



Infrastrutture

Ottenere di più: programma verso uno ***sviluppo sostenibile delle infrastrutture***

09.10.2025

A colpo d'occhio

- Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto svizzere è passato dall'essere un modello a diventare un'area problematica. Le esigenze sono superiori alle possibilità.
- Oltre alla definizione delle priorità, sono necessari miglioramenti in termini di efficienza, innovazione e nuove tecnologie per garantire il contributo delle nostre ferrovie e strade alla qualità della piazza economica svizzera.
- La popolazione e le imprese non devono essere gravate da nuove tasse o imposte: è necessario un approccio «migliore invece che più caro».

Lo studio sul traffico '45 commissionato dal DATEC al Politecnico federale di Zurigo (ETH) mostra chiaramente che la gestione, la manutenzione e l'ampliamento delle infrastrutture di trasporto svizzere devono affrontare sfide finanziarie considerevoli. I fondi per i progetti stradali, ferroviari e di agglomerato non sono sufficienti e gli aumenti dei costi previsti sono nettamente superiori a quanto atteso finora.

economiesuisse saluta con favore le misure avviate dal DATEC. Una pianificazione globale e intermodale è particolarmente importante per il futuro: il traffico non si svolge in compartimenti stagni. Per l'economia è fondamentale che il percorso futuro sia tracciato con una strategia chiara e con senso della misura. Il freno all'indebitamento deve essere rispettato. Ulteriori oneri fiscali o tasse per le imprese, già messe a dura prova dai dazi statunitensi, dalla congiuntura debole o da altri fattori esterni, non sono un'opzione praticabile. Allo stesso tempo, l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria e stradale rimane fondamentale per la Svizzera: senza infrastrutture intatte, la piazza economica perde di attrattività.

L'esplosione dei costi non è una legge naturale – lo sviluppo delle infrastrutture deve cambiare

Nell'ampliamento delle infrastrutture, non è determinante solo ciò che si fa, ma anche come lo si fa. Il dibattito attuale rappresenta un'opportunità per realizzare in futuro investimenti più mirati, efficienti e quindi sostenibili. In tal senso, l'economia sostiene cinque approcci concreti.

Pianificare meglio: i processi di pianificazione influenzano in modo significativo i costi dei progetti. Gli ostacoli normativi nel processo di pianificazione devono essere eliminati in modo mirato per accelerare le autorizzazioni e facilitare l'attuazione. La collaborazione tra le autorità e il settore edile deve diventare più semplice e agile. Per evitare correzioni costose, è necessario un processo di dialogo tempestivo in cui le competenze tecniche necessarie confluiscono nella pianificazione già nelle prime fasi del progetto. Altrettanto fondamentale è, come base, un concetto di offerta di alta qualità: gli investimenti di espansione non devono essere fine a se stessi, ma chiaramente basati su un bisogno comprovato e su un concetto di offerta supportato da criteri economici. Solo

in questo modo è possibile evitare investimenti sbagliati e realizzare i progetti in modo efficiente.

50%

dei progetti di ampliamento ferroviario in corso presenta ritardi o costi superiori al previsto. L'eccezione sta quindi diventando la norma.

20%

possono ottenere i progetti infrastrutturali in più di valore se la fase preparatoria viene ottimizzata in modo coerente, evitando così ritardi costosi.

Costruire meglio: analogamente alla pianificazione, è necessario cercare il dialogo con il mercato già prima della gara d'appalto, al fine di garantire la qualità e la fattibilità e di evitare costi aggiuntivi sostanziali nella fase di costruzione. I committenti pubblici devono formulare aspettative concise e rifletterle tempestivamente con il mercato. Ciò può evitare ritardi, adeguamenti costosi, interruzioni dei lavori e la suddivisione a tappe dell'attuazione del progetto. È inoltre necessario sfruttare maggiormente le nuove tecnologie per rendere la costruzione delle infrastrutture il più efficiente possibile.

110%

di guadagni in termini di efficienza è possibile ottenere se si utilizzano in modo coerente tecnologie come il BIM (Building Information Modeling). In Svizzera, il BIM viene utilizzato solo in modo sporadico, mentre le esperienze internazionali dimostrano il suo enorme potenziale.

Migliore manutenzione: la manutenzione delle infrastrutture deve essere organizzata in modo più efficiente. Ciò include una gestione ottimizzata della manutenzione sia delle ferrovie che delle strade. Particolare attenzione deve essere prestata alla manutenzione durante il funzionamento, al fine di garantire la stabilità del traffico. Ad esempio, è necessario evitare lavori di manutenzione simultanei su percorsi alternativi. Inoltre, la stabilità del trasporto merci non deve essere compromessa dai cantieri, ad esempio spostandoli esclusivamente di notte.

7%

dell'importo investito ogni anno nelle infrastrutture deve essere calcolato come costo aggiuntivo per il funzionamento e la manutenzione. Ciò comporta nel tempo un accumulo di costi aggiuntivi molto elevati.

Migliorare l'utilizzo: fare una cosa senza tralasciare l'altra – oltre al necessario ampliamento, c'è anche bisogno di un migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti. Come illustrato dagli esperti ferroviari in uno studio, con misure operative chiaramente definite – come la classificazione dei treni in base alla velocità o l'ottimizzazione delle entrate e delle uscite nelle stazioni – la capacità potrebbe essere aumentata fino al 25%. Tali misure, note e realizzabili, dovrebbero avere la priorità prima di avviare la realizzazione di grandi progetti. Inoltre, nel settore ferroviario occorre lavorare al più presto all'introduzione progressiva di nuovi sistemi di segnaletica elettronica. Inoltre, è necessario utilizzare meglio i dati disponibili su strada e ferrovia per individuare tempestivamente le congestioni del traffico o anche per consentire nuovi modelli commerciali efficienti con mobilità combinata. L'amministrazione e le imprese possono influenzare localmente il traffico pendolare attraverso la

gestione del pendolarismo. Un elevato finanziamento da parte degli utenti fornirebbe inoltre i giusti incentivi per un uso efficiente delle infrastrutture.

25%

in più di treni è già possibile oggi grazie a misure concrete quali, tra l'altro, la classificazione dei treni in base alla velocità o l'ottimizzazione delle entrate e delle uscite nelle stazioni.

30- 50 %

in più di treni all'ora e per direzione potrebbe essere gestito su singole linee ferroviarie, secondo le stime, se gli apparati centrali e la segnaletica fossero all'avanguardia dal punto di vista tecnologico.

Focus su efficienza e innovazione

Per le imprese svizzere è chiaro: nel settore delle infrastrutture, continuare come finora non è sostenibile. È necessario concentrarsi chiaramente su efficienza, innovazione e altre priorità strategiche. Gli investimenti necessari possono essere compensati dai guadagni in termini di efficienza nel sistema stesso. Debiti o nuove tasse e imposte non sono una soluzione sostenibile.



Lukas Federer

Responsabile del Dipartimento Energia, Ambiente, Infrastrutture e Digitale, membro della direzione allargata



David Stauffacher

Responsabile di progetto infrastrutture e digitale