sup>2</sup>UFE (2015). Statistica svizzera dell'elettricità 2014.

→ <sup>3</sup>UFE (2015). Statistica globale dell'energia 2014.

UFE (2015). Statistica svizzera dell'elettricità 2014.

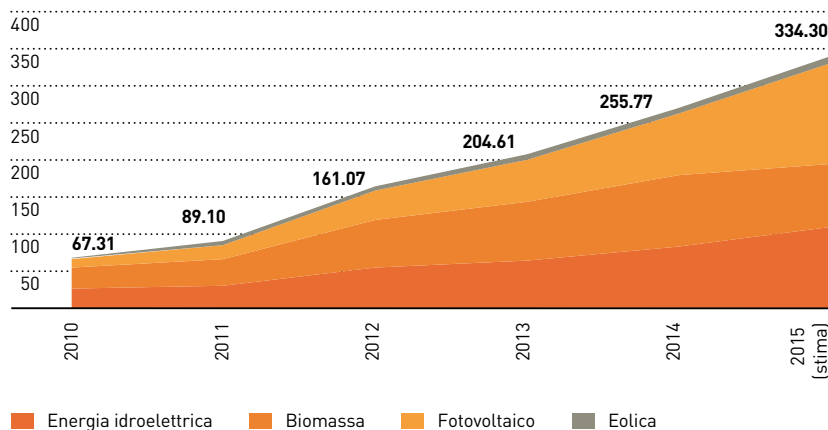
L'elettricità copre solo un quarto del nostro fabbisogno energetico, il resto è soprattutto coperto da fonti di energia fossili.

Attualmente, il settore dell'energia è contraddistinto dalla caduta dei prezzi in Europa. I prezzi dell'elettricità sono molto bassi sul mercato a causa di sovraccapacità di produzione a livello europeo, del prezzo vantaggioso dei certificati di CO<sub>2</sub> e dell'estensione delle sovvenzioni concesse ad alcuni tipi di produzione di elettricità. A breve termine non sembra probabile un'inversione di tendenza, e questo tocca anche la redditività delle centrali elettriche svizzere. I costi dell'elettricità per i consumatori continuano però ad aumentare a seguito dell'aumento delle tasse (rimunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica, tariffa d'utilizzo della rete).

### Rimunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica (RIC)<sup>4</sup>

Dal 2010 al 2015, in mio. CHF

→ Le spese per la remunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica (RIC) aumentano sempre di più.



La Svizzera beneficia, finora, di un approvvigionamento di ottima qualità. Le interruzioni di elettricità durano in media 25 minuti all'anno, anche se le situazioni critiche sulla rete si stanno moltiplicando e lo sviluppo è ostacolato da lunghe procedure d'autorizzazione. Swissgrid ritiene che una panne di corrente costi 240 milioni ogni mezz'ora.<sup>5</sup>

### Sfide da affrontare: la strategia energetica solleva numerose questioni

La strategia energetica 2050 elaborata dalla Confederazione rischia di peggiorare la sicurezza d'approvvigionamento. Innanzitutto, la produzione dalle nuove fonti rinnovabili, come il solare e l'eolico, è irregolare e difficilmente prevedibile. Secondo, la produzione estiva aumenterà, mentre la penuria d'approvvigionamento durante il semestre invernale si rafforzerà. Terzo, le reti elettriche dovranno affrontare sfide crescenti legate a una produzione sempre più decentralizzata e irregolare. Una simile decentralizzazione tende a ridurre l'efficienza. Inoltre, il rafforzamento degli obblighi imposti dallo Stato ai fornitori di elettricità e ai consumatori crea distorsioni onerose e una diminuzione dell'efficienza. Una modifica frequente delle condizioni quadro tocca anche la certezza di pianificazione e la propensione ad investire nel settore dell'elettricità.

→ <sup>4</sup> Fondazione RIC, Rapporti trimestrali 2010-2015.

→ <sup>5</sup> Swissgrid (2012). Rapporto annuale 2011.



L'isolamento crescente minaccia la certezza dell'approvvigionamento elettrico.

In futuro, le importazioni di elettricità guadagneranno importanza. L'isolamento crescente del paese, gli aumenti di prezzo decisi a livello politico e la volontà dello Stato di pilotare e controllare maggiormente il settore dell'energia, mettono in pericolo a lungo termine la certezza dell'approvvigionamento elettrico, la sua competitività e il suo orientamento al mercato.

#### **Il progetto presentato non permette di raggiungere gli obiettivi**

L'economia svizzera ritiene che il primo pacchetto di misure della strategia energetica 2050 della Confederazione non permetta di raggiungere gli obiettivi. Queste misure comprendono in primo luogo sovvenzioni per le nuove tecnologie rinnovabili (principalmente il fotovoltaico e l'eolico) e il rafforzamento di una moltitudine di disposizioni concernenti l'efficienza energetica, la mobilità e gli edifici. Va inoltre evidenziata la mancanza di una visione globale della produzione, delle reti e dello stoccaggio nonché un'analisi globale degli agenti energetici e delle forme di energia.

La certezza d'approvvigionamento diminuisce, mentre i costi e le importazioni di elettricità, in particolare prodotta a partire dalla lignite e dal carbone, aumentano. Anche le aspettative per quanto concerne l'ambiente aumentano: in Germania ad esempio, la transizione energetica si è tradotta in un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> e non in una riduzione. A seguito del sovvenzionamento dell'energia fotovoltaica, la decentralizzazione della produzione di elettricità senza successivo adattamento del consumo e delle reti genera altre sfide in materia di trasporto e di stoccaggio dell'elettricità.

Intervento crescente dello Stato sul mercato dell'elettricità.

Gli investimenti previsti nell'ambito della strategia energetica 2050 presuppongono un sensibile aumento dell'interventismo dello Stato.<sup>6</sup> Rischiano di essere messe in vigore numerose nuove e rigide disposizioni concernenti l'industria, i trasporti e il settore immobiliare. Il rincaro artificiale dei prezzi dell'elettricità nuoce alla competitività dell'economia svizzera. Questa situazione è particolarmente critica, tenuto conto dell'attuale apprezzamento del franco. Anche la crescente influenza degli ambienti politici sulla gestione dei fornitori di elettricità pone dei problemi. È urgente dissociare maggiormente gli interessi politici da quelli economici.

La strategia Reti elettriche è strettamente legata alla strategia energetica.

#### **Discussione non coordinata dei principali dossier politici**

Altri cinque progetti importanti concernono l'elettricità, oltre alla strategia energetica 2050. Concepito come la seconda fase di questa strategia, il sistema d'incentivazione in materia climatica ed energetica dovrebbe garantire la transizione dall'attuale sistema di sovvenzionamento al sistema d'incentivazione. La Legge sull'approvvigionamento elettrico, una legge recente ed efficace, sarà rivista da cima a fondo. L'apertura totale del mercato nazionale e l'accordo sull'elettricità con l'Unione europea progrediscono solo lentamente, sebbene siano due elementi essenziali per l'attuazione di una strategia energetica a lungo termine. La strategia Reti elettriche è, dal canto suo, strettamente legata alla strategia energetica. Questi progetti sono esaminati separatamente, senza nessuna armonizzazione, ciò che limita la prevedibilità del contesto legislativo.

→ <sup>6</sup>Cf. *economiesuisse* (2014) Stato e concorrenza.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: UN APPROVVIGIONAMENTO ELETTRICO A PREZZI COMPETITIVI. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:



### **Garantire condizioni quadro stabili**

Gli investimenti nel settore dell'elettricità sono spalmati su diversi decenni. La certezza giuridica in materia è essenziale; ogni modifica a breve termine del quadro legislativo costituisce dunque un ostacolo.



### **Migliore interazione tra le forme d'energia e gli agenti energetici**

Gli ambienti politici non devono concentrarsi unicamente sull'elettricità, ma considerare l'insieme delle energie, in particolare nel settore dell'efficienza energetica. La regolamentazione non deve ostacolare l'interazione tra le forme di energia, gli agenti energetici e le reti corrispondenti (convergenza delle reti).



### **Evitare di rincarare la piazza di produzione svizzera**

Il sistema di sovvenzionamento esistente deve diventare economicamente sostenibile e visto come un finanziamento iniziale con una chiara scadenza. La remunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica dev'essere limitata nel tempo e il suo costo stabilito ad un livello sopportabile per le imprese.



### **Maggiore apertura del mercato dell'elettricità**

Un mercato che funziona e lancia dei segnali di prezzo adeguati è indispensabile per coordinare al meglio l'offerta e la domanda. In quest'ottica, la verità dei costi svolge un ruolo importante, come pure eventuali impennate dei prezzi. Esse incitano i produttori ad aumentare le loro capacità e gli utenti ad adattare il loro consumo. La fissazione delle tariffe di rete non devono servire a raggiungere gli obiettivi di risparmio di energia o a fornire delle sovvenzioni inopportune. Dopo l'apertura totale del mercato, bisognerà evitare di regolamentare i prezzi dell'energia nel servizio universale.



**Aprire totalmente il mercato dell'elettricità e concludere con l'UE un accordo sull'elettricità**

L'apertura totale del mercato in Svizzera è una condizione sine qua non per l'integrazione in Europa. Essa permetterà ai consumatori di scegliere liberamente il loro approvvigionamento in funzione della qualità e del prezzo. Organizzare il servizio universale energetico a livello internazionale aumenta la certezza d'approvvigionamento e contribuisce a prezzi competitivi. Un accordo sull'elettricità con l'UE è indispensabile.

**Facilitare lo sviluppo della rete**

Affinché la rete possa rispondere ai futuri bisogni, occorre facilitarne la costruzione e accelerare le fasi di pianificazione e di trasformazione.

**Garantire la neutralità tecnologica**

Lo Stato deve restare aperto nei confronti dei futuri sviluppi tecnologici senza promuovere una forma di produzione specifica, poiché soltanto una concorrenza efficace tra le diverse tecnologie (e la verità dei costi) garantisce uno sviluppo ottimale. Pertanto, un obbligo di ripresa e di remunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica è inefficiente e falsa la concorrenza.

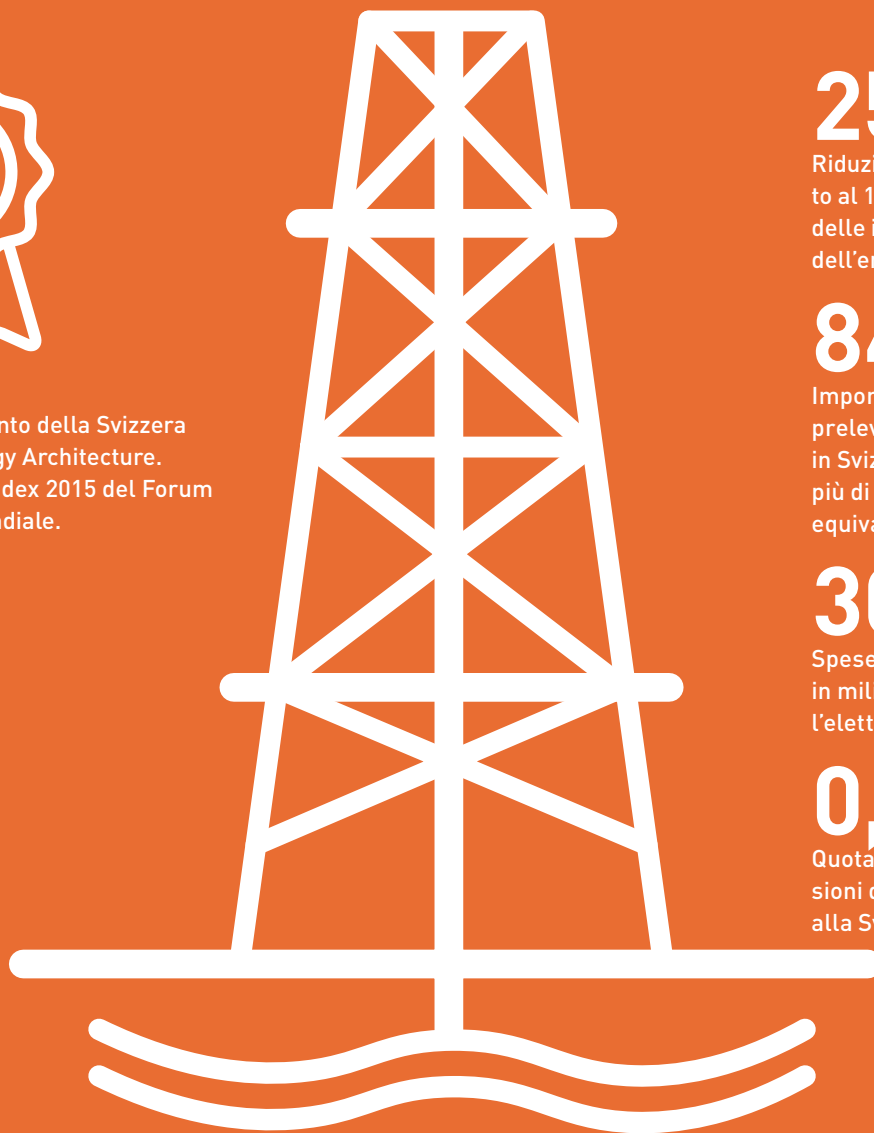
**Sviluppare il modello di successo dell'Agenzia dell'energia per l'economia (AEnEC)**

Il modello consistente nel promuovere l'efficienza energetica grazie ad accordi sugli obiettivi e ad un esonero delle tasse (modello dell'AEnEC) dovrebbe essere esteso. Nonostante il notevole successo, l'utilizzo di questo modello è attualmente molto limitato.

# Petrolio e gas



→ Posizionamento della Svizzera secondo l'Energy Architecture. Performance Index 2015 del Forum economico mondiale.



## 25

Riduzione, in percentuale e rispetto al 1990, delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle imprese associate all'Agenzia dell'energia per l'economia.

## 84

Importo della tassa, in franchi, prelevata per tonnellata di CO<sub>2</sub> in Svizzera. È circa dieci volte in più di un certificato d'emissione equivalente nell'UE.

## 30

Spese per l'energia nel 2014, in miliardi di franchi (compresa l'elettricità).

## 0,1

Quota, in percentuale, delle emissioni di CO<sub>2</sub> mondiali attribuibili alla Svizzera.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'approvvigionamento in energie fossili si manterrà stabile nel corso dei prossimi dieci anni.

## → Le energie fossili rimarranno importanti anche in futuro

IL PETROLIO E IL GAS SVOLGONO UN RUOLO CENTRALE PER LA MOBILITÀ E NEL SETTORE DELL'EDILIZIA. LE INFRASTRUTTURE NECESSARIE DOVRANNO DUNQUE ESSERE MANTENUTE ANCHE IN FUTURO. LA POLITICA DEL CLIMA COSTITUISCE UNA SFIDA IMPORTANTE, MA IL COORDINAMENTO INTERNAZIONALE IN QUESTO SETTORE RESTA INSUFFICIENTE.

### Introduzione: forte diminuzione del CO<sub>2</sub> grazie all'economia

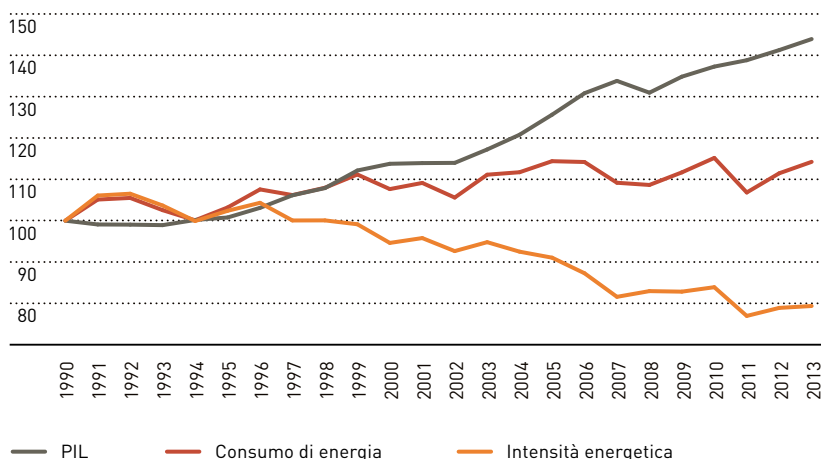
L'economia ha ampiamente superato i suoi obiettivi in materia di efficienza.

Il petrolio e il gas restano i principali agenti energetici in Svizzera, poiché rappresentano oltre il 60% del consumo finale di energia.<sup>7</sup> Ciò non dovrebbe cambiare in un prossimo futuro, anche se le misure politiche prese a tutti i livelli e l'ambiziosa politica del clima condotta a livello nazionale tendono a ridurre il consumo di energia. Grazie al modello di successo dell'Agenzia dell'energia per l'economia (AEnEC), le imprese hanno in questi ultimi anni fortemente diminuito le loro emissioni di CO<sub>2</sub> e ampiamente superato gli obiettivi fissati a livello politico. La Svizzera è così riuscita a dissociare, meglio di ogni altro paese, la crescita economica dall'evoluzione delle emissioni di gas ad effetto serra.<sup>8</sup>

### Evoluzione dell'intensità energetica in Svizzera<sup>2</sup>

Consumo finale di elettricità in kWh rispetto al prodotto interno lordo reale, a prezzi costanti a partire dal 2005 (indicizzazione 1990 = 100)

→ L'intensità energetica dell'economia svizzera diminuisce regolarmente dal 1990. Il consumo di elettricità resta stabile, anche se l'economia cresce.



→ <sup>2</sup>UFE (2015). Statistica globale dell'energia 2014.

→ <sup>8</sup>UFAM. Inventario delle emissioni di gas ad effetto serra.

→ <sup>9</sup>UST (2015). Conti nazionali. UST, SECO (2014). Conti nazionali. UFE (2014). Statistica globale dell'energia 2013.

### Infrastrutture in buono stato

Le infrastrutture legate al petrolio sono in buono stato. Esse comprendono in particolare la rete nazionale delle stazioni di servizio, moderni riscaldamenti ad olio combustibile e sufficienti riserve. Lo stesso vale per il sistema d'approvvigionamento in gas, fornito attraverso una rete di trasporto e di distribuzione di circa 20000 chilometri.

Anche se le riserve di energie fossili sono limitate, quelle del petrolio e del gas confermate attualmente basteranno per almeno 60 anni.<sup>10</sup> Queste riserve costituiscono però solo una parte del potenziale totale. Secondo i ricercatori, la durata delle risorse effettive è molto più importante (più di 200 anni per il gas). Inoltre, i progressi tecnologici nell'estrazione del petrolio e del gas aumentano costantemente le riserve. Le energie fossili rimarranno dunque i principali agenti energetici anche in futuro.

### Sfide da affrontare: la strategia energetica 2050

L'innovazione tecnologica ha l'impatto più importante nella lotta contro il cambiamento climatico.

Le energie fossili sono nel mirino degli ambienti politici, poiché sono il principale responsabile delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Si dimentica spesso che esse rappresentano attualmente quasi i due terzi dell'approvvigionamento energetico del nostro paese e contribuiscono sensibilmente alla certezza d'approvvigionamento (in particolare grazie alle riserve obbligatorie di carburanti e di combustibili liquidi). Diffusamente utilizzate, le tecnologie che mirano a migliorare l'efficienza hanno un effetto moltiplicatore elevato e un impatto più marcato sulle emissioni mondiali rispetto a qualsiasi forma di autorestrizione del consumo o ad un rincaro artificiale dei prezzi.

Da questo punto di vista, la strategia energetica 2050 è criticabile. Essa intende soprattutto ridurre l'utilizzo degli agenti energetici fossili ma avrebbe, infine, l'effetto contrario. Per quanto concerne l'elettricità essa originerà un aumento dell'importazione di energia grigia, a causa dell'utilizzo maggiore di elettricità prodotta all'estero per mantenere la stabilità del nostro approvvigionamento. L'evoluzione osservata in Germania dovrebbe fungere da avvertimento, poiché lo sviluppo massiccio delle energie rinnovabili non si è tradotto in una diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

### L'innovazione è il mezzo più efficace per combattere il cambiamento climatico

I riscaldamenti sono sempre più efficienti e i veicoli inquinano sempre meno.

La mobilità e l'edilizia beneficiano più di altri dello sviluppo della tecnologia e dell'innovazione. I sistemi di riscaldamento che funzionano con energie fossili sono ancora più efficienti e le relative emissioni dei veicoli diminuiscono. Bisognerebbe privilegiare lo sviluppo tecnologico e non gli interventi sul mercato motivati da questioni politiche. Inoltre, la fusione delle varie reti d'approvvigionamento porta ad una crescente convergenza, che avrà un ruolo importante negli sviluppi futuri.

---

→ <sup>10</sup> AEI (2014). World Energy Outlook 2014.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

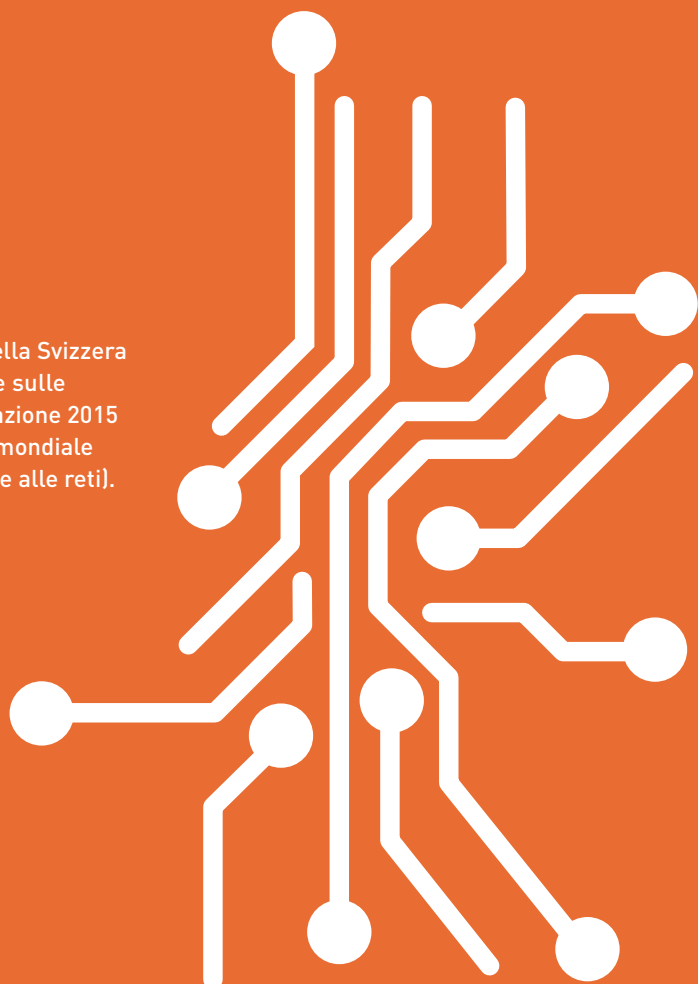
L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: GARANTIRE L'APPROVVIGIONAMENTO DELLA SVIZZERA IN CARBURANTI E IN COMBUSTIBILI FOSSILI, POICHÉ SONO DELLE FONTI ENERGETICHE AFFIDABILI. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:

- ! Mantenere e sviluppare le capacità delle infrastrutture**  
 Considerata la strategia energetica 2050, è primordiale mantenere e sviluppare le capacità delle infrastrutture (reti, capacità di trasporto e di stoccaggio). In un futuro contraddistinto dalle energie rinnovabili e dalla produzione irregolare, il petrolio e il gas saranno due agenti energetici importanti per il servizio universale e la prevenzione delle penurie.
- ! Proseguire l'apertura del mercato del gas**  
 Avviata congiuntamente dall'industria e dal settore del gas, la progressiva apertura del mercato deve proseguire. Essa rafforza la concorrenza e contribuisce all'entrata sul mercato di offerte più attrattive per le imprese. Anche in futuro bisogna tener conto del principio di sussidiarietà nella legislazione ed evitare ogni eccesso di regolamentazione.
- ! Coordinare la lotta contro il cambiamento climatico a livello internazionale**  
 Gli effetti del cambiamento climatico costituiscono una sfida mondiale che soltanto un approccio coordinato a livello internazionale permetterà di affrontare. Bisogna rafforzare gli sforzi per definire una politica climatica comune. Nel contempo, occorre rinunciare a qualsiasi azione solitaria nazionale, poiché sarebbe inefficace e nuocerebbe all'economia. L'adozione di uno scambio mondiale di certificati sarebbe il mezzo più efficace.
- ! La tassa d'incentivazione non deve diventare un'imposta sull'industria**  
 Un'eventuale tassa d'incentivazione sull'energia deve incitare ad internalizzare gli effetti esterni, ma non rivestire un carattere fiscale. Quale contropartita, le sovvenzioni in vigore devono essere totalmente soppresse e le entrate ridistribuite interamente e direttamente. La nuova tassa non deve diventare un'imposta per l'industria e la sua introduzione dovrebbe essere coordinata con gli sviluppi a livello internazionale. Inoltre, bisogna considerare l'onere fiscale che grava attualmente sui carburanti.

# Tecnologie dell'informazione e della comunicazione



→ Il posizionamento della Svizzera nel Rapporto mondiale sulle tecnologie dell'informazione 2015 del Forum economico mondiale (categoria preparazione alle reti).



## 91

La percentuale delle famiglie svizzere che dispongono di un collegamento a Internet.

## 12

Il numero, in milioni, dei raccordi alla telefonia mobile in Svizzera.

## -28

La diminuzione, in percento, del numero dei collegamenti ad una rete di telefonia fissa tra il 2004 e il 2013.

## 52

La percentuale delle imprese che sono uscite dalla graduatoria Fortune 500 delle maggiori società dopo il 2000. Alcune hanno chiaramente mancato la svolta della digitalizzazione.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità delle infrastrutture di telecomunicazione e TIC tenderà a migliorare nel corso dei prossimi dieci anni.

## → La liberalizzazione è un successo che deve proseguire

LE INFRASTRUTTURE DIGITALI SONO AMPIAMENTE DISPONIBILI E CONTINUANO AD EVOLVERE. IN QUESTO CONTESTO DINAMICO, IL RISCHIO DI INTERVENTI INOPPORTUNI E DI UN'ECESSIVA REGOLAMENTAZIONE È PARTICOLARMENTE PRONUNCIATO.

### Introduzione: la digitalizzazione dell'economia è in atto

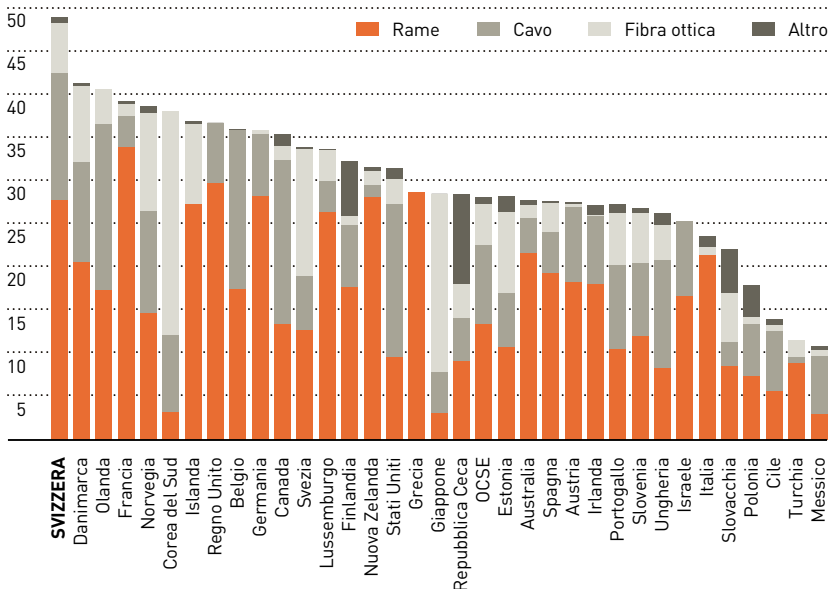
Anche nell'industria, si intravedono nuovi sistemi commerciali grazie alle tecnologie TIC.

Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) invadono a poco a poco la nostra quotidianità. Nessun settore dell'economia vi sfugge. La digitalizzazione permette dei guadagni di produttività considerevoli, favorisce nuovi sistemi commerciali e rimette in discussione l'ordine stabilito. L'industria si trova all'alba di una quarta rivoluzione industriale («industria 4.0»). Quest'ultima è caratterizzata dalla digitalizzazione e dalla messa in rete dei mezzi di produzione non solo all'interno dell'impresa, ma nell'ambito di tutta la catena di valore.

### Connessioni Internet ad alto debito nel confronto internazionale <sup>11</sup>

Numero di connessioni per 100 abitanti, suddivise per tecnologia.

→ La Svizzera è chiaramente il numero 1 per il numero di connessioni Internet ad alto debito.



A causa della crescente importanza delle infrastrutture TIC in tutti i settori (mobilità, elettricità, edilizia, media), le questioni relative alla disponibilità e alla sicurezza diventano sempre più sensibili.

→ <sup>11</sup> OCSE (2015). Portale alto debito.

Le imprese di telecomunicazioni internazionali accentuano la concorrenza.

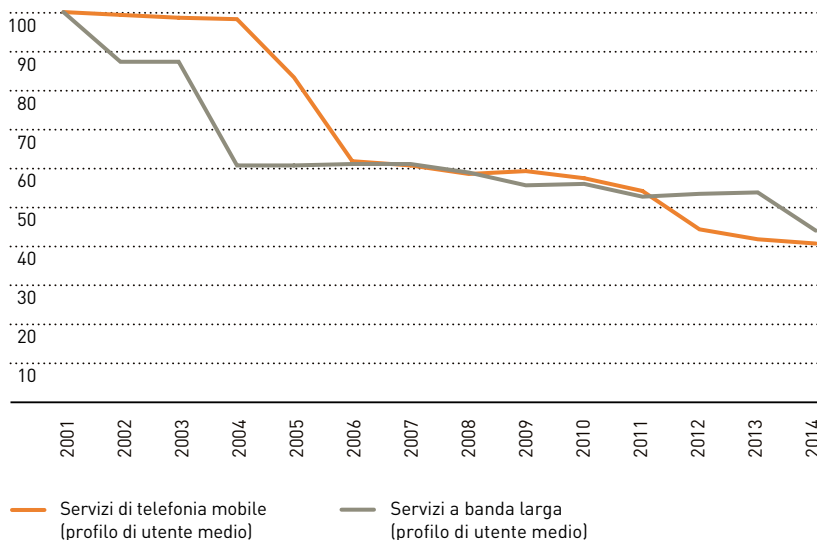
### Evoluzione dei prezzi della telefonia mobile e dei servizi a banda larga<sup>12</sup>

(Indicizzato 2001 = 100)

→ La liberalizzazione del mercato delle telecomunicazioni ha comportato una forte diminuzione dei prezzi della telefonia mobile e dei servizi a banda larga.

### Un mercato più concorrenziale grazie alla liberalizzazione

La digitalizzazione dell'economia richiede delle infrastrutture TIC performanti. Quelle della Svizzera non devono arrossire se paragonate ad altri paesi. Importanti investimenti, resi possibili grazie alla liberalizzazione del mercato delle telecomunicazioni e alla concorrenza che ne è seguita, sono realizzati nella tecnologia a banda larga. I progressi tecnologici in questo settore molto dinamico proseguono ancora oggi. I prezzi sono piuttosto alti nel confronto internazionale, ma adeguati tenuto conto della qualità elevata delle infrastrutture. Per quanto concerne l'offerta di servizi, la concorrenza, già grande, è accentuata dall'arrivo di società internazionali come Skype, Whatsapp, Youtube e Netflix.



Nella misura in cui la concorrenza funziona, la partecipazione della Confederazione in Swisscom non si giustifica più. Inoltre, Swisscom investe sempre più in nuovi mercati innovativi (ad esempio nei settori dell'energia, dell'edilizia e della mobilità). Invece di limitare il campo d'azione di Swisscom con continui interventi di regolamentazione, bisognerebbe spingere maggiormente verso una privatizzazione.

### Occorre prudenza nella revisione della legge sulle telecomunicazioni

La sicurezza, la protezione dei dati e la sfera privata sono sempre più importanti.

Il settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione rimarrà molto dinamico. Esso comporterà dei grossi investimenti, ad esempio nell'Internet a banda larga o nelle nuove tecnologie della telefonia mobile. L'Internet degli oggetti, l'interconnessione e la digitalizzazione permetteranno dei progressi importanti. I temi della sicurezza, della sfera privata e della protezione dei dati guadagneranno importanza: bisognerà ristabilire un clima di fiducia per garantire il successo delle nuove applicazioni.

→ <sup>12</sup> UFCOM (2015). Statistiche in materia di telecomunicazioni.



Su queste questioni, la Svizzera è molto forte e può dunque profilarsi come un data center attrattivo nei confronti della concorrenza internazionale. Regole inadeguate in materia di sicurezza rischiano per contro di isolare il mercato e di allontanare dei partecipanti (ad esempio negli attuali appalti pubblici della Confederazione).

Dal punto di vista dell'economia svizzera, non è urgente modificare radicalmente il sistema.

#### **Sviluppare le infrastrutture in funzione dei bisogni della clientela**

Malgrado eccellenti infrastrutture e una forte concorrenza, il Consiglio federale intende rivedere la Legge sulle telecomunicazioni in due tappe. Esso prevede, in un primo tempo, di limitarsi a numerosi piccoli cambiamenti. Ma vi è anche il progetto di abbandonare l'attuale regime «ex post» (nel quale il regolatore interviene solo a titolo sussidiario) a vantaggio di un regime «ex officio» (nel quale il regolatore può intervenire d'ufficio). Modifiche più sostanziali saranno affrontate in una seconda tappa: si tratta di formulare delle condizioni d'accesso alla rete neutre dal punto di vista tecnologico, di adottare un regime «ex ante» (nel quale il regolatore deve intervenire d'ufficio), di estendere le regole d'accesso e di riorientare il servizio universale.

Dal punto di vista dell'economia svizzera, non è urgente modificare radicalmente il sistema. Le infrastrutture permettono di affrontare le future sfide, il ritmo delle innovazioni è sostenuto e la concorrenza in materia di servizi e di raccordi si rafforza grazie all'arrivo sul mercato di nuovi operatori.

Le infrastrutture e i servizi forniti dovranno potersi sviluppare per rispondere ai bisogni della clientela. Per questo, bisognerà trovare delle risposte a questioni sul diritto dell'ambiente, della costruzione e della pianificazione del territorio. Anche il problema del «nimby» (not-in-my-backyard) – voler utilizzare dei servizi, ad esempio di telefonia mobile, opporsi ai progetti infrastrutturali necessari in prossimità del proprio domicilio – dovrà essere affrontato. L'aumento dei costi e gli investimenti elevati nelle infrastrutture porterà anche ad esaminare dei modelli condivisi, come l'utilizzo congiunto delle antenne o delle frequenze.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA HA UN OBIETTIVO CHIARO: PRESERVARE UN CONTESTO CHE HA PERMESSO ALLA SVIZZERA DI ISSARSI AI VERTICI DELLA TECNOLOGIA E DI AFFRONTARE LE SFIDE DELLA DIGITALIZZAZIONE. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:



### **Preservare un contesto favorevole agli investimenti**

Le infrastrutture di telecomunicazione necessitano di un quadro propizio all'innovazione e agli investimenti per potersi sviluppare in funzione dei bisogni e creare un terreno favorevole alla digitalizzazione dell'economia. Regole rigide su questo mercato molto dinamico sarebbero problematiche per la digitalizzazione dell'economia svizzera.



### **La rivoluzione digitale ha bisogno di concorrenza**

La concorrenza tra infrastrutture, tecnologie e servizi deve continuare a funzionare e promuovere la fornitura di infrastrutture e di servizi di un buon livello. I molti investimenti e l'accesa concorrenza non richiedono di modificare da cima a fondo il quadro legislativo che regge il mercato delle telecomunicazioni. L'evoluzione nel settore della fibra ottica dev'essere seguita da vicino. I concorrenti di Swisscom temono infatti che quest'ultima possa aumentare la propria posizione dominante.



### **Facilitare la trasformazione e lo sviluppo delle reti**

Affinché le infrastrutture possano adattarsi all'evoluzione dei bisogni (e rispondere in particolare alla domanda crescente della banda larga nella telefonia mobile), le reti dovranno poter essere trasformate e sviluppate più facilmente. Le procedure d'autorizzazione in materia di installazione di antenne dovranno essere semplificate e le norme in materia di radiazioni dovranno essere allineate a quelle dell'UE.

**Occorre prudenza sulla questione della neutralità della rete**

L'apertura di Internet è un elemento centrale nell'infrastruttura di base di un'economia digitalizzata. L'economia invita alla massima prudenza sulla questione della neutralità delle reti. In un contesto così dinamico, il rischio di interventi inopportuni suscettibili di rallentare i progressi e le innovazioni è grande. Soluzioni settoriali sono nettamente preferibili.

**Privatizzare Swisscom**

Nella misura in cui la concorrenza funziona, la partecipazione della Confederazione detenuta in Swisscom non sembra più giustificata. Inoltre, Swisscom investe sempre più in nuovi mercati innovativi. Invece di limitare il campo d'azione di Swisscom con continui interventi di regolamentazione, bisognerebbe spingere maggiormente verso una privatizzazione.

**Invitare gli ambienti economici a partecipare alle discussioni sulle questioni di sicurezza e di protezione dei dati**

Tenuto conto della crescente importanza delle TIC nell'economia, i temi della sicurezza, della sfera privata e della protezione dei dati guadagneranno importanza. Se la sicurezza è un compito pubblico, essa richiede le conoscenze dell'economia. Ecco perché, in questo settore, si deve creare una collaborazione stretta tra l'economia e l'amministrazione. Bisogna rinunciare ad inasprire le regole sulla protezione dei dati e della sfera privata per mantenere l'attrattività della piazza economica svizzera di fronte alla concorrenza internazionale.

# Strada



→ Posizionamento dell'infrastruttura stradale svizzera nell'ultimo rapporto sulla competitività (2015/16) del Forum economico mondiale.



## 84

Importo, in centesimi, delle tasse prelevate dallo Stato su un litro di benzina.

## 71 000

La lunghezza, in chilometri, della rete stradale svizzera. Le strade comunali rappresentano oltre 50 000 chilometri.

## 21 500

Numero delle ore in coda sulla rete delle strade nazionali nel 2014.

## 578

Importo, in franchi pro capite, investito ogni anno nelle infrastrutture stradali (2012).

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'infrastruttura stradale continuerà a peggiorare nel corso dei prossimi dieci anni.

## → Più fragile la spina dorsale dell'infrastruttura di trasporto

LA RETE STRADALE SVIZZERA SI STA DEGRADANDO, MENTRE LA MOBILITÀ CONTINUA AD AUMENTARE. LA MESSA A DISPOSIZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA STRADALE ADEGUATA ALLA DOMANDA DIVENTA UNA SFIDA ESSENZIALE, AL PARI DEL SUO FINANZIAMENTO A LUNGO TERMINE.

### Introduzione: la mobilità cresce due volte più in fretta dell'economia

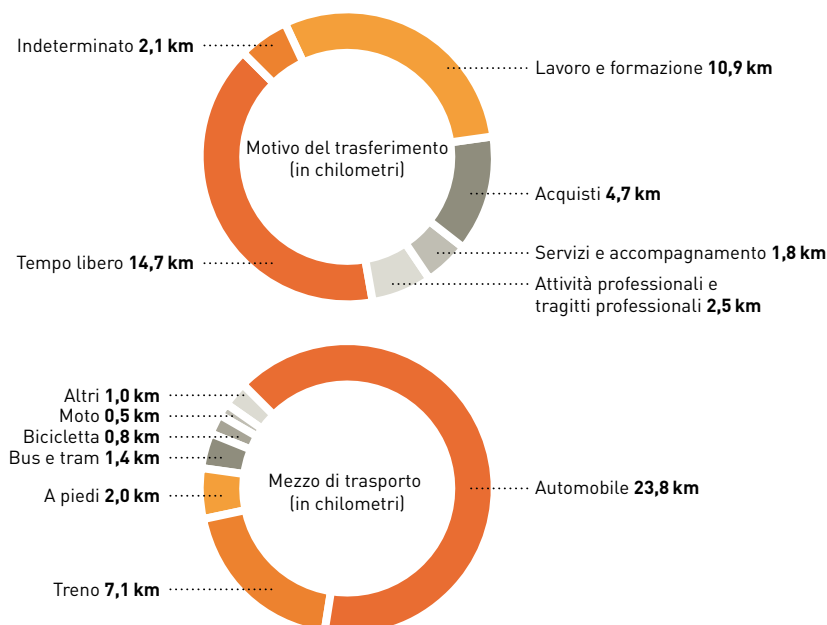
Una parte non trascurabile dei trasporti pubblici utilizza la strada.

La strada resta di gran lunga il vettore di trasporto più importante della Svizzera poiché assorbe l'84% del traffico viaggiatori e il 62% del traffico merci.<sup>13</sup> La rete stradale è la spina dorsale dell'infrastruttura di trasporto di tutto il territorio svizzero. Ogni abitante percorre una distanza giornaliera media di 37 chilometri, di cui 24 con un'automobile.<sup>14</sup> Inoltre, una parte non trascurabile dei trasporti pubblici utilizza la strada; quest'ultima rappresenta oltre il 17% delle prestazioni del traffico viaggiatori.<sup>15</sup> I trasporti pubblici stradali svolgono un ruolo importante soprattutto in città (tram e bus) e nelle regioni periferiche (veicoli postali).

### Distanze giornaliere ripartite per mezzo di trasporto e motivo<sup>16</sup>

Nel 2010

→ Percorriamo ogni giorno mediamente 36,7 chilometri. È nel tempo libero che percorriamo più chilometri in auto.



→ <sup>13</sup> UST (2014). Prestazioni del trasporto persone 1960–2013. UST (luglio 2015). Prestazioni del trasporto merci 1950–2014.

→ <sup>14</sup> UST (2012). La mobilità in Svizzera. Risultati del microcensimento mobilità e trasporti 2010.

→ <sup>15</sup> UST (2014). Prestazioni del trasporto persone.

→ <sup>16</sup> UST (2012). La mobilità in Svizzera. Risultati del microcensimento mobilità e trasporti 2010.

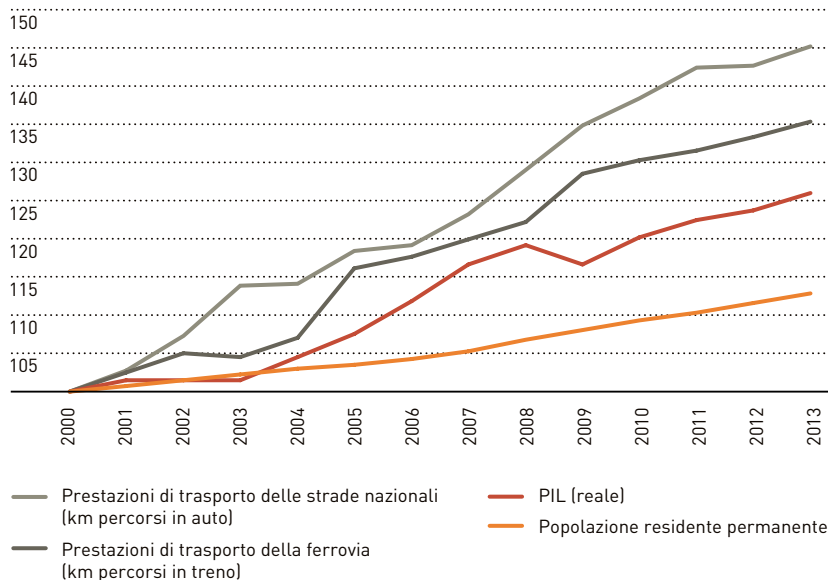
### Gli ingorghi stradali, fonte di costi elevati per l'economia

La mobilità stradale in Svizzera è notevolmente aumentata nel corso degli ultimi quindici anni, registrando una progressione due volte superiore a quella dell'economia. L'aumento del traffico si concentra principalmente nei centri economici e demografici, nonché negli agglomerati periferici.

#### Evoluzione del traffico<sup>17</sup>

Indicizzato (2000 = 100)

→ Il traffico sulla rete delle strade nazionali si è intensificato di quasi il 50% dopo il 2000. La sua crescita è nettamente più rapida di quella della popolazione e dell'economia.



Oltre 21 000 ore di code generano costi valutati in miliardi.

Soprattutto negli orari di punta, le infrastrutture stradali raggiungono i limiti della loro capacità e le code sono praticamente quotidiane. Le ore di coda sono più che raddoppiate dopo il 2008 e hanno superato, nel 2014 21 000 ore. Le perdite che ne derivano per l'economia e la società si valutano in miliardi di franchi. Il peggioramento dell'affidabilità del trasporto di viaggiatori e di merci sulla strada nuoce all'attrattività della nostra piazza economica.

### FOSTRA deve garantire lo sviluppo dell'infrastruttura stradale

La creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) deve garantire il finanziamento e lo sviluppo futuro delle infrastrutture stradali e del traffico d'agglomerato. L'aumento costante delle spese di gestione, manutenzione e sviluppo della rete stradale e la simultanea stagnazione del gettito delle imposte sugli oli minerali esigono la mobilitazione di mezzi supplementari in ragione di circa un miliardo di franchi all'anno – sotto forma di imposte e tasse supplementari – per garantire il finanziamento delle strade nazionali e del traffico d'agglomerato.

→ <sup>17</sup> USTRA (2014). Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014.  
UST (2014). Conti nazionali.  
UST (2015). Enciclopedia statistica della Svizzera.

## Sfida da affrontare: garantire la funzionalità delle strade

Considerato il forte aumento della mobilità, la messa a disposizione di un'infrastruttura stradale adeguata alle necessità costituisce un'importante sfida. Il numero di chilometri percorsi sulla rete delle strade nazionali è più che raddoppiato rispetto al 1990.<sup>18</sup> Il forte aumento del numero di ore di code sulle strade nazionali è il segnale che lo sviluppo delle infrastrutture stradali della Confederazione non segue più la crescita della mobilità. Questa evoluzione ha anche delle ripercussioni sulla graduatoria mondiale della competitività stabilita dal Forum economico mondiale (WEF): mentre la Svizzera possedeva la seconda migliore infrastruttura stradale al mondo nel 2009, essa figura oggi solo al nono rango della graduatoria.<sup>19</sup>

È sempre più difficile garantire l'approvvigionamento nei centri urbani.

La Svizzera deve attuare grandi sforzi affinché la funzionalità delle infrastrutture stradali raggiunga nuovamente un livello internazionale competitivo. L'estensione mirata e coordinata della rete delle strade nazionali si rivela altrettanto necessaria come il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Il trasporto di merci nei grandi centri è sempre più problematico a seguito dell'aumento delle restrizioni di circolazione nei centri cittadini e dello spostamento delle sedi logistiche in periferia, sotto la pressione di una crescente urbanizzazione.

### Il rompicapo del finanziamento basato sul principio di causalità

La riduzione del margine di manovra nella gestione delle finanze federali richiede un utilizzo più efficace delle limitate risorse disponibili. In futuro, si tratterà di chiamare alla cassa i veicoli dotati di nuove tecnologie di propulsione che non utilizzano né benzina né diesel per la copertura dei costi delle infrastrutture, conformemente al principio di causalità.

Oltre allo sviluppo delle infrastrutture, un utilizzo più efficace della rete esistente permetterebbe anche di rendere più fluido il traffico sulle strade svizzere. Occorre ottimizzare la suddivisione della domanda di trasporto sulle 24 ore della giornata.

Nuovi attori modificheranno l'organizzazione della mobilità.

### La mobilità favorisce il servizio porta a porta

Anche i progressi tecnologici influenzano la mobilità. Il nuovo concetto di «Mobility as a service» traduce i cambiamenti profondi che concerneranno il modo con cui la mobilità sarà organizzata e gestita in futuro. I nuovi veicoli senza conducente elimineranno progressivamente la frontiera tra i trasporti pubblici e privati. Il possesso di un veicolo sarà sempre meno determinante per la soddisfazione dei bisogni di mobilità individuale. Nuovi operatori di servizi specializzati organizzeranno la mobilità individuale porta a porta tramite applicazioni ad hoc e raccoglieranno così enormi quantità di dati. Tutti questi cambiamenti richiederanno nuovi strumenti in grado di garantire un finanziamento delle infrastrutture di trasporto conforme al principio di causalità. Sarà in particolare il caso quando il numero di veicoli elettrici e di vetture condivise costituirà una parte sostanziale del parco automobilistico svizzero.

→ <sup>18</sup> USTRA (2014) *Traffico e disponibilità delle strade nazionali. Rapporto annuale 2014.*

→ <sup>19</sup> WEF (2015). *The Global Competitiveness Report 2014/2015.*

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: GARANTIRE LA FUNZIONALITÀ DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE MEDIANTE MISURE MIRATE DI ELIMINAZIONE DEI PROBLEMI DI CAPACITÀ. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:

### **Sviluppare rapidamente la rete delle strade nazionali fissando priorità basate sulla domanda**

Le risorse finanziarie limitate della Confederazione devono essere orientate verso i bisogni più urgenti e dove manifestano gli effetti massimi. Le decisioni d'investimento devono essere prese più rapidamente in funzione del rapporto costi-benefici ed essere chiaramente definite. Per quanto concerne l'infrastruttura stradale, urge un intervento soprattutto nei centri economici e demografici del paese, che registrano una forte crescita. Occorre inoltre sviluppare le reti stradali cantonali e comunali in accordo con l'infrastruttura delle strade nazionali.

### **Utilizzare efficientemente le infrastrutture esistenti**

Occorre ripartire meglio nell'arco della giornata il carico delle infrastrutture di trasporto esistenti. I fattori chiave del successo in questo settore sono la fissazione di prezzi d'utilizzo delle infrastrutture di trasporto viaggiatori e merci adeguati alla domanda, un maggiore ricorso ai sistemi informatizzati di gestione del traffico e la creazione di strutture di lavoro, d'accompagnamento e di formazione flessibili che permettano di ridurre la domanda di mobilità durante i picchi di traffico che generano costi elevati.





### **Snellire le condizioni quadro del traffico stradale di merci**

Il divieto di circolazione stradale notturno per il traffico interno, d'importazione e d'esportazione deve essere reso più flessibile. Barattare il divieto di circolazione notturno contro un divieto diurno del traffico merci di transito in alcuni corridoi prestabiliti costituirebbe una misura innovativa, che permetterebbe di ottimizzare lo sfruttamento delle capacità disponibili.



### **Garantire il finanziamento nell'era della mobilità digitale**

Nell'era dei veicoli elettrici senza conducente, la Confederazione deve vegliare affinché gli utenti continuino a garantire il finanziamento dell'infrastruttura stradale (niente «passeggeri clandestini»). Questo richiede da una parte la presa in considerazione adeguata dei veicoli a propulsione alternativa nel sistema di finanziamento dell'infrastruttura stradale. D'altra parte, questo comporta l'introduzione di un sistema trasparente di calcolo dei costi e dei prezzi nell'ambito del Mobility Pricing multimodale applicabile alla strada e alla ferrovia, ciò che permetterebbe di fatturare l'utilizzo delle infrastrutture conformemente al principio di causalità. Inoltre, in un momento in cui un numero crescente di operatori privati della mobilità raccolgono dati sugli utenti e sul traffico, è necessario stabilire condizioni quadro chiare per quanto concerne i diritti sui dati raccolti e l'utilizzo di questi ultimi.

# Ferrovia



→ Posizionamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera nell'ultimo rapporto sulla competitività (2015/16) del Forum economico mondiale.



## 28 400

Numero di stazioni e fermate della rete svizzera dei trasporti pubblici ferroviari e stradali.

## 49

La percentuale dei costi che l'utente dei trasporti pubblici finanzia. L'altra metà è assunta dai poteri pubblici, in altre parole dalla collettività.

## 8156

Le spese, in milioni di franchi, che la Confederazione, i cantoni e i comuni hanno destinato ai trasporti pubblici nel 2013.

## 72

La percentuale delle merci in transito che utilizzano la ferrovia.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'infrastruttura ferroviaria peggiorerà nel corso dei prossimi dieci anni.

## → Migliorare l'efficienza del traffico ferroviario

L'OFFERTA FERROVIARIA PROPOSTA IN SVIZZERA È ECCELLENTE NEL CONFRONTO INTERNAZIONALE. QUESTO SUCCESSO HA PERÒ UN COSTO, POICHÉ DAL MOMENTO CHE I PREZZI COPRONO SOLTANTO UNA PARTE DELLE SPESE CAUSATE, LA FERROVIA GENERA COSTI ELEVATI PER I CONTRIBUENTI. SI TRATTA DI MIGLIORARE L'EFFICIENZA DELLA MANUTENZIONE E SVILUPPARE L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA IN MANIERA MIRATA.

### Introduzione: un sistema affidabile, con importanti costi nascosti

La quota di mercato della ferrovia nel trasporto viaggiatori è del 16%.

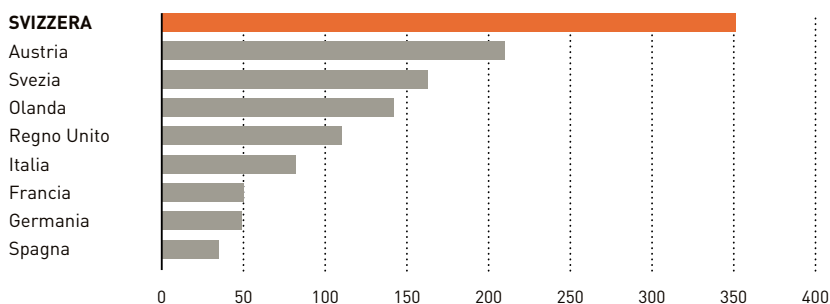
La Svizzera può essere orgogliosa di possedere una delle migliori offerte ferroviarie del pianeta. Essa compete con il Giappone nella lotta per la supremazia mondiale per quanto concerne la qualità dell'infrastruttura e figura al secondo rango dell'ultima graduatoria stabilita dal Forum economico mondiale (WEF).<sup>20</sup> Le cifre del trasporto ferroviario di viaggiatori sono fortemente aumentate in questi ultimi anni (+54% dopo il 2000). A titolo di confronto, durante lo stesso periodo le prestazioni di trasporto dell'insieme del traffico stradale sono aumentate del 18%.<sup>21</sup> La ferrovia detiene una quota di mercato del 16% per il traffico viaggiatori e del 38% per il traffico merci. Gli Svizzeri percorrono in media 2288 chilometri all'anno in treno, ciò che pone il nostro paese in testa alla graduatoria mondiale.<sup>22</sup> Va però sottolineato che la maggior parte del trasporto di viaggiatori e di merci si effettua ancora attraverso la strada.

Il sistema ferroviario svizzero è performante ma oneroso. Nel corso del 2012 sono stati investiti nelle infrastrutture della ferrovia circa 4 miliardi di franchi.<sup>23</sup> In un confronto internazionale, la Svizzera possiede – e di gran

### Investimenti dello Stato nell'infrastruttura ferroviaria, per abitante e in alcuni paesi europei<sup>24</sup>

Stato: 2014 (in euro)

→ La Svizzera effettua di gran lunga gli investimenti più elevati nello sviluppo della rete ferroviaria.



→ <sup>20</sup> WEF (2015). The Global Competitiveness Report 2014/2015.

→ <sup>21</sup> UST (2014). Prestazioni del trasporto persone 1960-2013.

→ <sup>22</sup> Litra (2015). Statistica internazionale delle ferrovie dell'UIC 2014.

→ <sup>23</sup> Litra (2015). I trasporti in cifre. Edizione 2015.

→ <sup>24</sup> Associazione «Allianz pro Schiene» 2015. Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen.

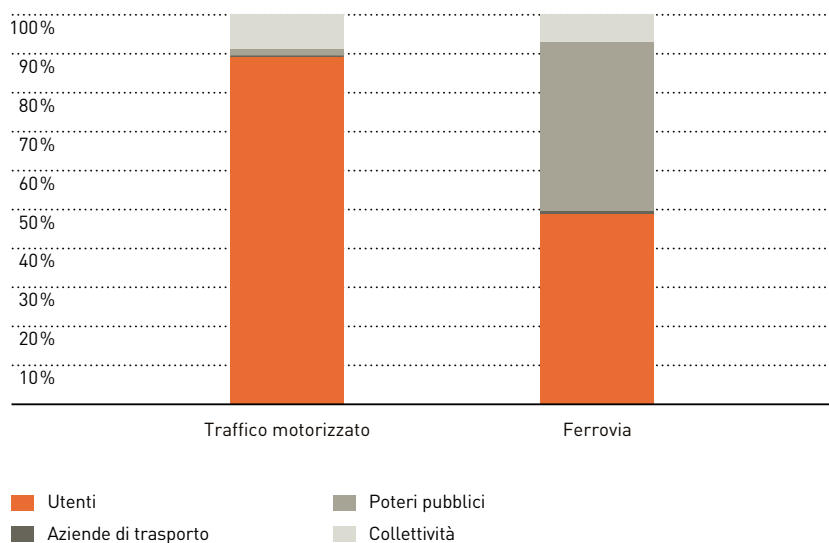
lunga! – la maggior quota d’investimento pro capite nell’infrastruttura ferroviaria.<sup>25</sup>

Questa situazione è dovuta soprattutto al fatto che gli utenti non partecipano al finanziamento della ferrovia in ragione dei costi che provocano. Attualmente, il tasso di copertura dei costi non supera il 50%, ciò che significa che gli utenti della ferrovia pagano con il loro biglietto soltanto la metà dei costi effettivi,<sup>26</sup> mentre l’altra metà è finanziata dal contribuente. Questo crea incitamenti inopportuni e un consumo eccessivo delle prestazioni di trasporto nel segmento del traffico viaggiatori. Il sovvenzionamento dell’offerta ferroviaria provoca una spirale dei costi alimentata da un aumento della domanda e da nuovi investimenti sovvenzionati, impossibili a loro volta da finanziare a lungo termine.

**Ripartizione dei costi del traffico (strada e ferrovia)<sup>27</sup>**

Stato 2010

→ Gli utenti della ferrovia pagano solo la metà dei costi provocati nel traffico ferroviario.



**Il traffico viaggiatori soppianta il traffico merci**

Parallelamente, il trasporto viaggiatori soppianta progressivamente il traffico merci, come dimostra l’esempio del nuovo collegamento ferroviario attraverso le Alpi (NTFA), elemento chiave della politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia, pianificata e costruita a questo scopo. In occasione della pianificazione dei tracciati della nuova galleria di base del Lötschberg, 80 tracciati erano stati attribuiti al traffico merci e 30 al trasporto di viaggiatori. Dopo l’avvio dell’attività, il rapporto si è sostanzialmente modificato a favore del traffico viaggiatori, e attualmente sono 60 convogli di merci e 50 treni di viaggiatori che attraversano quotidianamente la galleria.

→ <sup>25</sup> Associazione «Allianz pro Schiene» sulla base di BMVI (Germania), VoV (Svizzera), BMVIT (Austria), SCI Verkehr GmbH.

→ <sup>26</sup> UST (2015). Costi e finanziamento dei trasporti. 2010. I costi totali sono costituiti dai costi delle infrastrutture, dai costi d’acquisto, di gestione e di manutenzione dei mezzi di trasporto, dai costi per infortuni e dai costi per l’ambiente e la salute.

→ <sup>27</sup> UST (2015).

## Sfida da affrontare: l'aumento massiccio del traffico

Il tasso d'occupazione dei treni a lunga distanza non supera il 33%.

Nel settore dei trasporti pubblici (strada inclusa), la Confederazione si attende tra il 2010 e il 2030 un aumento del traffico del 50%.<sup>28</sup> La forte crescita del traffico ferroviario comporta un aumento dei problemi di capacità nelle ore di punta. A seguito della costante diminuzione delle capacità disponibili, il trasporto ferroviario non dispone più di un numero sufficiente di tracciati di qualità e perde in competitività rispetto alla strada. Al di fuori degli orari di punta del mattino e della sera, la rete è lungi dall'essere saturata, come mostra il tasso d'occupazione medio dei treni che si aggira attorno al 33% sulle linee a lunga distanza e al 22% sulle linee regionali.<sup>29</sup>

La manutenzione dev'essere migliorata.

### Lisciare i picchi d'affluenza: un compito prioritario

In questo contesto, lo sviluppo di un'offerta di trasporto ferroviario adeguata alla domanda rappresenta una sfida enorme (finanziaria). Sarà possibile in futuro ridurre i costi di ampliamento delle infrastrutture solo se si riuscirà a ridurre i picchi d'affluenza, senza trascurare la manutenzione. La rete è di fatto estremamente sollecitata a seguito del costante aumento del numero, del peso e della capacità d'accelerazione dei treni viaggiatori. I costi di gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie sono di conseguenza fortemente aumentate negli ultimi anni per quanto concerne la manutenzione.<sup>30</sup> L'ultimo rapporto delle FFS sullo stato della rete mostra un bisogno di recupero di 2,5 miliardi di franchi. Nonostante l'accettazione popolare nel 2014 del progetto FAIF che regola in maniera vincolante la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, continuano a giungere nuove richieste di sovvenzioni federali al sistema del traffico ferroviario. Gli sforzi dovrebbero piuttosto orientarsi al rafforzamento del principio di causalità nel finanziamento della ferrovia, al miglioramento dell'efficienza per quanto concerne la manutenzione della rete e alla promozione di una gestione delle infrastrutture basata sui bisogni della clientela.

Nel 2017 occorre una svolta nel trasporto viaggiatori.

### Rafforzare la produttività grazie ad una maggiore concorrenza

La concessione del trasporto a lunga distanza concessa alle FFS giungerà a scadenza nel 2017. Sarà il momento per porre nuove basi e promuovere la concorrenza nell'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Un accesso non discriminatorio alle infrastrutture e condizioni quadro conformi al mercato dovrebbero garantire una concorrenza efficiente sulla rete ferroviaria. L'eventuale liberalizzazione del traffico viaggiatori pone dunque anche la questione della separazione istituzionale tra la rete e i gestori di questa.

Il settore del traffico merci è già stato liberalizzato nel 1999, ma la concorrenza fatica ad imporsi in mancanza di condizioni identiche per tutti i protagonisti. Quale affiliata del gruppo FFS, FFS Cargo gode di vantaggi concorrenziali a seguito della mancanza di una chiara separazione istituzionale tra la rete e i gestori. Inoltre, il segmento del traffico merci delle FFS non gode in seno al gruppo della libertà imprenditoriale che gli permetterebbe di difendere gli interessi del traffico merci nei confronti del settore del trasporto viaggiatori e di adattarsi pienamente alle realtà del mercato. Questa situazione ostacola lo sviluppo della concorrenza e il rafforzamento della competitività del traffico merci ferroviario.

→ <sup>28</sup> ARE (2012). *Complemento alle Prospettive di sviluppo del traffico in Svizzera*.

→ <sup>29</sup> FFS (2015). *Le FFS: fatti e cifre 2014*.

→ <sup>30</sup> FFS (2015). *Rapporto sullo stato della rete 2014*.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: AUMENTARE L'EFFICIENZA DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ DEL TRAFFICO MERCI FERROVIARIO. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:

-  **Rafforzare le capacità stabilendo chiare priorità**  
Gli investimenti che mirano a sviluppare l'offerta ferroviaria devono essere concessi nei settori che permettono di eliminare i problemi di capacità più penalizzanti e che presentano il miglior rapporto costi-benefici. Gli esistenti organi di pianificazione della Confederazione e dei cantoni dovrebbero tener conto in maniera equilibrata dei bisogni del traffico viaggiatori e del traffico merci.
-  **Ottimizzare l'efficienza della rete invece che ampliarla**  
La riduzione dei costi di ampliamento passa in primo luogo attraverso un utilizzo più efficiente delle capacità esistenti e l'introduzione di opzioni tariffali attrattive durante le ore di scarsa affluenza. Si tratta inoltre di incitare gli istituti scolastici, le università e le imprese ad adottare dei modelli di orari di formazione e di lavoro flessibili.
-  **Finanziare il sistema del traffico ferroviario rispettando maggiormente il principio di causalità**  
L'introduzione di un sistema di Mobility Pricing multimodale deve permettere di rafforzare il rispetto del principio di causalità nel finanziamento dei trasporti – in particolare per la ferrovia – e di migliorare il tasso di copertura dei costi dell'offerta ferroviaria senza limitare la mobilità della manodopera.



### **Aumentare la semplicità e la trasparenza**

Dev'essere concessa maggiore attenzione ai bisogni della clientela dei trasporti pubblici in relazione a quanto concerne i sistemi di biglietteria, la fissazione di prezzi di tracciato semplici e trasparenti o l'utilizzo di tecniche informatiche che permettano ad esempio di semplificare la contabilità grazie ad applicazioni specifiche.



### **Mettere in atto degli incentivi alla produttività nel trasporto ferroviario**

Il traffico ferroviario deve aumentare la propria competitività grazie ad una maggiore apertura alla concorrenza. Nel traffico viaggiatori, i concorsi offrono un eccellente potenziale di miglioramento dell'efficienza. La separazione istituzionale tra la rete e i gestori costituisce la soluzione migliore, sempre che la concorrenza generi dei guadagni d'efficienza superiori ai costi indotti da eventuali disposizioni regolamentari. Nel settore del trasporto merci, la concorrenza dev'essere rafforzata attraverso una maggiore autonomia di FFS Cargo e attraverso la garanzia di un accesso indiscriminato alla rete. Occorre inoltre creare incentivi da un punto di vista aziendale per la riduzione dei costi.



### **Garantire un servizio universale efficiente**

Le prestazioni di trasporto pubblico che dipendono dal servizio universale devono essere fornite nel modo più efficiente possibile e non essere legate ad un determinato modo di trasporto (ad esempio impiegando i bus al posto dei treni).

# Aviazione



→ Posizionamento dell'infrastruttura aeronautica svizzera nell'ultimo rapporto sulla competitività (2015/16) del Forum economico mondiale.



## 47,5

Il numero di passeggeri, in milioni, contabilizzato dagli aeroporti nel 2014.

## 2

La percentuale di consumo di energie fossili dell'aviazione rispetto al consumo mondiale.

## 2/3

Diminuzione delle superfici toccate dalle emissioni sonore attorno all'aeroporto di Zurigo nel corso degli ultimi 20 anni – nonostante l'aumento dei movimenti aerei.

## 1/3

Dei turisti stranieri giungono in Svizzera con l'aereo.



---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economiesuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'infrastruttura aeronautica si manterrà stabile nel corso dei prossimi dieci anni.



## → L'aviazione svizzera in una zona di turbolenze

PER POTER CONTINUARE A SODDISFARE LA DOMANDA CRESCENTE E NON METTERE IN PERICOLO L'ACCESSO DELLA SVIZZERA ALLA RETE INTERCONTINENTALE, OCCORRE RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ DELLA SUA AVIAZIONE DANDO AGLI AEROPORTI I MEZZI PER SVILUPParsi TENENDO CONTO DELLE NECESSITÀ.

Oggi, oltre 190 destinazioni sono collegate direttamente alla Svizzera.

Il numero di passeggeri aumenta; al contempo il numero di movimenti resta immutato.

### Introduzione: connessione al mondo intero grazie agli aeroporti nazionali e alle compagnie aeree

Per il nostro paese – senza sbocchi sul mare e dall'economia fortemente basata sulle esportazioni – i tre aeroporti nazionali di Zurigo, Ginevra e Basilea-Mulhouse sono i «porti verso il mondo». Quali infrastrutture d'importanza nazionale, questi ultimi offrono la base indispensabile alle compagnie aeree e, con le attività connesse, garantiscono il collegamento della Svizzera ai mercati dei suoi principali partner commerciali. Gli aeroporti nazionali sono completati da tutta una rete di aeroporti regionali. In uno studio commissionato dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la diversità e la qualità dell'offerta di servizi aerei sono state ritenute elevate.<sup>31</sup> Attualmente, oltre 190 destinazioni europee e intercontinentali sono collegate direttamente alla Svizzera per via aerea.

### Collegamento aeronautico diretto, un fattore chiave per la piazza economica

In un confronto internazionale, la Svizzera si caratterizza per un alto numero di passeggeri rispetto alla sua popolazione. Paese turistico e piazza economica che ospita numerose multinazionali, la Svizzera è una destinazione attrattiva sul piano professionale e privato. Quando un'impresa internazionale valuta una piazza per insediarsi, sono essenziali dei buoni collegamenti aerei verso i grandi centri. Anche l'industria d'esportazione ha bisogno dei servizi dell'aviazione. In valore, oltre il 40% delle esportazioni svizzere avvengono per via aerea. Per la piazza economica svizzera, l'aviazione commerciale è altrettanto importante dei voli di linea.

In questo settore, l'aeroporto di Zurigo è il principale nodo di comunicazione. Grazie ai passeggeri in transito, una vasta scelta di voli a lunga distanza, importanti per l'economia, sono proposti al segmento viaggiatori e merci. Anche gli aeroporti di Ginevra e di Basilea-Mulhouse propongono una fitta rete di voli. Le previsioni parlano di un costante aumento della richiesta di voli. Il numero di movimenti resta però costante, ciò che significa che un numero crescente di passeggeri sono trasportati con lo stesso numero di voli.<sup>32</sup>

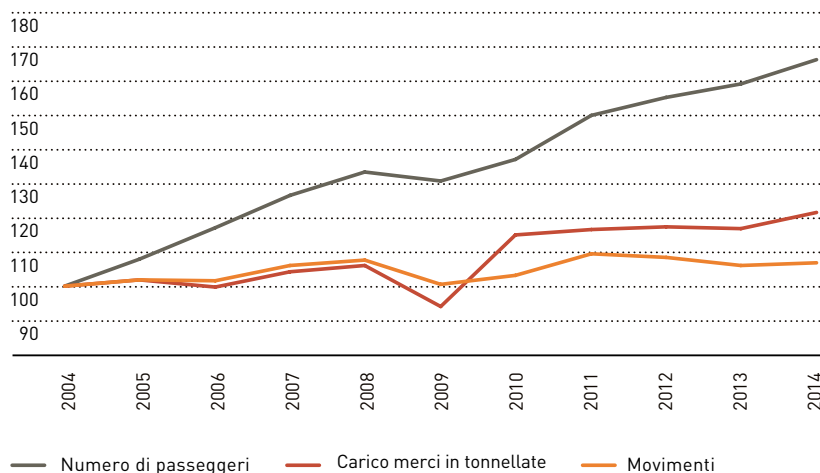
→ <sup>31</sup> Intraplan (2015). *Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs*.

→ <sup>32</sup> Intraplan (2015).

### Evoluzione del numero di passeggeri, del volume di carico delle merci e dei movimenti negli aeroporti nazionali<sup>33</sup>

Dal 2004 al 2014  
(indicizzato 2004 = 100)

→ Gli aeroporti nazionali trasportano più passeggeri e merci per un numero di movimenti costante.



### Sfida da affrontare: un'offerta che segua il ritmo della domanda

La domanda di servizi aerei sta crescendo anche in Svizzera, ma contrariamente ad alcune piazze concorrenti, il sistema aeronautico del nostro paese faticherà a rispondere alla domanda, ciò che sul lungo termine penalizzerà l'economia.<sup>34</sup> A causa di restrizioni di ordine politico, gli aeroporti di Ginevra e di Zurigo non possono più sviluppare le loro capacità in relazione alla domanda. Già oggi, essi hanno raggiunto i loro limiti negli orari di punta. Le restrizioni in materia di condizioni di gestione limitano la competitività, poiché altri grandi poli aeronautici hanno già preso o definito delle misure per aumentare le capacità.

Le ore d'apertura all'aeroporto di Zurigo sono molto limitate.

A ciò si aggiungono delle restrizioni d'esercizio. Rispetto ai nodi di comunicazione della medesima importanza, Zurigo è l'aeroporto le cui ore d'attività sono le più limitate. Mancano delle piste per atterrare e decollare, con sempre maggiori ritardi, in particolare durante le prime e le ultime ore d'apertura, che sono essenziali per un aeroporto di questa importanza. Anche Ginevra ha problemi di capacità negli orari di punta.

Le zone edificate si avvicinano sempre più agli aeroporti.

#### Costi elevati che pesano sulla competitività

Le condizioni fiscali sono un altro aspetto che tocca la competitività dell'aviazione svizzera. Contrariamente alla prassi vigente in altri paesi, gli aeroporti e le compagnie aeree elvetiche assumono praticamente tutte le spese inerenti la sicurezza. Anche per le sovrattasse sul rumore, gli aeroporti svizzeri – Zurigo in testa – sono maggiormente penalizzati rispetto agli aeroporti esteri. Il problema di queste sovrattasse elevate ed altre restrizioni di gestione è ulteriormente rafforzato dalle zone edificate che si avvicinano sempre più agli aeroporti, creando dei conflitti con i bisogni d'espansione di questi ultimi.

→ <sup>33</sup> SIAA (2015). *Verkehrszahlen Schweizer Landesflughäfen*.

→ <sup>34</sup> Intraplan (2015).

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: GARANTIRE IL FUTURO DI UN COLLEGAMENTO DI QUALITÀ PER LA NAVIGAZIONE AEREA DEL PAESE. PER RIUSCIRVI, SARÀ NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:



### **Rendere possibile uno sviluppo dell'infrastruttura**

Bisogna fare in modo che l'aviazione svizzera possa continuare a svilupparsi tenendo conto della domanda, sia per quanto concerne l'infrastruttura sia le condizioni d'esercizio. Per evitare futuri conflitti d'utilizzo, bisogna porre, ad uno stadio preliminare, le basi della pianificazione del territorio nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), integrandovi dei mandati di prestazione chiaramente definiti, basati su previsioni. Se si vuole evitare una riduzione supplementare delle capacità degli aeroporti, è imperativo mantenere costanti le ore d'esercizio.



### **Rafforzare la competitività del polo aeronautico svizzero**

Tenuto conto della dimensione internazionale dell'aviazione, le condizioni applicate in Svizzera non devono essere più rigide di quelle in vigore all'estero. La regolamentazione in materia di rumore dovrebbe così essere orientata alle prescrizioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI). Occorre anche liberare l'aviazione dagli oneri che non sono direttamente legati ai trasporti aerei. In merito ai costi relativi alla sicurezza, i poteri pubblici devono aumentare la loro partecipazione.



### **Mantenere l'accordo sul trasporto aereo tra la Svizzera e l'UE**

L'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE è una condizione essenziale per garantire il collegamento diretto della Svizzera alle grandi metropoli del mondo. Il suo mantenimento è dunque una priorità assoluta.



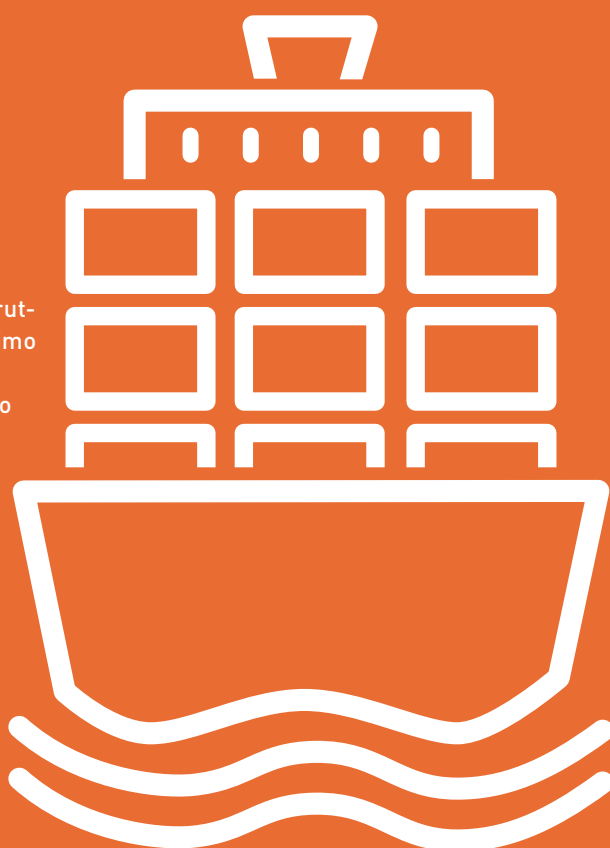
### **Garantire il collegamento alla rete terrestre**

Per un sistema di trasporto aereo efficiente, gli aeroporti devono essere ben collegati alle reti stradali e ferroviarie nazionali e transfrontaliere.

# Navigazione



→ Posizionamento dell'infrastruttura portuale svizzera nell'ultimo rapporto sulla competitività (2015/16) del Forum economico mondiale.



## 5 980 000

Volume delle merci, in tonnellate, trasbordate nei Porti renani svizzeri nel 2014.

## 195

Il numero delle imbarcazioni con bandiera svizzera sul Reno nel 2014.

## 58,5

La percentuale delle merci che arrivano o lasciano i Porti renani svizzeri sulla ferrovia.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da economieuisse presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità dell'infrastruttura portuale si manterrà stabile nel corso dei prossimi dieci anni.

## → La navigazione sul Reno ben presto in un vicolo cieco

LO SVILUPPO URGENTE DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI È IN CONCORRENZA CON QUELLO DELLE ZONE EDIFICATE. LA CONFEDERAZIONE DEVE ESSERE MAGGIORMENTE COINVOLTA NELLA PIANIFICAZIONE PER GARANTIRE LE INFRASTRUTTURE D'APPROVVIGIONAMENTO D'IMPORTANZA NAZIONALE.

Un terzo della benzina, del diesel e dell'olio combustibile giunge in Svizzera con dei battelli.

### Introduzione: un porto unico per tutto il territorio

I Porti renani svizzeri a Basilea rappresentano un'infrastruttura d'importanza nazionale. Basilea-Kleinhüningen, Birsfelden e Auhafen MuttENZ sono le tre piazze dalle quali transita la maggior parte del traffico merci transfrontaliero. Circa il 10% del volume importato giunge in Svizzera attraverso le vie navigabili.<sup>35</sup> Oltre due terzi delle merci proseguono la loro strada verso i quattro angoli del paese. Nel 2014, il petrolio e i prodotti petroliferi costituivano quasi il 42% delle importazioni trasportate sul Reno.<sup>36</sup> Un terzo della benzina, del diesel e dell'olio combustibile giungono in Svizzera con dei battelli.<sup>37</sup> La chiusura della raffineria di Collombey farà senza dubbio aumentare il trasporto per via fluviale di prodotti petroliferi trasformati. Altre merci trasbordate nei Porti renani sono le rocce e le terre, i metalli, le macchine, i prodotti chimici nonché le derrate alimentari e i mangimi.

### Traffico di container in costante aumento

Nel commercio internazionale, il trasporto merci si effettua sempre di più con i container. Essi riducono notevolmente i costi di trasporto e aumentano fortemente la produttività della rete logistica intermodale. Anche dai Porti renani ne passano sempre di più. Dopo il 2000, il loro numero è aumentato del 2,7% all'anno per raggiungere le 123494 unità nel 2014. A titolo di confronto: nel 2000, il numero di container importati ed esportati attraverso i porti del Mare del Nord come Rotterdam o Anversa raggiungeva appena i 75000.

→ <sup>35</sup> AFD (2015). Commercio estero per modo di trasporto.

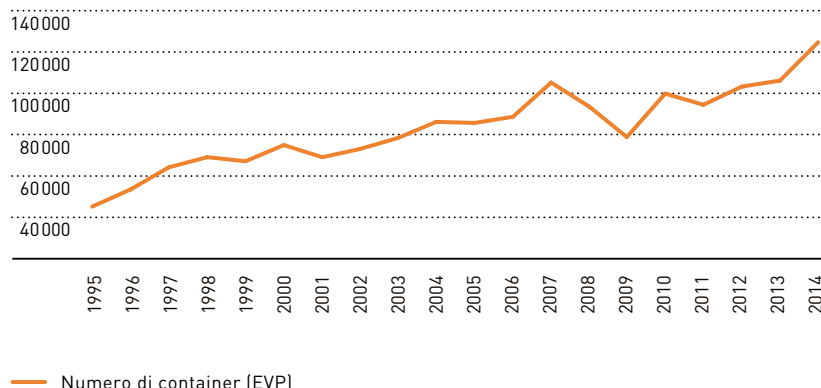
→ <sup>36</sup> Porti renani svizzeri (2015a). Rapporto annuale 2014.

→ <sup>37</sup> Porti renani svizzeri (2015b). Sito Internet.

**Evoluzione del numero dei container trasbordati nei Porti renani svizzeri<sup>38</sup>**

Dal 1995 al 2014

→ Nel corso degli ultimi vent'anni, il numero di container trasbordati è aumentato in media del 5,5% all'anno.



**Sfida da affrontare: un traffico che aumenta continuamente**

In futuro, l'infrastruttura dei Porti renani diventerà ancor più problematica poiché raggiungerà i propri limiti. Le infrastrutture di trasbordo disponibili lato terra e lato fiume non potranno assorbire l'annunciato aumento del traffico dei container e di oli minerali. Secondo la Confederazione, l'aumento del numero dei container sarà di uno o due punti superiore a quello del PIL. Da una parte ciò è dovuto alla tendenza progressiva verso il trasporto merci su container, dall'altra a causa dei progetti dei porti del Mare del Nord che intendono sviluppare il traffico ferroviario e fluviale.

**I Porti renani non riescono più a svilupparsi**

In due dei loro tre siti, i Porti renani svizzeri subiscono una forte pressione urbana. A Basilea-Kleinhüningen e Birsfelden, gli agglomerati si sono avvicinati fortemente alle aree portuali che, ai tempi, si situavano ben distanti dalle città. Gli obiettivi dello sviluppo urbano sono sempre più in concorrenza diretta con i bisogni del porto e la necessità di sviluppare queste infrastrutture d'importanza nazionale. Le aree sulle rive del Reno sono di fatto degli spazi abitativi, di servizi e per il tempo libero potenzialmente attrattivi. Nel contempo, le possibilità di estensione a Basilea-Kleinhüningen si limitano alla zona di Basilea nord. Per trovare delle aree alternative, bisogna andare dall'altro lato della frontiera.

**Integrazione dei vari vettori di trasporto nelle reti mondiali**

Costituisce una sfida il fatto di integrare meglio la navigazione fluviale e l'economia portuale nella pianificazione intermodale e internazionale dei trasporti. Le grandi reti logistiche sono oggi multimodali, e combinano la via navigabile, la strada, la ferrovia e la via aerea. I costi di trasporto per le imprese interessate possono essere ottimizzati solo se i vari vettori di trasporto si raccordano al meglio.

Le zone abitate si avvicinano sempre di più ai porti.

→ <sup>38</sup> Porti renani svizzeri (2015). Containerumschlag 1980-2014.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: LE CAPACITÀ DI TRASBORDO SULLA PIAZZA LOGISTICA DI BASILEA DEVONO POTER ESSERE POTENZIATE ADEGUATAMENTE RISPETTO ALLA DOMANDA. PER RIUSCIRVI, È NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:

-  **Mettere a disposizione le capacità di trasbordo necessarie**  
Le capacità per il trasbordo di container sulla piazza logistica di Basilea devono essere aumentate. In quest'ottica, occorre esaminare e sfruttare tutte le opzioni che permettono di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti. A medio termine è inevitabile la costruzione di un terminal trimodale efficiente. Questo progetto dovrà essere strettamente pianificato con lo sviluppo delle reti stradali e ferroviarie. Per garantire la messa in rete intermodale della catena di trasporti, la Confederazione dovrà cofinanziare il raccordo delle infrastrutture portuali alla rete stradale e integrarle ai progetti d'agglomerato.
-  **Integrare i bisogni del porto nella pianificazione del territorio**  
I progetti urbanistici non devono minacciare il funzionamento e lo sviluppo del porto, che è un'infrastruttura d'importanza nazionale. Una pianificazione prioritaria deve permettere di mantenere nella pianificazione del territorio le superfici di logistica esistenti a Basilea Città e Basilea Campagna.
-  **Aumentare la partecipazione della Confederazione**  
Occorre coordinare maggiormente gli interessi nazionali della Confederazione con i cantoni proprietari allo scopo di garantire il margine di manovra necessario allo sviluppo dei porti a lungo termine. La Confederazione deve partecipare attivamente allo sviluppo e al finanziamento.

# Posta



**3/4**

La quota delle lettere indirizzate sotto il monopolio e che possono essere inviate unicamente dalla Posta svizzera.

**99**

La quota di mercato, in percento, della Posta svizzera, sull'insieme del segmento delle lettere.

**7,2**

La crescita, in percento, del commercio online e a distanza in Svizzera nel 2014.

**400**

Il numero medio di lettere ricevute dagli abitanti della Svizzera ogni anno. La Svizzera è uno dei paesi con il volume di invii pro capite più elevato.

---

## Tendenza



→ In un'inchiesta condotta da **economiesuisse** presso i suoi membri, questi ultimi ritengono che la qualità del servizio universale in materia di servizi postali tenderà a peggiorare nel corso dei prossimi dieci anni.



## → Maggiore concorrenza per un mercato postale competitivo

IL MERCATO POSTALE SVIZZERO È IN FASE DI TRASFORMAZIONE. AFFINCHÉ LA CLIENTELA COMMERCIALE E PRIVATA POSSA CONTINUARE A BENEFICIARE DI UN'OFFERTA INTERESSANTE E A PREZZI ATTRATTIVI, OCCORRE MAGGIORE CONCORRENZA E PARI OPPORTUNITÀ PER GLI OPERATORI PRIVATI.

### Introduzione: il monopolio sulle lettere, unico in Europa

Nonostante un volume in calo per le lettere classiche e un ambiente in pieno cambiamento, la Svizzera resta attrattiva per gli operatori di servizi postali.<sup>39</sup> La forte densità demografica, il volume di invii per abitante e quello del numero degli invii di massa costituiscono una base ideale per fornire dei servizi postali redditizi. Mentre la cifra d'affari e il volume diminuiscono leggermente ogni anno sul mercato delle lettere, il settore della distribuzione diretta aumenta. Grazie al commercio elettronico, il segmento dei pacchi è in pieno boom. Gli uffici postali tradizionali sono progressivamente sostituiti da agenzie e dai servizi a domicilio. Parallelamente, progrediscono le innovazioni tecnologiche e le offerte si adattano ai nuovi bisogni dei clienti.

### Apertura del mercato postale in Europa

Stato 2015

→ Con il suo monopolio sulle lettere fino a 50 grammi, la Svizzera rappresenta un'eccezione in Europa.

- Monopolio statale sul segmento delle lettere
- Misure di liberalizzazione chieste dal governo
- Apertura totale del mercato



La Posta svizzera detiene ancora una quota di mercato delle lettere vicina al 99%.

Il monopolio statale della Posta sulle lettere fino a 50 grammi è un caso unico in Europa, dove il mercato postale è stato totalmente liberalizzato a partire dal 2013. Mentre la concorrenza funziona bene nel segmento liberalizzato dei pacchi, con una quota di mercato del 20% detenuta da operatori privati

→ <sup>39</sup> PostCom (2014). Rapporto annuale PostCom 2014.

che propongono anche numerose offerte innovative, il mercato svizzero delle lettere non evolve a causa del monopolio. In termini di cifre d'affari e di volume, La Posta svizzera detiene ancora una quota di mercato vicina al 99%.

### **Affidabile, ma caro**

La distribuzione delle lettere e dei pacchi agli Svizzeri è molto rapida e affidabile.<sup>41</sup> Un'occhiata all'estero mostra però che, anche se la Svizzera offre prezzi competitivi nel settore non protetto dal monopolio, La Posta è uno degli operatori più costosi d'Europa per le lettere fino a 20 grammi, settore sotto monopolio che rappresenta quasi la metà di tutti gli invii e il 75% delle lettere indirizzate. Nel complesso, il gruppo Posta realizza dei margini nettamente più elevati dei vecchi attori in situazione di monopolio in paesi di riferimento comparabili.<sup>42</sup> La maggior parte degli utili generati dalla Posta grazie alla distribuzione proviene dal servizio universale, che è molto redditizio nell'Altipiano. Queste eccedenze compensano il servizio meno redditizio nelle regioni periferiche.

### **Sfida da affrontare: ridurre gli ostacoli importanti per gli operatori privati**

Per gli operatori privati, il monopolio residuo rappresenta il principale ostacolo per l'accesso al mercato.

In tutto il mondo, i mercati postali cambiano. La diminuzione del numero delle lettere è una delle tendenze più pronunciate. La distribuzione diretta di informazioni sui prodotti, di cataloghi o di riviste resta per contro stabile – anzi, aumenta leggermente – da anni. Per gli operatori di servizi privati, il monopolio residuo sulle lettere fino a 50 grammi ostacola l'entrata sul mercato. Soltanto circa un quarto delle lettere indirizzate è sottoposto alla libera concorrenza. Per altri operatori, è molto più difficile avere successo poiché, contrariamente alla Posta, essi non possono sfruttare delle economie di scala, né beneficiare di sinergie. Il monopolio impedisce anche agli operatori privati di proporre tutta la gamma dei servizi, ciò che la maggioranza dei clienti privati e commerciali auspicerebbe.

Nel settore delle infrastrutture si impongono anche altre sfide: gli impianti di distribuzione con accesso elettronico, come le stazioni per pacchi, necessitano nuovi approcci per garantire l'interoperatività, vale a dire per permettere ai destinatari di ricevere al loro indirizzo degli invii da tutti gli operatori.

### **Sviluppare la legge sulle poste per una maggiore concorrenza**

La legge sulle poste sarà esaminata nel 2016. Gli ambienti economici ritengono che sia opportuno sfruttare la nuova legislatura per rivedere le condizioni quadro e favorire una concorrenza efficace. Tra i principali temi figurano l'accesso alle prestazioni parziali e alle infrastrutture della Posta, ma anche la sorveglianza del divieto di sovvenzioni incrociate e il servizio universale. La liberalizzazione in Europa mostra però che un monopolio nel segmento delle lettere non è indispensabile né al buon funzionamento del mercato postale, né alla fornitura di eccellenti servizi postali. Al posto dei deficit pronosticati inizialmente, la maggior parte delle imprese postali e anche La Posta svizzera hanno realizzato notevoli eccedenze nel servizio universale.

→ <sup>41</sup> PostCom (2014). Rapporto annuale PostCom 2014.

→ <sup>42</sup> UFCOM. Rapporto di valutazione 2015.

## → Raccomandazioni degli ambienti economici per la nuova legislatura

L'ECONOMIA SVIZZERA HA UN OBIETTIVO CHIARO: SERVIZI POSTALI ADEGUATI AI BISOGNI DEI CLIENTI, CON UN BUON RAPPORTO QUALITÀ-PREZZO. PER RIUSCIRVI, È NECESSARIO UN INTERVENTO DEGLI AMBIENTI POLITICI. ESSI DOVREBBERO:

-  **Liberalizzare completamente il mercato postale**  
La Posta farà beneficiare i clienti dei suoi utili solo se la pressione concorrenziale aumenterà. Questo presuppone di aprire rapidamente e completamente il mercato postale svizzero. Il monopolio garantito dalla legge complica l'entrata di operatori di servizi privati sul mercato postale, impedisce la comparsa di nuove offerte e cementa il rapporto qualità-prezzo esistente per i clienti.
-  **Ridurre le distorsioni della concorrenza**  
Bisogna separare, a livello organizzativo, giuridico e finanziario, il servizio universale dagli altri settori d'attività della Posta. Quest'ultima deve presentare in tutta trasparenza gli utili realizzati per il servizio universale e rispettare il divieto delle sovvenzioni incrociate, anche quando esso entra in nuovi mercati (ad esempio servizi digitali). Fino alla completa liberalizzazione del mercato, PostCom deve globalmente rafforzare il suo ruolo di regolatore e svolgerlo più attivamente.
-  **Migliorare il contesto generale, con effetto immediato**  
La legge sulle posta sarà riveduta nel 2016. Questo dà l'occasione, ancor prima che inizino le discussioni sulla liberalizzazione completa, di migliorare la situazione per tutti gli operatori di servizi postali. Si tratta in particolare di metterli allo stesso livello per quanto concerne ad esempio l'accesso alle bucalettere private o la consegna di pacchi, nonché l'accesso alle caselle postali.
-  **Garantire il finanziamento del servizio universale**  
Il servizio universale dev'essere garantito a lungo termine, indipendentemente dalle misure di liberalizzazione. Per principio, esso dev'essere garantito solo dove il mercato libero non fornisce le prestazioni auspiccate dagli ambienti politici. Il servizio universale deve inoltre essere definito in maniera più flessibile per tener conto dei progressi tecnologici.

# Bibliografia

## → Elettricità

- economieuisse (2014). Staat und Wettbewerb. Mehr Raum für Privatinitiative schaffen
- Fondazione RIC. Rapporti trimestrali 2010–2015
- Ufficio federale dell'energia (2015). Statistica svizzera dell'elettricità 2014
- Ufficio federale dell'ambiente (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011
- Swissgrid (2012). Rapporto annuale 2011

## → Petrolio e gas

- International Energy Agency (2014). World Energy Outlook 2014
- Ufficio federale dell'energia (2014). Statistica globale dell'energia 2013
- Ufficio federale dell'energia (2015). Statistica globale dell'energia 2014
- Ufficio federale dell'ambiente (2015). Inventario delle emissioni di gas ad effetto serra

## → Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni

- OCSE (2015). Portale sull'alto debito
- Ufficio federale delle comunicazioni (2015). Statistiche in materia di telecomunicazioni

## → Strada

- Ufficio federale delle strade (2014). Traffico e disponibilità delle strade nazionali. Rapporto 2014
- Ufficio federale delle strade (2015). Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014
- Ufficio federale di statistica (2012). La mobilità in Svizzera. Risultati del microcensimento mobilità e trasporti 2010
- Ufficio federale di statistica (2014). Conti nazionali
- Ufficio federale di statistica (dicembre 2014). Prestazioni del trasporto persone 1960–2013
- Ufficio federale di statistica (luglio 2015). Prestazioni del trasporto merci 1950–2014.
- World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014/2015.

## → Ferrovia

- Associazione «Allianz pro Schiene» (2015). Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen
- Ferrovie Federali Svizzere (2015). Rapporto sullo stato della rete
- LITRA (2015). I trasporti in cifre 2015
- LITRA (2015). Statistica delle ferrovie 2014 – UIC
- Ufficio federale della pianificazione del territorio (2012). Complementi alle Prospettive d'evoluzione del traffico in Svizzera fino al 2030
- Ufficio federale di statistica (2015). Costi e finanziamento dei trasporti 2010
- Ufficio federale di statistica (2014). Prestazioni del trasporto persone 1960–2013
- World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014–2015.

## → Aviazione

- Intraplan Consult (2015). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt
- Swiss International Airports Association (2015). Verkehrszahlen Schweizer Landesflughafen

## → Navigazione

- Amministrazione federale delle dogane (2015). Commercio estero per vettore di trasporto 2014
- Porti renani svizzeri (2015a). Rapporto annuale 2014
- Porti renani svizzeri (2015b). sito web [www.portofswitzerland.ch](http://www.portofswitzerland.ch)
- Porti renani svizzeri (2015). Container trasbordati 1980–2014

## → Posta

- Ufficio federale delle comunicazioni (2015). Rapporto di valutazione 2015
- PostCom (2014). Rapporto annuale 2014

## **IMPRESSUM**

La presente pubblicazione appare in tedesco, francese e italiano.

Concetto e realizzazione: Wirz Corporate AG, Zurich

Responsabile di progetto: Simon Schärer, economiesuisse

Stampa: DAZ Druckerei Albisrieden Zurich

Edizione: primavera 2016



# economiesuisse → il nostro impegno.

L'economia, tutti noi.

Un'economia prospera è la base del nostro benessere e di una Svizzera sana e forte. Quale organizzazione mantello, economiesuisse rappresenta gli interessi di un'economia svizzera basata sulla concorrenza, connessa a livello internazionale e cosciente delle proprie responsabilità.

Quale anello di collegamento tra gli ambienti politici, economici e la società, ci impegniamo a favore di un contesto ottimale per le imprese svizzere, dalle PMI ai grandi gruppi. Rappresentiamo circa 100 000 imprese e 2 milioni di impieghi, in tutti i settori e regioni della Svizzera.

Intratteniamo un dialogo aperto, costruttivo, focalizzato sulla ricerca di soluzioni con attori economici importanti e la popolazione svizzera. Perseguiamo degli obiettivi comuni con i nostri partner, anche nell'ambito delle votazioni popolari. Il nostro impegno a favore dell'economia si basa sui principi di un'economia di mercato liberale e di una crescita sostenibile.

Scriveteci!

[info@economiesuisse.ch](mailto:info@economiesuisse.ch)

Seguitemi su Facebook!

[www.facebook.com / economiesuisse](https://www.facebook.com/economiesuisse)

Seguitemi su Twitter!

[www.twitter.com / economiesuisse](https://www.twitter.com/economiesuisse)

[www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)

**economiesuisse**

Federazione delle imprese svizzere  
Corso Elvezia 16  
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 3684  
CH-1211 Genève 3

**economiesuisse**

Swiss Business Federation  
Avenue de Cortenbergh 168  
B-1000 Bruxelles