

# Infrastrutture di rete: investire con efficienza

## dossierpolitica

27 settembre 2010 Numero 17

**Infrastrutture al centro dell'attenzione.** Lo Stato ha assunto per decenni la responsabilità per la gestione delle reti di infrastrutture e delle relative prestazioni. Attualmente, le imprese private assumono sempre più spesso questo ruolo. Questo cambiamento è in particolare provocato dalle crescenti esigenze dei clienti, nonché dai bisogni in termini di investimento. La concorrenza mondiale tra piazze economiche svolge pure un ruolo importante, poiché infrastrutture di qualità elevata sono un fattore di successo decisivo. Le infrastrutture svizzere sono spesso comparabili a quelle dell'UE. Questo quadro dovrebbe tuttavia essere esteso. Le economie dinamiche, basate sulla concorrenza, si situano in maggioranza in Asia, dove esiste un enorme bisogno di recupero e dove gli Stati Uniti sono pronti a fare il necessario per raggiungere i propri obiettivi. La Svizzera deve confrontarsi con i leader mondiali, nel caso specifico con i paesi che mettono oggi in funzione le loro prime infrastrutture ricorrendo alle ultime tecnologie. Se la Svizzera dovesse ignorare questi segnali, questi paesi avranno tra qualche anno un vantaggio considerevole in termini di infrastrutture.

### La posizione di economiessuisse

- ▶ La Svizzera non deve chiudersi ai cambiamenti mondiali, ma vederli come un'opportunità. E' questo il solo mezzo per rimanere attrattivi.
- ▶ Per poter resistere alla crescente pressione concorrenziale, la Svizzera deve disporre di un'analisi coerente dell'evoluzione mondiale, di una pianificazione strategica a lungo termine e di una prioritizzazione delle misure da mettere in atto, basata su criteri economici.
- ▶ economiessuisse ritiene che l'attuale evoluzione nel settore delle infrastrutture sia preoccupante. Essa chiede pertanto una politica coerente in termini di pianificazione, di definizione delle priorità e di finanziamento delle future infrastrutture.



## Situazione iniziale eccellente, anche se le sfide sono importanti

Le infrastrutture elvetiche restano tra le migliori al mondo. Tuttavia, la concorrenza è più forte che mai. I paesi emergenti, le nuove tecnologie e la mancanza di risorse per rinnovare le reti che invecchiano pongono la Svizzera di fronte a grosse sfide. E' dunque importantissimo condurre, a lungo termine, una politica in materia d'infrastrutture maggiormente basata sulla concorrenza. Solo a questa condizione sarà possibile garantire il finanziamento dei progetti di sviluppo che aumenteranno l'efficienza dell'economia svizzera e che contribuiranno in maniera determinante a rafforzare l'attrattiva della nostra piazza economica.

La situazione attuale della politica svizzera delle infrastrutture si presenta come segue:

- ▶ Il nostro paese è attualmente molto ben equipaggiato in particolare se si tiene conto del livello regionale.
- ▶ A medio e lungo termine, tuttavia, la Svizzera rischia di accusare un certo ritardo per quanto concerne la pianificazione, lo sviluppo e l'estensione delle proprie infrastrutture. Su alcuni punti essa è del resto già scesa sotto la media dell'OCSE.
- ▶ Numerosi paesi dell'OCSE, soprattutto quelli dell'UE, sono riusciti a essere più competitivi, aprendo i loro mercati e abbandonando alcuni monopoli. Le esperienze registrate finora in Svizzera in materia di apertura dei mercati e di privatizzazione possono essere considerate dei successi, tranne per il mercato dell'elettricità. Occorre dunque proseguire in futuro su questa strada e accelerare il passo (ad esempio per la ferrovia, la posta e Swisscom).
- ▶ Le infrastrutture della Svizzera, paese di transito densamente popolato, sono sottoposte ad una forte pressione. Il sovraccarico di cui esse soffrono nonché l'evoluzione tecnologica esigono di rinnovare le infrastrutture esistenti, di costruirne di nuove e di aumentare le capacità nel corso dei prossimi vent'anni. Questo adeguamento sarà accompagnato da spese ingenti.
- ▶ Il finanziamento delle infrastrutture future richiederà sempre più capitale privato. Occorre pertanto vegliare affinché le condizioni-quadro autorizzino, promuovano e proteggano questi investimenti privati.
- ▶ In futuro, le infrastrutture saranno sempre più strettamente collegate tra loro, in particolare nel settore dei trasporti e in quello dell'approvvigionamento elettrico («smart grids», «smart metering», ecc.). Al momento, la Svizzera non è sufficientemente attiva nel valorizzare le proprie possibilità.
- ▶ In materia di finanziamento delle infrastrutture, dovranno essere definite delle priorità, basate oggi maggiormente su criteri di redditività dipendenti tanto dalla gestione imprenditoriale quanto dall'economia nazionale. I crescenti bisogni finanziari, negli scorsi anni, nei settori della previdenza sociale e della salute, non devono tradursi nella perdita di investimenti a lungo termine a favore della piazza economica svizzera.

## Il settore dell'elettricità

### Importanza per l'economia

► Nel confronto europeo, l'approvvigionamento elettrico in Svizzera presenta una qualità elevata

Nel confronto europeo, l'approvvigionamento elettrico in Svizzera presenta una qualità superiore alla media. Esso è economico e di una qualità tecnica elevata a seguito della vasta infrastruttura esistente, dell'associazione delle energie idroelettrica e nucleare nonché della densità della rete di trasporto e di distribuzione. In Svizzera il settore dell'elettricità è caratterizzato da una struttura decentralizzata. Quasi 850 imprese si occupano della produzione, del trasporto e della distribuzione della corrente elettrica. Il raggruppamento di diverse parti della rete di trasporto elettrica nell'ambito della società di gestione della rete Swissgrid SA ha permesso un aggiustamento della struttura relativa al trasporto. Tuttavia, il mercato dell'elettricità è ancora lungi dall'obiettivo mirato e ciò non permette di beneficiare dei vantaggi di una liberalizzazione.

### Condizioni-quadro in Svizzera

► La LApEl doveva porre le basi di un mercato concorrenziale dell'elettricità

Un primo tentativo di liberalizzazione del mercato dell'elettricità in Svizzera secondo le regole dell'UE ha favorito la nascita della Legge sull'approvvigionamento elettrico (LApEl), entrata in vigore al 1. gennaio 2008. Le disposizioni d'esecuzione sono definite nell'ordinanza sull'approvvigionamento elettrico (OApEl). La LApEl ha quale obiettivo di «creare le condizioni proprie a garantire un approvvigionamento elettrico sicuro nonché un mercato dell'elettricità basato sulla concorrenza». Per poterlo fare, l'apertura del settore dell'elettricità è realizzata in due tappe: i grandi consumatori (oltre 100 MWh all'anno) hanno un libero accesso al mercato dopo il 1o gennaio 2009, quest'ultimo dovendo essere interamente aperto a tutti i consumatori al termine di un periodo di transizione di cinque anni.

#### I principali aspetti della LApEl e dell'OApEl

**Accesso alla rete:** I gestori di reti sono tenuti a garantire un accesso alla rete non discriminatorio per i terzi. La retribuzione dell'utilizzo della rete è basata sui costi.

**Separazione delle attività:** Le aziende elettriche devono garantire l'indipendenza della gestione della rete. Le sovvenzioni incrociate tra quest'ultimo e gli altri settori d'attività sono vietate.

**Autorità di regolazione:** La Commissione dell'elettricità (ElCom) veglia sul rispetto delle prescrizioni legali.

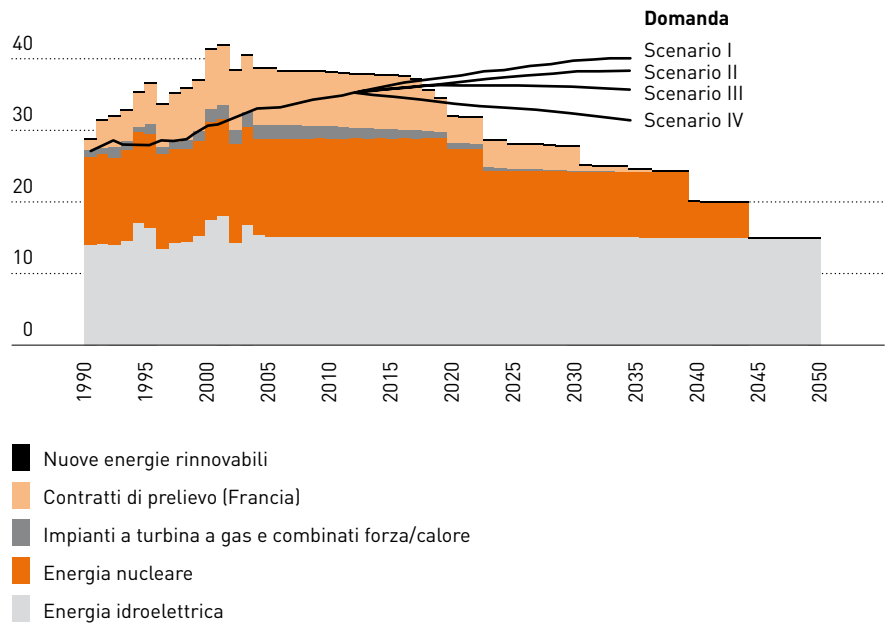
**Approvvigionamento di base :** La LApEl obbliga i gestori della rete a collegare alla rete elettrica tutti i consumatori finali e tutti i produttori di elettricità nella rispettiva zona di servizio.

**Grafico 1**

► A meno di ampliare le capacità di produzione, rischiamo una penuria di elettricità a partire dal 2020.

### Proiezione dell'offerta di elettricità con il parco attuale di centrali (senza nuove costruzioni), fino al 2050

In TWhel



Fonte: Prospettive energetiche 2007.

► La Svizzera è passata dallo statuto di paese esportatore di elettricità a quello di importatore

Dal 1990 il consumo di elettricità della Svizzera è aumentato del 24%, mentre la produzione nazionale è progredita solo del 13%. In questi ultimi anni, il paese è passato dallo statuto di esportatore netto a quello di importatore netto di elettricità durante il semestre invernale. In caso di calore o di freddo persistente, l'approvvigionamento in Svizzera potrebbe diventare critico dopo il 2012. Inoltre, la durata d'esercizio delle centrali nucleari elvetiche di prima generazione si concluderà nel 2020. I contratti a lungo termine stipulati con la Francia nell'ottica dell'importazione di elettricità giungono così a scadenza e non potranno essere rinnovati. Il Consiglio federale ha posto le basi della nuova politica energetica nel febbraio 2007. Il riorientamento di quest'ultima si basa su quattro pilastri: efficienza energetica, energie rinnovabili, grandi centrali elettriche e politica energetica estera. Per quanto concerne il nucleare, il Consiglio federale si è detto favorevole alla sostituzione delle centrali esistenti mediante la costruzione di nuove centrali.

#### Raccomandazioni dell'economia

- Aprire il mercato, eliminare gli ostacoli d'accesso al mercato.
- Completare l'integrazione nella rete elettrica europea.
- Aprire il mercato ad attori economici significativi.
- Applicare un modello regolamentare funzionale e pragmatico (modello scandinavo ad esempio).
- Garantire la sicurezza dell'approvvigionamento della Svizzera.

## Il settore del gas

### Importanza per l'economia

► L'importanza del gas cresce

Il gas naturale è una fonte energetica sempre più importante, in particolare nel contesto dell'apertura del mercato dell'elettricità, poiché la combustione del gas genera molto meno CO<sub>2</sub> di quella del carbone. Il nostro paese non produce gas naturale. L'Olanda, la Norvegia, la Russia e l'Algeria sono i paesi che detengono un ruolo determinante nell'approvvigionamento di gas naturale del nostro paese. In Svizzera, il gas è soprattutto utilizzato per il riscaldamento e i processi industriali. Da qualche anno, esso è inoltre utilizzato come carburante. Con una quota del 12% del consumo di energia totale, la Svizzera si situa al 50% al di sotto della media dell'UE e dei paesi confinanti.

### Condizioni-quadro in Svizzera

► Swissgas SA assicura l'approvvigionamento di gas

La Svizzera autorizza già dal 1964, in virtù dell'art. 13 della Legge sugli impianti di trasporto in condotta (LITC), l'accesso di terzi alla rete ad alta pressione per i combustibili liquidi o gassosi. Dopo gli anni settanta, i produttori svizzeri di gas si approvvigionano sul mercato europeo del gas naturale all'ingrosso Swissgas SA. Il gas naturale acquistato da Swissgas SA (80% dell'insieme delle importazioni di gas naturale) è fornito ad un prezzo di costo alle società regionali, in seguito ai loro rispettivi azionisti – distributori finali e aziende industriali. Oltre alla centralizzazione degli acquisti, Swissgas e le società regionali hanno un'altra missione importante sul mercato del gas. In quanto proprietari della rete di trasporto di gas naturale in Svizzera, esse sono responsabili dell'estensione e della gestione delle infrastrutture interessate.

► La sicurezza dell'approvvigionamento prevale sui bisogni di apertura del mercato

Per la Svizzera occorre stabilire se un'apertura del mercato del settore del gas comporterebbe una riduzione dei prezzi per tutti i consumatori, considerato che il mercato svizzero del gas naturale svizzero è piccolo se paragonato a quello europeo. Il mercato elvetico rappresenta infatti solo lo 0,7% del gas naturale consumato in Europa. Rispetto alle nazioni produttrici di gas, l'economia svizzera del gas beneficia dunque solo di un debole potere di negoziazione sui mercati internazionali e non può sperare in una riduzione dei costi mediante condizioni d'acquisto più favorevoli.

### Raccomandazioni dell'economia

- Privilegiare soluzioni private e garantire una trasparenza massima in materia di regolamentazione.
- Creare strutture d'offerta più adeguate dissociando in particolare la rete, la distribuzione e la vendita.
- Integrare l'industria alla regolamentazione attuale del settore.
- Rafforzare la trasparenza in materia di prezzi e di condizioni d'accesso.
- Correggere le principali lacune esistenti del sistema.

## Il settore dell'aviazione

### Importanza per l'economia

► L'aviazione ha una grande importanza economica

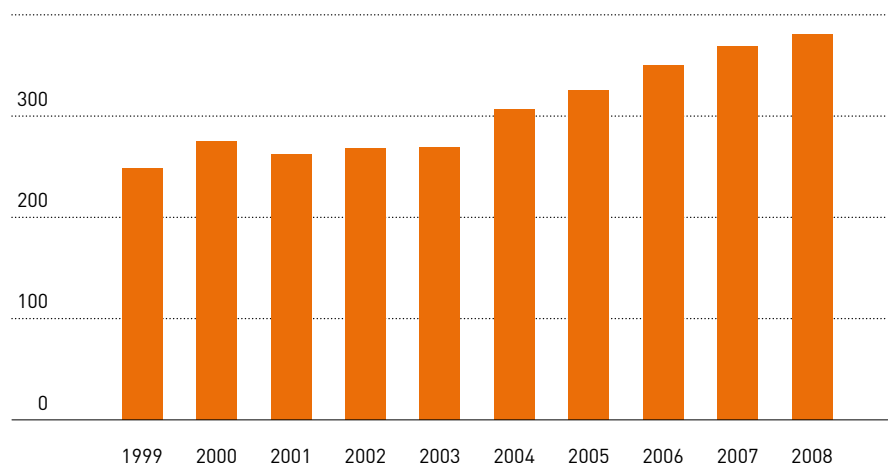
Per poter funzionare il sistema aeronautico deve comprendere quattro attori in interazione, ossia: compagnie aeree, aeroporti, servizi di navigazione aerea e imprese connesse. Spesso riunite in alleanze internazionali, le compagnie aeree sono per la maggior parte del tempo delle imprese di diritto privato. Gli aeroporti sono dal canto loro maggioritariamente in mano statale, mentre i servizi di navigazione aerea, finora sfruttati dalle società nazionali, beneficiano di un monopolio legale. Tra le imprese connesse, quarto attore del settore aeronautico, occorre citare in particolare le imprese di manutenzione, di assistenza a terra e di carico aereo, nonché i servizi di ristorazione. Il settore svizzero dell'aviazione occupa direttamente circa 50'000 persone e, indirettamente, oltre 130'000 persone supplementari. Per il 2004 la creazione di valore totale è stata stimata a oltre 26 miliardi di franchi all'anno. Il trasporto aereo ha continuato a crescere nel 2008, tendenza che dovrebbe proseguire a lungo termine nonostante la crisi economica.

### Grafico 2

► Il traffico aereo internazionale aumenterà a lungo termine, nonostante le diminuzioni dovute a fattori congiunturali.

### Evoluzione del traffico aereo internazionale

Tonnellate-chilometri realizzate, dal 1999 al 2008



Fonte: Rapporto annuale e OACI 2008.

### Condizioni-quadro in Svizzera

► La regolamentazione dell'UE ha profondamente modificato i mercati aeronautici europeo e svizzero

Questo settore possiede una vocazione internazionale. Di conseguenza, le questioni relative alla sicurezza e le regolamentazioni sono principalmente rette dalle prescrizioni internazionali (OACI) ed europee (Commissione europea, AESA, Eurocontrol). In altre parole, la Svizzera non ha interesse ad isolarsi in questo settore. L'evoluzione nell'ambito dell'UE ha inoltre profondamente modificato il mercato aeronautico svizzero. Si è assistito in Europa ad un processo di risanamento del mercato che è sfociato in fusioni, cessazioni di attività e ristrutturazioni, nonché nell'arrivo sul mercato di nuovi attori e nella conclusione di alleanze aeree. La Svizzera è così rappresentata nelle principali organizzazioni ed istituzioni europee, quali l'Agenzia Europea della Sicurezza Aerea (AESA), la Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) ed Eurocontrol. Tuttavia, la parità di trattamento non è totale tra le società svizzere ed europee: se il traffico transfrontaliero è aperto nei due sensi, il cabotaggio (vale a dire l'offerta di destinazioni all'interno di altri Stati membri) resta vietato alle imprese elvetiche.

Rimane aperta la questione a sapere come reagiranno le altre regioni del mondo ai cambiamenti operati dall'Europa. Per la Svizzera, sarà vitale trovare una soluzione su misura.

### **Raccomandazioni dell'economia**

- ▶ E' indispensabile che tutte le compagnie aeree siano sottoposte a livello internazionale alle stesse condizioni. Per questo l'economia svizzera si attende dalle autorità elvetiche che investano nell'ambito di comitati internazionali a favore di una concorrenza leale.
- ▶ Il settore dell'aviazione non deve aderire al sistema europeo di scambio delle quote di emissione europeo poiché quest'ultimo penalizza le compagnie d'aviazione svizzere rispetto ai loro concorrenti internazionali.
- ▶ Le negoziazioni con l'UE in vista dell'instaurazione della libertà reciproca di cabotaggio devono essere condotte con determinazione e sfociare nella firma di un accordo.
- ▶ Occorre promuovere lo sfruttamento di servizi di navigazione aerea autonomi integrati nel sistema europeo (SES, SESAR, FABEC e AESA).
- ▶ Il finanziamento dei servizi di navigazione aerea e degli aeroporti deve essere coperto dal settore «aviazione». Le spese devono essere ridotte per quanto possibile e le entrate integralmente riversate al settore dell'aviazione.

## **Il settore stradale**

### **Importanza per l'economia**

▶ A livello nazionale quasi tre quarti delle prestazioni di trasporto di merci avvengono sulla strada

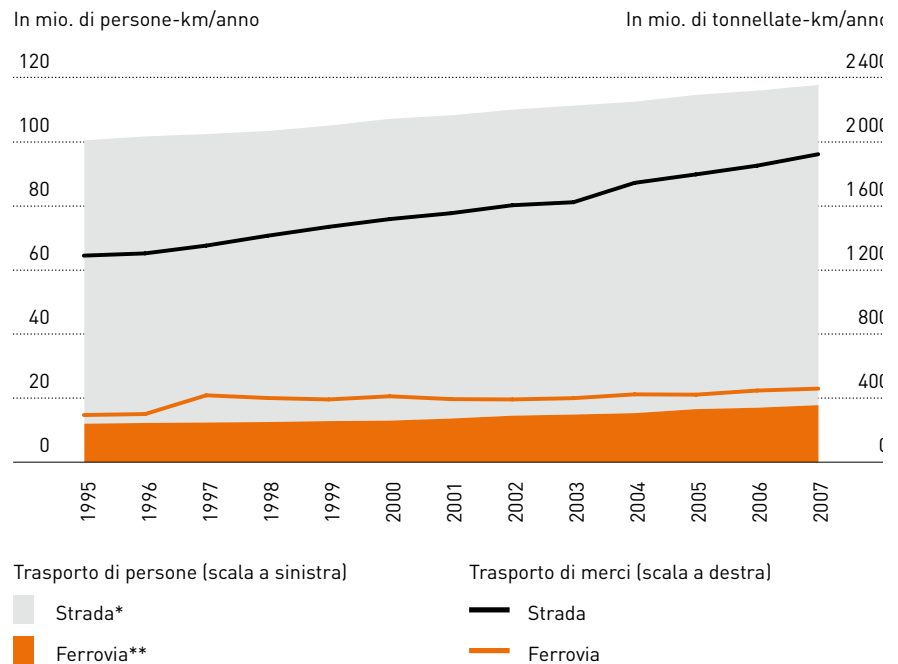
La Svizzera beneficia di una delle reti stradali migliori del mondo. La lunghezza totale di questa rete è valutata a 72'000 chilometri, di cui il 3% sono autostrade, il 26% strade cantonali e il rimanente 71% strade comunali. Sebbene esse rappresentino una debole quota della rete stradale, le strade nazionali rivestono grande importanza per l'economia. Se si tiene conto delle prestazioni nazionali e internazionali, la strada rappresenta l'80% del totale dei trasporti di persone e il 57% del trasporto di merci.



**Grafico 3**

► La ripartizione modale strada-ferrovia non è cambiata molto nel corso degli ultimi dieci anni.

### Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori e delle merci 1995-2007



Fonte: Ufficio federale di statistica, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Personenverkehr, Enciclopedia statistica della Svizzera.

► Negli agglomerati non si è lontani da un sovraccarico del traffico

Nel 2001 il 12% del PIL svizzero, ossia 52,4 miliardi di franchi, provenivano direttamente o indirettamente dalle prestazioni di trasporto ferroviarie o stradali. Nel 2007 il traffico stradale rappresentava circa 256'000 posti, ossia l'equivalente del 6,5% del totale dei lavoratori svizzeri. Il traffico stradale continuerà ad aumentare nei prossimi anni. E' dunque indispensabile sviluppare ulteriormente l'infrastruttura esistente allo scopo di garantire la fluidità del traffico. E' in particolare il caso per la rete delle strade nazionali ai bordi degli agglomerati, dove il traffico regionale e interregionale si sommano.

### Condizioni-quadro in Svizzera

► Il traffico stradale copre interamente i propri costi, conformemente al principio di causalità

La politica in materia di circolazione stradale deve rispondere alle esigenze talvolta contraddittorie dell'economia, dell'ecologia e della società. L'economia ritiene preoccupante il finanziamento dei trasporti. Il sistema attuale è complesso e manca di trasparenza. Nel 2008, 8,4 miliardi di franchi sono stati spesi per i trasporti a livello federale, di cui circa 5 miliardi di franchi erano finanziati attraverso entrate destinate (imposte sugli oli minerali, TTPcP, vignetta autostradale, permille di IVA). Il resto proviene dalle risorse generali o è finanziato attraverso l'indebitamento. Nonostante importanti trasferimenti di mezzi derivanti dalle risorse stradali a favore di altri settori, le strade nazionali hanno potuto essere finora integralmente finanziate dalle tasse stradali, conformemente al principio di causalità.

### Road Pricing e Mobility Pricing

Sebbene il finanziamento delle nostre strade sia oggi coperto dagli strumenti esistenti, il mondo politico si china regolarmente sulle nuove proposte per completare o sostituire le entrate stradali attuali. In questa categoria si trovano tasse quali il Road Pricing e il Mobility pricing. I principali inconvenienti del pedaggio stradale risiedono nella sua focalizzazione su un modo di trasporto e nei costi d'incasso, che rappresentano generalmente tra il 30% e il 40% delle entrate. Quale paragone, il costo di percezione dell'imposta sugli oli minerali rappresenta l'1,5% del suo prodotto lordo. Affinché l'introduzione di un simile sistema abbia senso dal punto di vista economico, i costi dovrebbero essere compensati da un'utilità elevata. Il Mobility pricing che deve interessare l'insieme dei sistemi di trasporto costituisce la soluzione migliore. Un simile concetto non è ancora stato messo in atto in nessun paese. In particolare nel settore dei trasporti pubblici, dove il tasso di autofinanziamento è piuttosto basso (circa il 50%), una tassa legata alle prestazioni potrebbe perfettamente avere senso come strumento di finanziamento.

### Raccomandazioni dell'economia

- ▶ Definire delle priorità per i progetti d'estensione secondo criteri di economia nazionale e di rendimento della gestione.
- ▶ Esaminare rapidamente misure contro i prevedibili sovraccarichi di traffico.
- ▶ Prevedere nuove tasse aumentando i costi della mobilità soltanto a condizione che l'imposta sugli oli minerali non copra più le spese stradali e che le provvigioni del finanziamento speciale della circolazione stradale sono investiti nell'infrastruttura stradale.
- ▶ Separare i flussi finanziari tra la ferrovia e la strada in maniera trasparente.
- ▶ A lungo termine: esaminare la sostituzione di tutte le tasse sul traffico mediante una tassazione della mobilità conforme al principio di causalità.

## Il settore ferroviario

### Importanza per l'economia

▶ Le distanze percorse in persone-chilometri sono progredite di oltre il 40% tra il 2000 e il 2008

La Svizzera è la prima nazione al mondo per quanto concerne l'utilizzo della ferrovia. Nel settore del carico merci, una quota importante del trasporto è garantita dal treno. Quest'ultimo svolge inoltre un ruolo importante per il traffico pendolare ai bordi dei grandi agglomerati. Esso rappresenta inoltre un segmento importante dell'economia, con circa 47'000 salariati e una quota del PIL di circa l'1,5% (2001). Il trasporto dei viaggiatori da parte della ferrovia è regolarmente aumentato nel corso di questi ultimi anni. La distanza percorsa in persone-chilometri è progredita di oltre il 40% tra il 2000 e il 2008. Durante lo stesso periodo, il trasporto merci è cresciuto del 10% (in tonnellate-chilometri nette).

▶ Una riforma ferroviaria in profondità per aumentare la concorrenza

### Condizioni-quadro in Svizzera

Attualmente, il grado di autofinanziamento del traffico ferroviario è di appena il

50%. L'altra metà è finanziata dai poteri pubblici. La Svizzera federalista è confrontata alla questione ricorrente del sapere in quale misura la Confederazione e i Cantoni debbano finanziare l'infrastruttura ferroviaria. La Confederazione ha finora finanziato integralmente l'infrastruttura delle FFS (finanziamento pubblico), anche se alcune linee hanno chiaramente una vocazione regionale.

La Svizzera calca la propria politica ferroviaria sugli sforzi intrapresi dall'Europa per sviluppare il trasporto su ferrovia e rafforzare la concorrenza ferroviaria a vantaggio dei consumatori e dell'economia. Dalla metà degli anni novanta, il nostro paese ha avviato un vasto processo di riforma delle ferrovie. Questa riorganizzazione comprende quattro tappe principali, tra cui la revisione della legge sulle ferrovie del 1996, concretizzata dalla riforma delle ferrovie 1 (1999), la prima fase della riforma delle ferrovie 2 (2010) e la seconda fase della riforma delle ferrovie 2 (prevista per il 2012).

► La Svizzera sviluppa attivamente le proprie infrastrutture ferroviarie

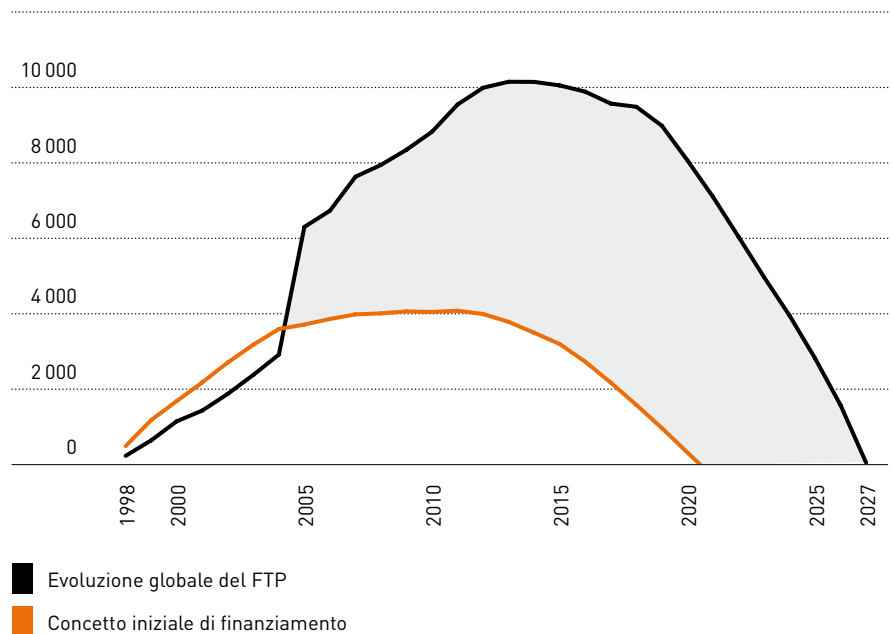
Oltre ai cambiamenti importanti apportati alla regolamentazione del settore ferroviario, la Svizzera è molto attiva nello sviluppo della propria infrastruttura. Progetti come Ferrovia 2000 o i raccordi NTFA contribuiscono a rafforzare l'attrattiva del trasporto viaggiatori e merci attraverso la ferrovia. In virtù dell'articolo 10 della legge sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (LDIF), il Consiglio federale deve sottoporre nel 2010 un progetto di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (pacchetto d'investimento « Ferrovia 2030 »), il cui costo preventivato oscilla tra i 12 e i 21 miliardi di franchi. Se il finanziamento di questo progetto non è ancora determinato, si sa già che i mezzi del fondo FTP non saranno sufficienti per finanziare nuovi progetti.

#### Grafico 4

► Le risorse del fondo FTP sono già ampiamente esaurite. Occorre trovare altre fonti di finanziamento per i nuovi progetti ferroviari.

#### Margine finanziario stretto per il fondo FTP

Anticipi in milioni di franchi



Fonte: Amministrazione federale delle finanze (AFF)

### Raccomandazioni dell'economia

- ▶ Separare totalmente l'infrastruttura e la gestione dei trasporti allo scopo di aumentare le prestazioni ed evitare l'opacità dei flussi di risorse.
- ▶ Prevedere corridoi a favore del traffico merci.
- ▶ Fissare il prezzo di tracciato ad un giusto valore, in particolare sulla base di criteri qualitativi.
- ▶ Definire priorità per i futuri progetti di sviluppo sulla base di chiari criteri di redditività nel senso della gestione imprenditoriale e dell'economia pubblica.
- ▶ Stabilire un finanziamento durevole del settore finanziario secondo il principio di causalità.

## Il settore postale

### Importanza per l'economia

▶ Grazie all'ottimizzazione dei processi e agli investimenti nelle tecnologie moderne, la Posta ha migliorato la propria redditività.

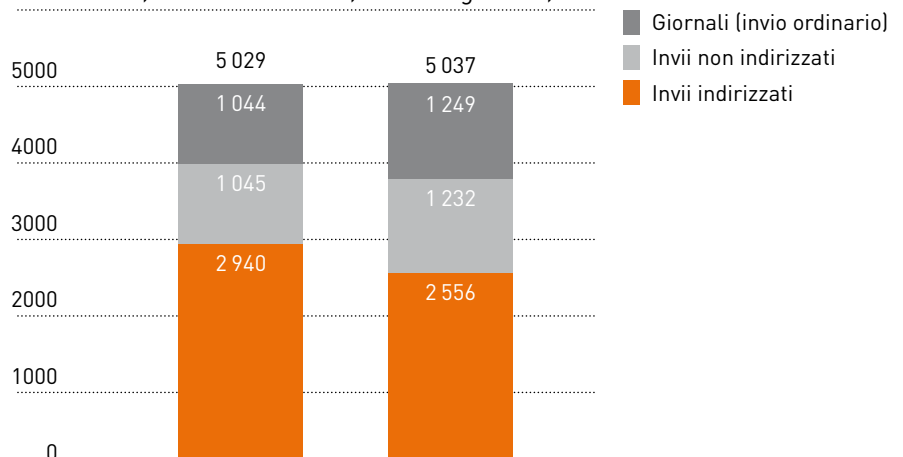
La Svizzera possiede una delle reti di uffici postali tradizionali più dense, e questo nonostante la chiusura di oltre 1000 di questi dopo il 2001. Malgrado lo sviluppo delle comunicazioni elettroniche, la lettera rimane un importante strumento di comunicazione. La distribuzione di pacchi si mantiene. Con lo sviluppo del commercio elettronico, bisogna perfino attendersi una progressione del numero dei pacchi spediti. Dopo essere evoluto per decenni ai margini della concorrenza, il settore postale assume sempre più la forma di un mercato. Grazie all'ottimizzazione dei processi e agli investimenti nelle tecnologie moderne, le regie statali che erano ampiamente deficitarie migliorano notevolmente la loro redditività dopo l'apertura del mercato. Il servizio di base è un tema importante nel settore postale. Gli operatori storici utilizzano spesso questo argomento per suscitare timori atti a bloccare l'apertura del mercato. Le cifre più recenti comprovano tuttavia che essa migliorerebbe con l'apertura del mercato: secondo l'autorità di regolazione postale, l'operatore svizzero che assicura il servizio di base ha realizzato eccedenze per questo segmento (857 milioni di franchi nel 2008).

#### Grafico 5

▶ I mezzi di comunicazione elettronici attirano sempre più persone. Tuttavia, il numero di lettere inviate non è diminuito dopo il 2000.

#### Evoluzione del numero di invii

2000 e 2009, La Posta Svizzera, lettere e giornali, in milioni di invii



Fonte: La Posta Svizzera, Rapporti di gestione 2000 e 2009

### Condizioni-quadro in Svizzera

► Le tariffe del monopolio lettere fino a 20 g sono tra le più elevate d'Europa.

Il settore postale svizzero evolve nel senso del sistema europeo, ma con un ritardo nella liberalizzazione dell'ordine di tre anni. Il mercato postale si è aperto progressivamente e in maniera controllata. La garanzia di finanziamento del servizio universale, nonché la presa in considerazione dell'evoluzione nell'UE, sono stati i punti chiave dell'apertura. Il mercato dei pacchi è aperto dal 2004 e il monopolio delle lettere è stato abbassato a 100 g nel 2006 e a 50 g nel luglio 2009. Dal 2004 esiste anche un sistema di concessione obbligatoria per tutti i servizi postali non riservati, nonché un'autorità di regolazione postale (Postreg) che sorveglia il rispetto delle disposizioni legali. Le prestazioni della Posta sui segmenti del mercato aperti sono relativamente vantaggiose nel confronto internazionale. Ma le tariffe del monopolio delle lettere fino a 20 g sono tra le più elevate d'Europa. In Svizzera, il processo di apertura è stato avviato sulla base di una legge sulla posta e non di una legge sul mercato postale. Così, la legislazione postale è sempre unilateralmente basata sulla Posta Svizzera.

### Raccomandazioni dell'economia

- Aprire completamente il mercato ed abolire il monopolio.
- Regolare l'accesso ad alcune prestazioni della Posta Svizzera.
- Eliminare tutte le distorsioni della concorrenza (divieto di circolazione notturno, ecc.).
- Estendere la libertà d'impresa della Posta Svizzera e collegarla con un'apertura completa del mercato che elimina tutte le distorsioni.
- Rifiutare una distorsione dei mercati postali e finanziari con la creazione di una banca postale statale.

## Il settore delle telecomunicazioni

### Importanza per l'economia

► La chiave del successo della liberalizzazione è l'utilizzo della capacità d'innovazione tecnologica

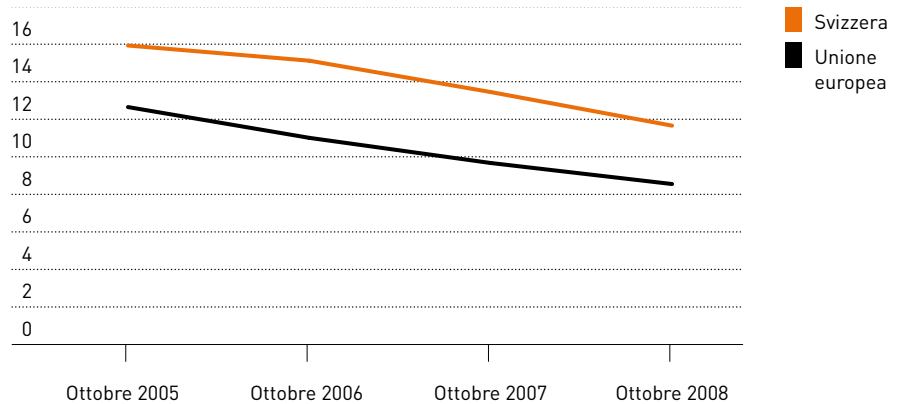
Nel processo di trasformazione del paese in società dell'informazione, le telecomunicazioni detengono un ruolo chiave: un sistema di telecomunicazioni ben concepito contribuisce alla crescita nonché alla competitività di un paese. Secondo Ecoplan, il settore delle telecomunicazioni svizzero ha contribuito nel 2005 alla creazione diretta e indiretta di valore in ragione di rispettivamente 4,8 miliardi e 10 miliardi di franchi. A seguito della liberalizzazione del mercato, il cliente finale ha beneficiato di una riduzione significativa del livello dei prezzi sul mercato delle telecomunicazioni. Secondo l'UFCOM, l'indice dei prezzi al consumo dei servizi di telecomunicazione è diminuito del 40% tra l'inizio del 1998 e la fine del 2007. Corretti del potere d'acquisto, i prezzi svizzeri nel confronto internazionale si situano al livello inferiore per la rete fissa e al livello superiore per le connessioni ad alto debito e la telefonia mobile (OCSE, 2009). Si costata che le riduzioni massicce dei prezzi non hanno alcuna influenza negativa sulla cifra d'affari delle imprese e sono state più che compensate dalla crescita.

**Grafico 6**

► Rispetto all'UE, i prezzi della telefonia mobile in Svizzera sono superiori alla media.

### Prezzi della telefonia mobile

Centesimi di euro per minuto



Fonte: UFCOM, Incontro con la stampa del giugno 2009.

La chiave del successo della liberalizzazione è l'utilizzo della capacità d'innovazione tecnologica allo scopo di creare la libera concorrenza sul mercato liberalizzato. Le reti di comunicazione senza filo ne sono un esempio: accordare concessioni a diversi operatori ha creato reti parallele in libera concorrenza.

### Condizioni-quadro in Svizzera

► La Legge sulle telecomunicazioni (LTC) ha guidato la liberalizzazione del mercato svizzero

La Legge sulle telecomunicazioni (LTC) ha guidato la liberalizzazione del mercato svizzero. Essa ha aperto (parzialmente) il mercato della rete fissa e della telefonia mobile e creato un'autorità di regolazione, la Commissione federale della comunicazione (ComCom). I compiti della ComCom comprendono anche l'attribuzione delle licenze, la determinazione dei criteri di licenza, la regolazione qualitativa e la gestione dei conflitti. L'ordinanza sui servizi di telecomunicazioni (OST) è servita da base supplementare. Secondo l'art. 11 LTC, i fornitori di servizi di telecomunicazione che occupano una posizione dominante sul mercato sono tenuti a garantire agli altri fornitori «a condizioni trasparenti e non discriminatorie e a prezzi orientati in funzione dei costi, l'accesso alle loro risorse e ai loro servizi». Di conseguenza, Swisscom ha dovuto aprire le proprie reti ad altri operatori.

► Il settore delle telecomunicazioni è confrontato a sfide importanti

Il settore delle telecomunicazioni è confrontato a sfide importanti. Nei prossimi dieci anni lo sviluppo della fibra ottica potrebbe costare 4500 franchi per connessione privata, ciò che rappresenta un investimento totale tra gli 8 e i 12 miliardi di franchi. Lo sviluppo delle reti di telefonia mobile di nuova generazione (LTE) potrebbe costare tra i 2 e i 3 miliardi di franchi per rete.

### Raccomandazioni dell'economia

- Mantenere la concorrenza in termini di infrastrutture tra le reti, le tecnologie e le prestazioni di servizio.
- Sostituire le regolamentazioni settoriali con una regolamentazione della concorrenza nei settori aperti.
- Preparare la privatizzazione di Swisscom.

Informazioni:

dominique.reber@economiesuisse.ch

urs.naef@economiesuisse.ch

stefan.vannoni@economiesuisse.ch

Maggiori informazioni:

Lo studio « Infrastructures de réseau : investir avec efficience » è disponibile sul sito [www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)

Impressum

economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere

Hegibachstrasse 47, Casella postale, CH-8032 Zurigo

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