



# Scheda informativa

03.11.2009

---

## Principi guida della strategia nazionale in materia di infrastrutture fino al 2030

### *Orientamento I: Garanzia **dell'efficienza** delle reti infrastrutturali nazionali*

Entro il 2030, in tutti i settori infrastrutturali i requisiti sull'efficienza delle reti aumenteranno sia in termini quantitativi (capacità) sia in termini qualitativi (velocità, sicurezza, stabilità, ecc.). La capacità delle reti infrastrutturali nazionali dev'essere adattata alle esigenze in mutamento dell'economia e della società. Considerati i lunghi tempi di pianificazione e di realizzazione dei grandi progetti, è opportuno avviare al più presto i relativi processi decisionali.

#### *1 Manutenimento della qualità*

La priorità numero uno è il mantenimento a lungo termine della funzionalità e della qualità delle reti infrastrutturali esistenti.

#### *2 Sfruttamento ottimale delle capacità*

Prima di poter procedere alla costruzione di nuovi impianti, è necessario sfruttare in modo ottimale le capacità disponibili. Occorre sbloccare le riserve inutilizzate sia attraverso una gestione operativa efficiente sia influenzando sulla domanda secondo criteri di mercato. L'utilizzazione più intensa delle reti infrastrutturali non deve andare a scapito della sicurezza, dell'affidabilità e della compatibilità con l'ambiente.

#### *3 Impiego di nuove tecnologie*

Occorre promuovere lo sviluppo e la diffusione delle nuove tecnologie in grado di aumentare la capacità, l'efficienza e la sicurezza delle reti infrastrutturali offrendo incentivi a favore dell'innovazione e sostenendo la ricerca fondamentale. Deve essere prestata la necessaria attenzione ai rischi per il sistema connessi con l'introduzione delle nuove tecnologie.

#### *4 Eliminazione dei problemi di capacità pericolosi per l'intero sistema*

L'aumento della produttività (gestione delle capacità, nuove tecnologie) non sarà di per sé sufficiente a garantire la funzionalità e l'efficienza delle reti infrastrutturali nazionali a medio e lungo termine; occorre pertanto avviare tempestivamente provvedimenti mirati per eliminare i problemi di capacità pericolosi per l'intero sistema.



## *Orientamento II: Garanzia della **protezione** dell'uomo, dell'ambiente e delle infrastrutture*

Le reti infrastrutturali rappresentano un rischio considerevole per la natura nonché per la sicurezza, la salute e la qualità di vita della popolazione. Dal canto loro, queste reti sono esposte a determinati pericoli. I potenziali rischi e impatti negativi devono trovarsi in un rapporto d'equilibrio con l'utilità economica delle infrastrutture e devono essere ridotti sfruttando i mezzi tecnici ed economici a disposizione.

### *5 Miglioramento della sicurezza e della compatibilità ambientale*

In linea di massima, l'impatto negativo delle infrastrutture sulla qualità di vita, la salute e la sicurezza così come sulle risorse vitali naturali della popolazione deve andare a carico di chi lo genera. I rischi potenziali per l'uomo e per l'ambiente vanno ridotti a un livello economicamente sostenibile.

### *6 Adozione di misure atte a prevenire i pericoli*

Le infrastrutture e i loro utenti devono essere protetti contro tutti i pericoli rilevanti (p. es. pericoli naturali, pericoli tecnologici e attentati terroristici) mediante misure efficaci.

### *7 Coordinamento dello sviluppo territoriale e dello sviluppo infrastrutturale*

Lo sviluppo delle reti infrastrutturali deve essere compatibile con gli obiettivi della pianificazione del territorio e contrastare quindi lo sviluppo disordinato degli insediamenti. Laddove possibile e opportuno, occorre far sì che le reti infrastrutturali con incidenza territoriale siano concentrate sui corridoi riservati a tale scopo, tenendo conto anche della dimensione verticale.

## *Orientamento III: Ottimizzazione delle **condizioni quadro** per i settori infrastrutturali*

Nel definire le condizioni quadro per lo sviluppo ulteriore delle reti infrastrutturali private e statali, si deve tenere debitamente conto delle peculiarità tecniche ed economiche dei singoli settori e guardare con occhio lungimirante ai futuri cambiamenti strutturali e tecnologici.

### *8 Regolamentazione adeguata dei mercati delle infrastrutture*

Se vi è il rischio di un crollo del mercato nei settori infrastrutturali liberalizzati, occorre garantire una regolamentazione efficace e limitata alla misura effettivamente necessaria a raggiungere un risultato ottimale per l'economia pubblica.

### *9 Accelerazione delle procedure di autorizzazione*

Occorre esaminare e mettere in pratica le possibilità di accelerazione delle lunghe procedure di autorizzazione, senza violare i principi dello Stato di diritto e senza limitare i diritti di partecipazione democratici.



10 *Creazione a lungo termine di incentivi a favore di investimenti privati*

Le condizioni quadro per i mercati liberalizzati devono essere definite in modo da garantire a lungo termine gli incentivi a favore di investimenti sufficienti a mantenere la qualità delle reti infrastrutturali, a modernizzarle e ad ampliarle. Nel regolamentare le condizioni di accesso alle reti va prestata la dovuta attenzione alla protezione degli investimenti.

11 *Ruolo attivo nel processo di europeizzazione*

Occorre sfruttare attivamente le possibilità date dal ruolo particolare che riveste la Svizzera quale piattaforma delle infrastrutture in Europa. Deve essere migliorata l'interoperabilità delle reti infrastrutturali europee e, nel quadro degli accordi bilaterali con l'Unione europea, deve essere garantito l'accesso indiscriminato al mercato dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. Le società svizzere di infrastrutture devono posizionarsi tempestivamente in modo tale da conquistarsi una posizione strategica privilegiata nei mercati sempre più interconnessi.

*Orientamento IV: Aumento della **redditività** delle reti infrastrutturali statali*

Le reti infrastrutturali finanziate dal mercato devono soddisfare sin dall'inizio il requisito della redditività economica; per quelle finanziate dallo Stato invece (strade e ferrovia) è necessario ottimizzare costantemente l'impiego dei fondi pubblici.

12 *Definizione dei progetti prioritari*

Tutti i grandi progetti infrastrutturali riguardanti la rete stradale e quella ferroviaria devono essere analizzati in modo sistematico e plausibile alla luce del rapporto costi/benefici e classificati secondo un ordine di priorità basato su criteri equivalenti e trasparenti. L'analisi deve tener conto anche dei costi di opportunità dei mancati investimenti.

13 *Promozione dell'efficienza aziendale*

Occorre aumentare la produttività dei settori infrastrutturali statali mediante misure organizzative (p. es. centralizzazione, outsourcing, public private partnership) e attraverso l'introduzione di elementi della concorrenza (p. es. accordi sulle prestazioni, parametri di riferimento, gare di appalto).

14 *Sfruttamento delle sinergie*

Considerate le varie interdipendenze esistenti, vanno adottati procedimenti armonizzati nell'ambito della pianificazione, costruzione, esercizio, manutenzione e rinnovo delle diverse reti infrastrutturali in modo da ottenere notevoli risparmi di tempo, costi e risorse.

15 *Coordinamento globale dei trasporti*

I singoli vettori di trasporto devono essere impiegati in virtù dei loro vantaggi economici ed ecologici comparati e collegati tra loro mediante interfacce funzionali ed efficienti affinché siano garantite catene di trasporto intermodali senza soluzione di continuità.



*Orientamento V: Garanzia sul lungo periodo del **finanziamento** delle reti infrastrutturali statali*

La costruzione e la manutenzione delle reti infrastrutturali a finanziamento statale (strade e ferrovia) richiedono notevoli mezzi finanziari provenienti dalle casse pubbliche per lunghi periodi di tempo. Nell'interesse di uno sviluppo ottimale di queste reti occorre garantirne il finanziamento durevole.

*16 Ottimizzazione a medio termine dell'attuale modello di finanziamento*

A medio termine, l'attuale modello di finanziamento deve essere ottimizzato in modo tale da mantenere in equilibrio tra loro le entrate e le spese previste nonché gli investimenti nelle opere di ampliamento e quelli nelle opere di manutenzione. È necessario tenere debitamente conto dei costi degli investimenti a carico del settore pubblico e dei fornitori di prestazioni (costi del ciclo di vita).

*17 Creazione delle condizioni per la partecipazione del settore privato*

La partecipazione di imprese private nei settori infrastrutturali pubblici può rivelarsi opportuna quando prevalgono i vantaggi a favore del settore pubblico. Il presupposto perché ciò si realizzi è il trasferimento dei settori interessati a società autonome in grado di procurarsi capitale sul libero mercato e di remunerarlo ai tassi in vigore per mezzo dei ricavi generati.

*18 Verifica del passaggio al sistema del «mobility pricing» come obiettivo a lungo termine*

In un'ottica di lungo termine occorre verificare l'opportunità di introdurre un nuovo modello di finanziamento che non sia soltanto in grado di generare entrate sul lungo periodo, ma anche di orientare la mobilità verso un utilizzo delle capacità di rete economicamente efficiente ed ecologicamente sostenibile. In un'economia di mercato liberalizzata questo obiettivo può essere raggiunto soltanto se i prezzi per l'accesso alle infrastrutture dei trasporti sono basati sulle prestazioni, sugli standard qualitativi e sulla domanda.