



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e
delle comunicazioni
DATEC

Strategia 2016 del DATEC

Berna, 31 agosto 2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e
delle comunicazioni
DATEC

Nota editoriale

Editore: Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC

Citazione: Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC: Strategia 2016 del DATEC, Berna 2016

Distribuzione: www.uvek.admin.ch/strategia

Informazioni: info@gs-uek.admin.ch

Disponibile anche in tedesco e in francese

Indice

1	Introduzione e scopo della strategia	2
2	Situazione iniziale	4
2.1	Crescita demografica.....	4
2.2	Evoluzione dei trasporti.....	4
2.3	Energia.....	5
2.4	Utilizzazione del suolo	6
2.5	Digitalizzazione	8
2.6	Evoluzione dei costi nel settore edilizio svizzero	9
2.7	Cambiamenti sociali ed economic	10
3	Sfide per il 2030	11
3.1	Riduzione del consumo di energia e di risorse.....	11
3.2	Armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale.....	13
3.3	Sviluppo digitale della Svizzera	16
3.4	Creazione di condizioni quadro per un adempimento dei compiti effettivo ed efficace	18
4	Obiettivi e misure	21
4.1	Riduzione del consumo di energia e di risorse.....	22
4.2	Armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale.....	26
4.3	Sviluppo digitale della Svizzera	30
4.4	Creazione di condizioni quadro per un adempimento dei compiti effettivo ed efficace	33
5	Attuazione, aggiornamento e comunicazione	35

1 Introduzione e scopo della strategia

La Strategia del DATEC approvata nel 2012 si basa sul concetto e sulle esigenze relativi a uno sviluppo sostenibile, la cui importanza è stata nuovamente sottolineata in occasione della conferenza delle Nazioni Unite del giugno 2012 («Rio+20»), a cui ha fatto seguito il vertice straordinario delle Nazioni Unite dedicato all'approvazione dell'Agenda 2030 sullo sviluppo sostenibile nel settembre 2015. In primo piano si pongono le sfide in tre ambiti di lavoro specifici del DATEC: riduzione del consumo di energia e di risorse, armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale, sviluppo digitale della Svizzera (partecipazione allo sviluppo della società dell'informazione). Vincere queste sfide è essenziale per la garanzia di uno sviluppo stabile e sostenibile della Svizzera a lungo termine, il cui futuro dipende essenzialmente da come il DATEC intende affrontare queste sfide e dalla qualità delle infrastrutture e delle condizioni quadro a livello ambientale e territoriale. Nell'approccio alla ricerca di soluzioni nei suoi settori di competenza, il DATEC terrà conto dei principi dello sviluppo sostenibile, ovvero prenderà in considerazione in maniera ponderata le tre dimensioni degli obiettivi (ecologica, economica, sociale), l'orientamento a lungo termine e le interazioni con il contesto globale.

La Strategia del DATEC tratta in primo luogo i compiti degli Uffici federali che fanno parte del Dipartimento. Sono contemplati a titolo complementare le aziende e gli istituti, le commissioni extraparlamentari, le istituzioni e imprese semistatali e private nonché le imprese con partecipazione della Confederazione nell'ambito delle quali il DATEC agisce in qualità di proprietario, autorità di vigilanza o regolatore. La Strategia deve essere volutamente limitata a quei settori nei quali il DATEC può esercitare un influsso diretto.

Nel 2012 era stato deciso che la Strategia sarebbe stata sottoposta a una verifica ogni quattro anni e modificata dove necessario. Nel 2016 si è proceduto a un suo aggiornamento e alla stesura della presente Strategia 2016, la quale si differenzia dalla Strategia 2012 per il fatto che la terza sfida non si limita più alla partecipazione allo sviluppo della società dell'informazione, ma ha come oggetto lo sviluppo digitale della Svizzera. La Strategia 2012 del DATEC va a completare diverse altre strategie e pianificazioni del Consiglio federale e del Parlamento, come ad esempio il programma di legislatura 2015-2019, la Strategia «Svizzera digitale», la Strategia per uno sviluppo sostenibile 2016-2019, il Progetto territoriale Svizzera, strategie settoriali (Strategia in materia di infrastrutture, Strategia energetica 2050, Strategia Biodiversità, Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, misure relative all'economia verde, ecc.).

La domanda che ci si pone è quale *ruolo* può assumere la *Strategia del DATEC*? Ovviamente essa non sostituisce le altre pianificazioni, tuttavia deve servire da *quadro di riferimento e da anello di congiungimento o base comune* per tutti i settori parziali del DATEC. La Strategia indica a tutte le unità organizzative e in ultima istanza anche a tutti i collaboratori del DATEC la linea che la Direzione del Dipartimento intende seguire nello sviluppo dei settori tecnici assegnati. Alla sua stesura hanno partecipato anche gli Uffici.

La Strategia non ha solo carattere puramente informativo, ma *serve alla Direzione come strumento di gestione degli Uffici*: i suoi contenuti confluiscono nei loro programmi annuali e pluriennali, la sua attuazione è sistematicamente oggetto di vigilanza e la parte relativa alle misure viene aggiornata ogni anno. La Strategia e il processo di pianificazione continuo permettono inoltre al DATEC di sviluppare proposte per il prossimo programma di legislatura 2019-2023, disponendo di una base di lavoro concreta ed efficace (cfr. a tale proposito il cap. 5).

La Strategia ha anche la funzione *di presentare in modo trasparente anche a interlocutori esterni* – altri Dipartimenti, Parlamento o attori esterni alla Confederazione (Cantoni, settore economico, associazioni, cittadini, ecc.) *la politica seguita dal DATEC*. Quest'ultimo resta

comunque consapevole che in molti casi la decisione finale spetta al Consiglio federale, al Parlamento o al popolo.

Le considerazioni della Strategia 2016 si articolano nel modo seguente: situazione iniziale (capitolo 2), descrizione delle principali sfide per il DATEC fino al 2030 (capitolo 3), illustrazione degli obiettivi fino al 2030 e delle misure da prendere entro il 2019 (capitolo 4), spiegazione delle modalità di attuazione della Strategia (capitolo 5).

2 Situazione iniziale

Per caratterizzare la situazione iniziale nei settori di attività del DATEC, qui di seguito sono presentati indicatori chiave e sviluppi significativi, volutamente selettivi e non esaustivi. Tali indicatori e sviluppi sono determinati da una parte dalle condizioni quadro fissate dalla politica e dall'altra da fattori esterni che si sottraggono in larga misura al controllo della politica.

2.1 Crescita demografica

Tra il 1960 e il 2014 la popolazione svizzera è passata da 5,4 a 8,2 milioni di abitanti. Secondo gli scenari elaborati dall'Ufficio federale di statistica (UFS), la popolazione potrebbe raggiungere i 9,5 milioni (scenario medio). Stando a questo scenario, la cosiddetta «Svizzera con 10 milioni di abitanti» potrebbe diventare una realtà intorno al 2040. Queste previsioni partono dal presupposto che la prevista crescita demografica sarà maggiore nello spazio urbano¹. Un altro fattore importante da prendere in considerazione è l'invecchiamento della popolazione. Se attualmente su 100 occupati 34 sono pensionati, nel 2030, alla stessa età pensionabile, ve ne saranno circa 46 e nel 2045 circa 55. L'evoluzione della popolazione e la crescita economica determinano in maniera decisiva il volume e il tipo di domanda di trasporti, energia, suolo e infrastruttura digitale e influiscono pertanto in modo particolare sui compiti del DATEC.

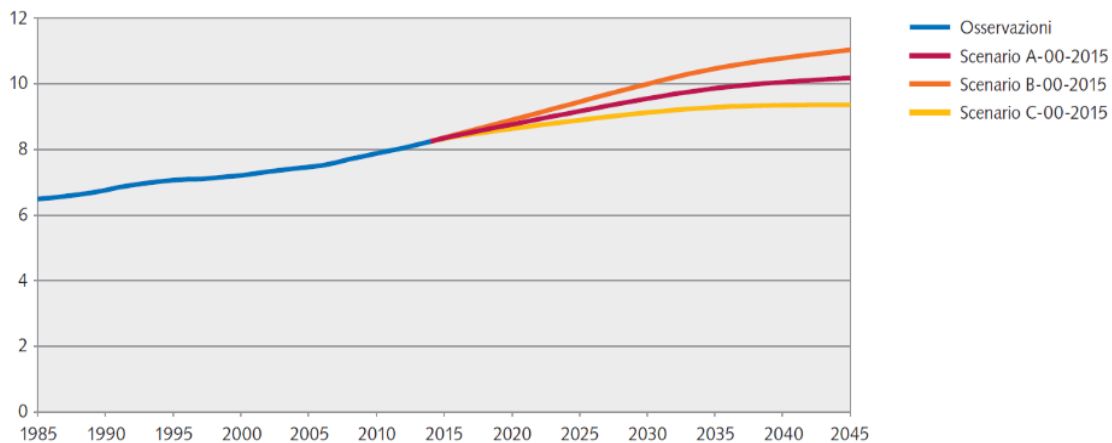


Figura 1 *Figura 1: evoluzione della popolazione residente permanente svizzera fino al 2045 secondo i tre scenari di base, in milioni*

2.2 Evoluzione dei trasporti

Tra il 1960 e il 2015 il prodotto interno lordo reale svizzero (PIL) si è più che triplicato. Nello stesso lasso di tempo il traffico ferroviario è più che raddoppiato, il traffico motorizzato su strada è quintuplicato, mentre quello aereo è aumentato addirittura di oltre 22 volte. I principali fattori che hanno determinato questo incremento della mobilità sono stati, oltre alla crescita demografica ed economica, anche cambiamenti strutturali come il calo dei prezzi relativi dell'energia, la maggiore suddivisione del lavoro a livello nazionale e internazionale o la più marcata separazione sul territorio tra abitazione, lavoro, acquisti, tempo libero, ecc.

¹ Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Urbane Herausforderungen, Berna 2012

Tabella 1: evoluzione del volume di traffico rispetto al prodotto interno lordo, 1960-2014²

	1960	2014	Aumento
PIL reale (in mio. di CHF)	167 180	532'915	319%
Traffico viaggiatori su strada (mio. pkm)	18 590	95 000	511%
Traffico viaggiatori su rotaia (mio. pkm)	7973	20 010	251%
Traffico merci su strada (mio. tkm)	2152	17 541	815%
Traffico merci su rotaia (mio. tkm)	4315	10 751	249%
Traffico aereo (numero passeggeri)	2 152 423	47 406 431	2202%

Recenti risultati ottenuti con il modello di calcolo per il traffico dei viaggiatori del DATEC³ mostrano che, in base allo scenario medio relativo all'evoluzione demografica dell'UFS (cfr. figura 1), tra il 2010 e il 2040 le prestazioni dei trasporti pubblici e quelle del traffico motorizzato privato continueranno ad aumentare rispettivamente del 52% e del 18%, mentre quelle del traffico lento del 32%. Sulla base dei calcoli con il Metodo aggregato traffico merci (MATM), nell'ambito del traffico merci su strada e del traffico merci su rotaia ci si attende una crescita delle tonnellate-chilometro rispettivamente del 33% e del 45% fino al 2040.

2.3 Energia

Tra il 1960 e il 2014 sono quasi triplicati sia il PIL reale sia il consumo complessivo di energia della Svizzera. Ciò significa che l'intensità energetica del PIL è rimasta più o meno costante nello stesso periodo. A titolo di esempio, la percentuale della spesa energetica complessiva rispetto al PIL era del 7,4% nel 1980 e del 4,1% nel 2015.

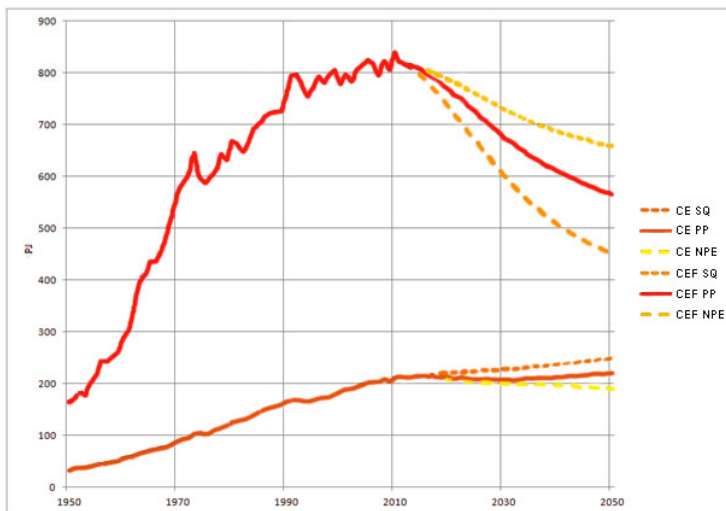


Figura 2 consumo di energia finale (CEF) e di elettricità (CE) fino al 2050 secondo gli scenari «Status quo SQ», «Provvedimenti politici Consiglio federale PP» e «Nuova politica energetica NPE» in PJ (3,6 PJ = 1 TWh)

In base agli scenari rielaborati per la Strategia energetica 2050 relativi al consumo di energia finale e di elettricità, tra il 2010 e il 2050 il consumo di energia complessivo in Svizzera diminuirà in misura più o meno marcata, a seconda dello scenario, mentre il prodotto interno lordo continuerà ad aumentare. La bozza di legge sull'energia relativa al

² Rapporto del Consiglio federale del 17 settembre 2010 «Il futuro delle reti infrastrutturali nazionali in Svizzera», pag. 52 (dati aggiornati fino al 2014)

³ <http://www.uvek.admin.ch/themen/05345/05367/index.html?lang=it>

primo pacchetto di misure della Strategia energetica 2050 prevede che nel 2035 il consumo di energia medio pro capite sarà inferiore del 43% rispetto al 2000.

Tutti gli scenari sono caratterizzati da uno spostamento della domanda dai vettori energetici fossili all'energia elettrica. A ciò si contrappone la decisione di abbandonare progressivamente l'energia nucleare presa dal Consiglio federale e dal Parlamento. Secondo il progetto di legge sull'energia, nel 2035 la produzione di energia elettrica nazionale proveniente dalle energie rinnovabili dovrebbe ammontare a 14 500 KWh, quella proveniente dall'energia idroelettrica a 37 400 GWh. Nel 2014 la produzione di energia elettrica ammontava rispettivamente a 2616 GWh e a 35 471 GWh.

Negli ultimi anni, l'elevata sovrapproduzione di energia elettrica ha provocato una caduta dei prezzi sul mercato europeo. All'origine di questa sovrapproduzione in Europa vi è il crollo dei prezzi del carbone sui mercati mondiali dovuto all'estrazione del gas da argille (fratturazione idraulica) negli Stati Uniti nonché ai bassi prezzi del CO₂ nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni europeo. Entrambi questi fattori hanno favorito la continuazione dell'esercizio o l'aumento della produzione delle centrali a carbone già ammortizzate e dismesse, soprattutto in Germania. Inoltre il forte indebolimento congiunturale causato dalla crisi finanziaria e dall'indebitamento e le misure di efficienza energetica hanno comportato una diminuzione della domanda di energia. Oltre a ciò, il forte sovvenzionamento del potenziamento delle energie rinnovabili in Germania contribuisce in Europa alla sovrapproduzione summenzionata.

In Svizzera, il prezzo medio all'ingrosso dell'energia elettrica è passato da 118 CHF/MWh nel 2008 a 43 CHF/MWh nel 2015. Il basso prezzo di mercato non copre più i costi di produzione della maggior parte delle centrali idroelettriche svizzere e nemmeno di quelle atomiche, perlomeno per quanto concerne la quota di energia venduta sul libero mercato. Nell'ambito del commercio internazionale i produttori svizzeri risentono del franco forte che contribuisce anch'esso al crollo dei prezzi e alla riduzione dei margini su questi ultimi.

2.4 Utilizzazione del suolo

Facendo un confronto tra il rilevamento 2004/09 della statistica della superficie con i due rilevamenti precedenti emerge che in Svizzera, nell'arco di 24 anni, le superfici d'insediamento sono aumentate di oltre il 23%, a scapito soprattutto dei terreni agricoli, che sono diminuiti quasi del 5%. Per quanto riguarda le zone edificabili, tenendo conto delle direttive della pianificazione territoriale, secondo le quali devono essere disponibili riserve per un fabbisogno probabile di 15 anni, resta una netta eccedenza di tali riserve su tutto il territorio nazionale, che si riscontra tuttavia soprattutto nelle zone periferiche di campagna, mentre vi è una carenza nei grossi agglomerati, con conseguenze sui costi. Questa situazione è complessivamente all'origine dello sviluppo di insediamenti sparsi e di un'utilizzazione del suolo inefficace.

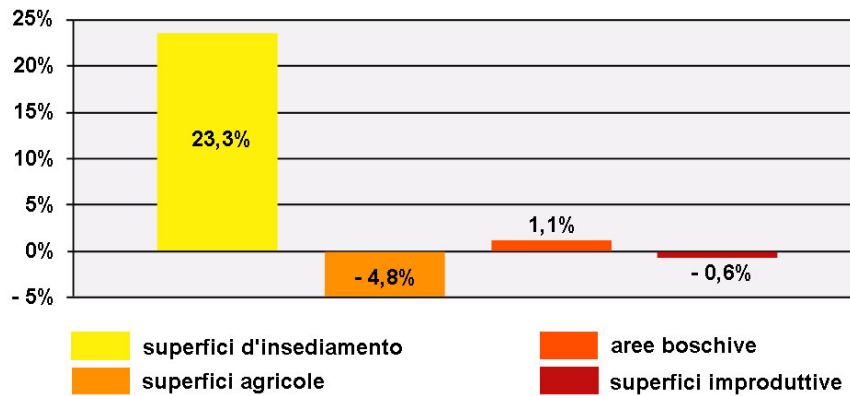


Figura 3 evoluzione dei settori principali della statistica delle superfici sull'arco di 24 anni (1979/85–2004/09) (base dei dati: 63,1% della superficie della Svizzera)

Ambiente

Negli ultimi decenni è stato possibile realizzare progressi significativi in diversi settori in cui erano a disposizione possibilità tecniche (ad es. la protezione dell'aria, la gestione dei rifiuti, la protezione qualitativa delle acque o quella dai pericoli naturali). Malgrado ciò sono ancora necessari ulteriori interventi. Rimane problematica la situazione relativa alle emissioni dei gas a effetto serra, che hanno potuto soltanto essere stabilizzate, mentre la legge e la scienza del clima ne chiedono una riduzione in termini assoluti (cfr. figura 4). Acquista sempre più importanza la questione del consumo delle risorse⁴ che, pur continuando a essere trasferito all'estero a seguito del maggiore orientamento della Svizzera verso nicchie economiche basate sulla conoscenza e con alto valore aggiunto, in un'ottica globale rimane comunque pro capite uno dei maggiori al mondo⁵. Inoltre le perdite a livello di biodiversità e dei relativi servizi ecosistemici come pure i cambiamenti del paesaggio continuano inesorabilmente il loro corso. Malgrado i notevoli sforzi profusi a favore della protezione dai pericoli naturali negli ultimi decenni, 1,8 milioni di persone vivono ancora in zone a rischio di inondazioni. 1,7 milioni di posti di lavoro, 840 miliardi di beni materiali e un terzo delle infrastrutture dei trasporti sono minacciati dai pericoli naturali⁶. Un altro problema è costituito dall'inquinamento fonico che, pur essendo diminuito negli anni in parte grazie al progresso tecnico (veicoli e velivoli più silenziosi) e alle misure di risanamento, supera ancora i livelli di soglia in molte zone. In Svizzera, ad esempio, 1,6 milioni di persone sono esposti agli effetti molesti e nocivi del traffico stradale⁷. Il superamento dei livelli di soglia, come ad esempio in prossimità dell'aeroporto di Zurigo, può creare situazioni di conflitto a livello politico.

⁴ Vedi a questo proposito il rapporto «Grüne Wirtschaft – Massnahmen des Bundes für eine ressourcenschonende, zukunftsfähige Schweiz», approvato dal Consiglio federale il 20 aprile 2016.

⁵ Jungbluth N., Nathani C., Stucki M., Leuenberger M.: Gesamt-Umweltbelastung durch Konsum und Produktion der Schweiz, Ufficio federale dell'ambiente, Umwelt-Wissen Nr. 1111, Berna 2011.

⁶ Umgang mit Naturgefahren in der Schweiz Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 12.4271 Darbellay del 14.12.2012 (solo in tedesco e in francese).

⁷ Ufficio federale dell'ambiente (2014): Lärmbelastung durch Strassenverkehr in der Schweiz. Zweite nationale Lärmberechnung, stato 2012 (solo in tedesco e in francese).

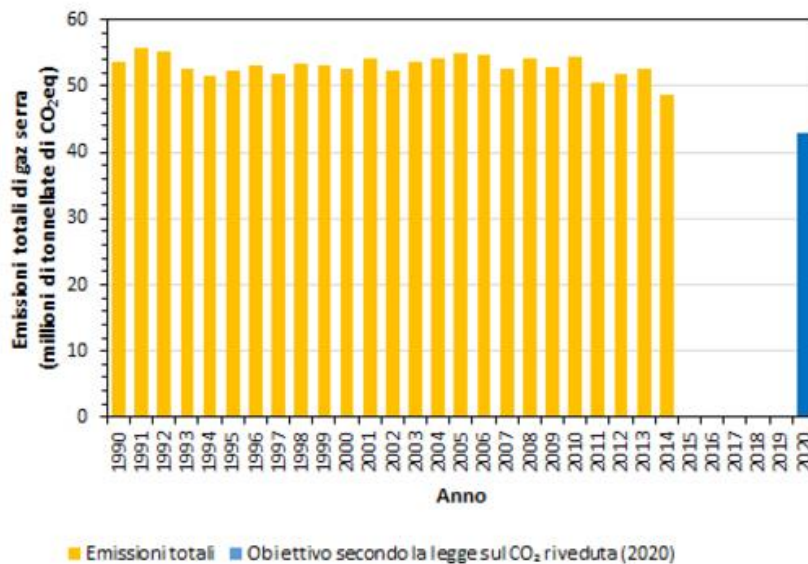


Figura 4 evoluzione delle emissioni di gas a effetto serra complessive dal 1990, compreso l'obiettivo secondo la legge sul CO₂ per il 2020

2.5 Digitalizzazione

La domanda di servizi di telecomunicazione è stimolata dai cambiamenti sociali e dallo sviluppo economico, ma anche e soprattutto dalle forti dinamiche innovative nel settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). La gamma sempre più ampia di possibilità e applicazioni disponibili fa crescere in modo esponenziale le esigenze in termini di ampiezza di banda (velocità di trasmissione dei dati) (cfr. figure 5 e 6). Questa tendenza è destinata a continuare, perché, accanto alla comunicazione tra esseri umani e tra l'uomo e la macchina, si sta affermando con forza la comunicazione tra macchine (*pervasive computing, internet of things*). Le TIC modificano i comportamenti e le possibilità offerte dalla tecnologia, con nuove applicazioni e modelli commerciali che esercitano la loro influenza sui trasporti, i consumi, il lavoro, la democrazia, la società, ecc. La disponibilità capillare e senza soluzione di continuità di infrastrutture di rete più efficienti diventa così un fattore determinante per il Paese. L'importanza dei dati per l'economia e la società aumenta in modo esponenziale. Fatte queste premesse, si tratta di analizzare gli aspetti relativi all'accessibilità, alla gestione e alla protezione dei dati a livello nazionale e internazionale e definire anche il ruolo del settore pubblico in questo contesto.

Per quanto concerne il traffico, sia quello privato che quello pubblico, la digitalizzazione consente lo sviluppo di nuovi modelli commerciali che potrebbero avere ripercussioni sull'attuale domanda di trasporto, il tipo di offerta e la struttura delle aziende. Grazie all'informazione completa e tempestiva, gli utenti dei trasporti saranno in grado di adeguare più velocemente il loro comportamento alle varie contingenze. La cosiddetta *sharing economy* relativizzerà il concetto di possesso di un veicolo. Nuove offerte multimodali, concepite in primo luogo come servizi, renderanno gli utenti dei trasporti più flessibili.

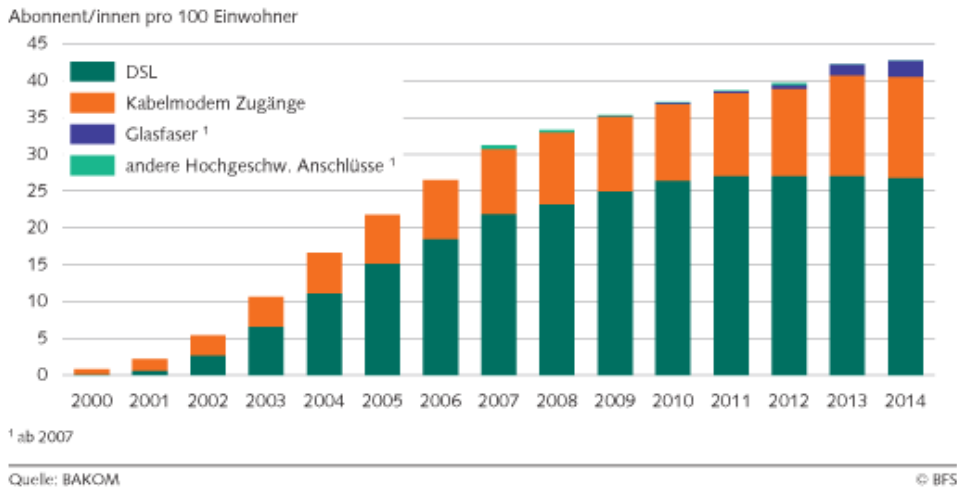


Figura 5 Internet ad alta velocità in Svizzera, evoluzione 2000-2014

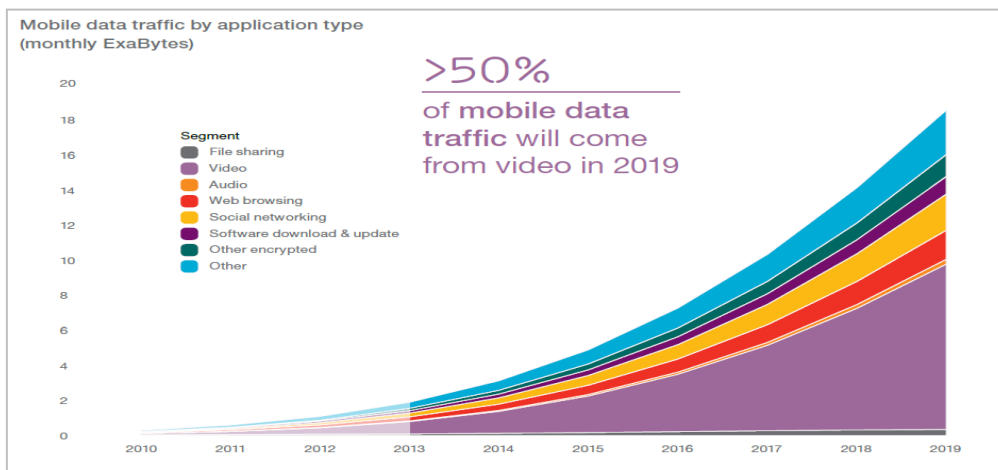


Figura 6 evoluzione del traffico dati mobili mondiale a seconda dei servizi

2.6 Evoluzione dei costi nel settore edilizio svizzero

Il valore di sostituzione dell'infrastruttura tecnica svizzera (approvvigionamento, smaltimento, trasporti, comunicazioni e opere di protezione) ammonta complessivamente a circa 830 miliardi di franchi (prezzi del 2008)⁸. Tale valore corrisponde a quasi due volte il PIL annuo. Ogni anno devono essere spesi circa 19 miliardi di franchi per il mantenimento dell'infrastruttura tecnica (3,5% del PIL). Va inoltre considerato il valore degli edifici abitativi pari a circa 1550 miliardi (290% del PIL), per il cui mantenimento devono essere spesi circa 10,5 miliardi di franchi all'anno (1,9% del PIL). A seconda dei settori, il finanziamento per il mantenimento o l'ampliamento delle opere è garantito in misura diversa. Nel caso dell'approvvigionamento elettrico, delle telecomunicazioni, dell'aviazione, dell'evacuazione delle acque di scarico o dello smaltimento dei rifiuti nei centri abitati esistono appositi meccanismi che assicurano un finanziamento duraturo mediante tasse basate sul principio di causalità. Diversa è la situazione per il restante ambito dei trasporti: la maggior parte dei mezzi finanziari proviene infatti soprattutto da fondi a destinazione vincolata e introiti fiscali generali. Per quanto concerne l'infrastruttura stradale nazionale, per progetti già decisi o in corso di realizzazione, nel periodo compreso tra il 2014 e il 2030 è previsto un fabbisogno

⁸ Schalcher H.-R., Boesch H.-J., Bertschy K., Sommer H., Matter D., Gerum J., Jakob M.: Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft – und wer bezahlt dafür?, Fokusstudie des NFP 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“, vdf Hochschulverlag, Zurigo 2011

accumulato pari a circa 42 miliardi di franchi, destinati ad opere di ampliamento, esercizio e manutenzione; sempre nel settore stradale, sono all'esame progetti per circa altri 6 miliardi di franchi⁹. Per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria, per progetti analoghi il fabbisogno ammonta a circa 84 miliardi di franchi, mentre quello per l'ulteriore ampliamento a circa 7-12 miliardi di franchi.¹⁰

2.7 Cambiamenti sociali ed economic

Infine, nell'esaminare la situazione iniziale non si può prescindere da una serie di cambiamenti nel contesto politico e socioeconomico. Tra questi, ve ne sono alcuni particolarmente rilevanti per il DATEC, come il forte grado di internazionalizzazione e la crescente concorrenza internazionale per l'ottenimento di vantaggi a favore delle singole piazze, la pressione più forte sullo Stato per l'erogazione di prestazioni efficienti, maggiori ed elevate aspettative in materia di sicurezza da parte della popolazione (minore accettazione dei rischi)

I fenomeni descritti mostrano processi di crescita e di cambiamento che cozzano sempre più con i limiti posti dai costi, dall'ambiente e dalla società. Nel contempo non si riscontrano cambiamenti di fondo nell'ambito dei fattori esterni a questi processi di crescita, tra i quali quelli a livello sociodemografico (ad es. immigrazione, invecchiamento, nuove abitudini nei consumi), economico (ad es. pressione della concorrenza, evoluzioni dei costi), tecnico (ulteriore penetrazione delle TIC in tutti gli ambiti della vita), ecologico (ad es. cambiamenti climatici e maggiore penuria di risorse) e politico (ad es. le attività di regolazione in Europa). I punti di attrito nel trinomio economia - ambiente - società si fanno più forti e rendono necessario un maggiore impegno per una migliore armonizzazione e ponderazione degli interessi, nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile. Aumenta l'esigenza di organizzare i processi di sviluppo in modo ancora più intelligente ed efficiente grazie ad una politica mirata, al fine di renderli compatibili con i limiti prevedibili.

⁹ Messaggio concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico strade nazionali (FF 2015-1717)

¹⁰ Simulazione del fondo per l'infrastruttura ferroviaria (UFT). Nell'ambito di un PROSSIF 2030 sono state considerate varianti pari a 7 miliardi e a 12 miliardi di franchi fino al 2030/ 2035.

3 Sfide per il 2030

Le principali tendenze descritte pongono al DATEC tre grandi sfide globali, che determineranno in modo marcato l'adempimento di tutti i suoi compiti e che pertanto vengono poste in primo piano nella nuova Strategia (capitoli 3.1-3.3):

- riduzione del consumo di energia e di risorse;
- armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale;
- sviluppo digitale della Svizzera.

Queste sfide non sono nettamente distinte tra loro, ma interagiscono fortemente: per fare un esempio, la politica energetica influisce anche sulla politica dei trasporti e della pianificazione territoriale e viceversa. La digitalizzazione svolge un ruolo centrale, considerato che i progressi fatti in tale ambito determinano la nostra vita in misura sempre maggiore. Grazie alle buone condizioni di partenza, in particolare nel settore delle TIC, la Svizzera ha l'opportunità di beneficiare degli sviluppi della digitalizzazione in tutti gli ambiti della vita e non solo di garantire, ma anche di aumentare il suo livello di benessere. Il processo di trasformazione generato dalla sempre maggiore penetrazione delle TIC riguarda la società, l'economia, la mobilità, le imprese parastatali come pure lo Stato e influisce considerevolmente sul modo in cui il Dipartimento intende affrontare le sfide (tema trasversale).

Va inoltre rilevato che le sfide devono essere affrontate ponendosi la seguente domanda: il Dipartimento dispone di tutti gli strumenti necessari per adempiere i suoi compiti in modo effettivo ed efficiente (capitolo 3.4)?

Il fatto di limitare le sfide fondamentali a un numero ristretto non significa sottovalutare i numerosi compiti di esecuzione posti dalla legge e spesso anche impegnativi, come il trasferimento del traffico merci, l'esecuzione del diritto ambientale, la garanzia della sicurezza nell'ambito dei trasporti e dell'energia, gli adempimenti della politica nel settore dei media o ancora la garanzia del servizio pubblico. Portare a termine questi compiti con successo rimane anche in futuro un requisito fondamentale. Le priorità poste dalla Strategia devono tuttavia servire al Dipartimento come filo conduttore per l'orientamento strategico generale delle sue attività e l'attribuzione delle risorse necessarie.

3.1 Riduzione del consumo di energia e di risorse

L'obiettivo riconosciuto dalla comunità internazionale alla conferenza sul clima di Parigi del 2015 di limitare nettamente il riscaldamento globale a un valore inferiore a 2°C o addirittura, per quanto possibile, a un valore inferiore a 1,5°C, esige la riduzione, a livello globale, allo 0% netto delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050. Urgono interventi importanti nell'ambito delle risorse: il consumo di quelle non rinnovabili, tra cui anche i vettori energetici fossili, deve essere ridotto al minimo, mentre il consumo di risorse rinnovabili deve essere ridotto in modo tale da non pregiudicarne il potenziale di rinnovo. La perdita della biodiversità deve essere arrestata in modo tale che i relativi servizi ecosistemici continuino a essere a disposizione dell'economia e della società. Inoltre deve migliorare considerevolmente l'efficienza nell'impiego delle risorse e dell'energia.

La digitalizzazione offre nuove opportunità nell'ambito dell'efficienza in ambito energetico e delle risorse. Devono essere sfruttate le possibilità che ne derivano per l'economia e la società. La trasformazione del settore energetico, accompagnata da una maggiore efficienza nell'impiego dell'energia e dall'incremento della produzione a partire da fonti rinnovabili in una misura tale da consentire la rinuncia all'energia nucleare, ma anche il raggiungimento degli obiettivi relativi alle strategie in materia di clima e di biodiversità e la diminuzione del consumo delle risorse presuppongono una serie di nuovi orientamenti fondamentali. In altre parole, la Svizzera necessita di un approccio economico che tenga conto della scarsità delle risorse limitate e della capacità di rigenerazione di quelle

rinnovabili, migliori l'efficienza dell'impiego dell'energia e delle risorse e quindi rafforzi l'efficienza dell'economia e il benessere nel loro insieme.

- Ulteriore sviluppo degli strumenti in funzione degli obiettivi: gli strumenti a disposizione della politica devono essere orientati in modo mirato e strategico alle necessità di intervento più a lungo termine nell'ambito del clima, dell'energia e delle risorse. A tale scopo, i principali strumenti di regolazione finora in uso nell'ambito della politica energetica e ambientale (prescrizioni sul consumo di elettricità e sui prodotti, approcci nella pianificazione, valori limite delle emissioni, ecc.) devono essere adeguati costantemente allo stato della tecnica, affinché possano essere sfruttate appieno tutte le possibilità. A questi strumenti ne vanno affiancati altri, comprendenti incentivi dinamici (ad es. incentivi fiscali, etichette per l'energia, label, sistemi di incentivazione per il recupero delle materie prime e riciclaggio) o il sostegno a misure volontarie (ad es. accordi di settore). Gli attuali strumenti di promozione come la remunerazione a copertura dei costi per l'immissione in rete di energia elettrica (RIC) e la tassa sul CO₂ comprendente la destinazione parzialmente vincolata dei suoi proventi a favore di interventi di rinnovo degli edifici devono essere ottimizzati e sostituiti al momento opportuno da strumenti con maggiore funzione di regolazione e di mercato.
- Individuazione e sfruttamento dei potenziali tecnici: i potenziali tecnici necessari per separare lo sviluppo economico e demografico dal consumo di energia e di risorse sono di per sé considerevoli e la loro attuazione non è sempre facile. Oltre alle TIC come elemento essenziale di processi energetici e ambientali intelligenti, sono possibili soluzioni innovative in molti ambiti (reti, mobilità, tecnica industriale ed edilizia, impianti domestici, economia a ciclo chiuso, rilevazione e gestione dei dati sull'ambiente), il cui impiego consentirebbe di controllare e ottimizzare meglio nel suo complesso il consumo di energia e di risorse. La digitalizzazione contribuisce in particolare a realizzare la sempre maggiore integrazione delle energie rinnovabili nelle reti elettriche. La ricerca di nuove soluzioni tecniche, che possono essere riunite sotto l'appellativo comune di *cleantech* o *smart energy grid, road, building* spetta innanzitutto al mondo scientifico e all'economia, ma deve essere sostenuta dallo Stato. Grazie al potenziamento della ricerca e al sostegno mirato del trasferimento delle conoscenze scientifiche e tecnologiche tra ricerca ed economia come pure a misure orientate agli incentivi occorre sfruttare appieno i potenziali tecnici, tenendo conto della protezione e dell'efficienza delle risorse. È necessario cogliere le derivanti nascenti opportunità a livello economico.
- Garanzia dei servizi ecosistemici: i servizi offerti dalla natura contribuiscono notevolmente ad alleviare gli effetti del cambiamento climatico e dello stoccaggio di CO₂, a ridurre i rischi derivanti dai pericoli naturali, alla produzione di generi alimentari, all'attrattiva del Paese, ecc. Nella maggior parte dei casi tali servizi non possono essere sostituiti tecnicamente o possono esserlo solo a costi più elevati della garanzia stessa dei servizi. Pertanto è necessario utilizzare in maniera sostenibile gli ecosistemi quali il suolo, le foreste e le acque, assicurare la loro resilienza e garantire i relativi servizi a lungo termine. La Confederazione, i Cantoni e i Comuni saranno chiamati a dare un considerevole contributo finanziario al raggiungimento di questi obiettivi.
- Garanzia del finanziamento e di prestazioni efficienti: lo sviluppo di altre fonti di energie rinnovabili, la trasformazione delle reti energetiche e il forte incremento dell'efficienza di tutte le risorse rinnovabili e non rinnovabili genereranno costi supplementari. Occorre pertanto sviluppare ulteriormente modelli di tassazione e di finanziamento che siano sostenibili per l'economia e le famiglie e non danneggino la piazza svizzera e le possibilità di esportazione. Nel contempo la digitalizzazione contribuisce a uno sviluppo ottimizzato della rete, consentendo la riduzione dei costi

che si genererebbero con un potenziamento convenzionale dell'infrastruttura nonché gli effetti negativi sullo spazio e il suolo. Inoltre la digitalizzazione rende possibile la creazione di nuovi mercati e prestazioni nel settore energetico, conferendo ai consumatori finali un ruolo più attivo. Una sfida importante per lo Stato sarà anche quella di creare condizioni quadro affidabili e incentivanti a favore degli investimenti privati nel settore energetico e delle risorse. Occorre creare condizioni quadro che consentano alle aziende, in particolare quelle del settore idroelettrico, di stare al passo con gli sviluppi a livello internazionale e di essere competitive.

- Garanzia di un elevato livello di sicurezza: la sicurezza deve essere garantita anche con la riduzione del consumo di energia e di risorse e la riorganizzazione della loro disponibilità. Si tratta non solo della sicurezza a livello tecnico-operativo, come ad esempio degli impianti di produzione dell'energia, ma anche di quella dell'approvvigionamento e dello smaltimento in senso lato. Allo scopo di raggiungere tale obiettivo, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni devono dare il loro contributo secondo le loro competenze, ma anche le imprese private devono fare la loro parte. Nell'ambito della sicurezza dell'approvvigionamento, occorre tenere conto in misura adeguata dell'accesso al mercato e della cooperazione internazionale.
- Migliore coerenza delle politiche a livello federale e tra la Confederazione, i Cantoni e i Comuni: le imminenti sfide richiedono un buon coordinamento delle politiche settoriali del DATEC. Per fare un esempio, se la forte decentralizzazione dell'approvvigionamento comporta una maggiore distribuzione dell'energia «sulla superficie», nel paesaggio o in profondità, aumenta la necessità di una migliore pianificazione e coordinamento dei diversi obiettivi della politica energetica, ambientale e del territorio. La suddivisione, maturata nel tempo, delle competenze tra Confederazione, Cantoni e Comuni è in molti casi soggetta a limiti che rendono più difficile affrontare le sfide imminenti in tempi brevi. Proprio nell'ambito delle procedure di pianificazione concernenti le energie rinnovabili, le reti di trasporto e la ricerca di siti per il deposito delle scorie radioattive in strati geologici profondi si rendono necessarie nuove forme di collaborazione e, in misura maggiore, approcci funzionali per il territorio. Occorre coinvolgere in questi processi anche i rappresentanti degli interessi in gioco e gli investitori, che svolgono un ruolo decisivo nel settore energetico.
- Rafforzamento delle condizioni quadro internazionali: in molti settori, l'obiettivo di riduzione del consumo di energia e di risorse può essere raggiunto solo grazie a misure, collaborazione e regole a livello internazionale. Una politica ambientale più attiva a favore di un regime globale, coerente, effettivo ed efficiente dà un contributo importante alla riduzione del consumo di energia e di risorse sia a livello internazionale che in Svizzera. A tale scopo è necessario rafforzare l'impegno della comunità internazionale a favore della protezione delle risorse, promuovere le condizioni quadro internazionali per un utilizzo sostenibile delle risorse naturali ed evitare svantaggi concorrenziali per l'economia svizzera.

3.2 Armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale

Per limitare il consumo del suolo, la dispersione degli insediamenti, ma anche l'evoluzione dei prezzi nel settore delle infrastrutture di trasporto, occorre proseguire e intensificare gli sforzi volti ad armonizzare lo sviluppo dei trasporti e quello del territorio.

- Migliore armonizzazione dei trasporti con la pianificazione del territorio: il coordinamento della politica dei trasporti con quella dello sviluppo territoriale, ad esempio mediante il Piano settoriale dei trasporti, deve proseguire in maniera

coerente e la funzione di controllo della pianificazione territoriale della Confederazione deve essere rafforzata.

È necessario innanzitutto approfondire la visione globale dei trasporti a livello di Confederazione, ma anche per quanto possibile con i Cantoni, mediante un coordinamento più efficace del traffico stradale, ferroviario, aereo e lento. Per le sue attività interne, il DATEC riunisce i relativi punti salienti in linee guida «Mobilità 2040». Sulla base di previsioni unitarie sul traffico dei diversi vettori di trasporto (Prospettive di traffico 2040), si stabiliscono le necessità di intervento. I programmi di potenziamento dei vettori di trasporto sono attuati mediante sistemi di pianificazione e di finanziamento coordinati tra loro (ad esempio fondo per il finanziamento della strada e della rotaia, tappe di potenziamento armonizzate sul piano tecnico e temporale). In questo contesto occorre sfruttare le possibilità offerte dalla digitalizzazione e dalle nuove forme di mobilità intermodale.

In secondo luogo, questa visione globale dei trasporti deve agganciarsi alla pianificazione del territorio, ovvero al «Progetto territoriale Svizzera»¹¹ come quadro concettuale generale, e ai piani direttori cantonali, in modo da evitare il maggior volume di traffico possibile grazie a un rallentamento della dispersione degli insediamenti e a uno sviluppo verso l'interno di qualità. Deve essere promossa la collaborazione intercomunale e intercantonale negli spazi funzionali. In generale occorre conciliare meglio tra loro gli spazi entro i quali vanno affrontati i problemi con quelli entro i quali vengono prese le decisioni politiche. Nell'armonizzare la politica dei trasporti con quella della pianificazione territoriale devono essere chiariti tempestivamente e sistematicamente gli effetti dei trasporti sull'ambiente (clima, biodiversità, paesaggio, inquinamento fonico e atmosferico, ecc.) nonché le possibilità di riduzione dei rischi derivanti dai pericoli naturali e quelli tecnici. I programmi di potenziamento su strada e rotaia come pure le offerte beneficiarie di concessione federale o ordinate dalla Confederazione devono favorire il raggiungimento degli obiettivi di ordinamento del territorio.

- Ulteriore sviluppo degli strumenti: il potenziale per un migliore utilizzo delle infrastrutture e del territorio è considerevole. La digitalizzazione fa progressi rapidi e offre molte opportunità: da una parte permette un'utilizzazione più intensiva delle infrastrutture di trasporto esistenti, nel senso che i veicoli possono essere sfruttati meglio e viaggiare in maniera più concentrata e fluida grazie alle nuove tecnologie, dall'altra la disponibilità di sempre maggiori informazioni di migliore qualità sulla mobilità degli utenti offre nuove prospettive per servizi nuovi e armonizzati tra loro. Grazie a informazioni complete e tempestive, gli utenti ottengono un sostegno maggiore e possono così adeguare il loro comportamento con flessibilità. I confini tra trasporto pubblico e privato diventano sempre più labili e nascono nuovi mercati tra quello delle offerte di trasporto private regolamentate (taxi, ecc.) e quello del trasporto pubblico. Con gli strumenti di regolazione tradizionali, come la pianificazione del territorio e la messa a disposizione delle infrastrutture, i potenziali possono essere sfruttati solamente in misura insufficiente. La regolazione deve essere adeguata alla vita moderna, in modo da poter utilizzare le possibilità che essa offre per definire migliori offerte di trasporto intermodale, rendere possibile l'accesso alle informazioni, ammettere nuovi modelli commerciali e aprire modelli di distribuzione a circuito chiuso come pure garantire pari opportunità ai fornitori di servizi e assicurare la protezione dei dati. Occorre sviluppare ulteriormente gli strumenti con carattere d'incentivo (ad esempio il *mobility pricing* con modelli tariffari e di tassazione armonizzati per diversi vettori di trasporto basati sul principio di causalità, nuovi sistemi tariffari con incentivi per la regolazione della domanda, in

¹¹ Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Conferenza dei governi cantonali, Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, Unione delle città svizzere, Associazione dei Comuni svizzeri (editori): Progetto territoriale Svizzera, versione rielaborata per la procedura d'approvazione, Berna 2012

particolare per il traffico nelle ore di punta, eliminazione degli attuali falsi incentivi), affinché gli attori abbiano un interesse economico intrinseco a operare in maniera sostenibile. Inoltre, grazie a nuovi modelli di prezzo, deve essere raggiunto un nuovo equilibrio tra prezzo e guadagno, domanda e offerta interessante. Infine, ma non meno importante, è necessario migliorare ulteriormente l'interazione tra i diversi vettori di trasporto (ad es. l'interoperabilità del traffico merci su strada e su rotaia).

- Garanzia della funzionalità e dell'efficienza delle infrastrutture di trasporto: vista la grande importanza delle infrastrutture di trasporto per il Paese, la loro funzionalità deve essere garantita. Nuovi approcci «intelligenti» per un utilizzo più efficiente di tali infrastrutture devono essere sviluppati e applicati in modo più coerente, per sfruttare meglio le capacità infrastrutturali e i mezzi di trasporto esistenti (aumento del loro grado di occupazione) e per rinunciare a opere di ampliamento non indispensabili. Le TIC e il maggiore utilizzo dei dati offrono l'opportunità di migliorare le interazioni tra i diversi vettori di trasporto (intermodalità), in quanto gli utenti del traffico ricevono informazioni mirate e sono facilitati nell'utilizzo di offerte riguardanti diversi vettori di trasporto. Ciò consente di fronteggiare una parte della futura crescita del volume di traffico. La gestione efficace delle capacità e le misure di pianificazione territoriale volte a evitare il traffico non permettono di contenere questa crescita. Serve infatti un potenziamento delle capacità di tutti i vettori di trasporto, per far sì che il congestionamento dei trasporti non diventi una realtà in Svizzera e che si possano ridurre ulteriormente tempi di attesa sempre più lunghi come pure treni e autobus sovraffollati. Il futuro orientamento strategico degli investimenti deve fare in modo che l'intero sistema dei trasporti sia ottimizzato grazie ad applicazioni intelligenti e coordinate sulla rete nonché adeguato alle esigenze di mobilità degli utenti. I principali vettori di trasporto devono continuare a svolgere la loro funzione, senza eludere gli obiettivi della politica ambientale e del territorio e far aumentare ulteriormente i rischi derivanti dai pericoli naturali o di tipo tecnico. Occorre continuare a sviluppare il *mobility pricing* quale soluzione complementare volta alla gestione dei picchi di domanda a livello temporale e locale. Grazie a una differenziazione sul piano temporale dei prezzi delle prestazioni di trasporto, il volume di traffico sarà meglio armonizzato con le capacità di trasporto. Il *mobility pricing* va applicato a tutti i vettori di trasporto, indipendentemente dal volume di traffico. È necessario creare le condizioni giuridiche e di natura concettuale per le prime applicazioni pilota.
- Garanzia del finanziamento: l'infrastruttura stradale e ferroviaria deve essere finanziata mediante un fondo in maniera sostenibile e prevedibile. I mezzi impiegati devono coprire sia l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture che il potenziamento, sul quale il Parlamento è chiamato a decidere nell'ambito di programmi pluriennali. Un finanziamento sostenibile presuppone che il volume delle relative fonti sia garantito a lungo termine. Una parte del finanziamento dei trasporti viene finanziata mediante l'imposta sugli oli minerali. Questa fonte di finanziamento perderà importanza data la diffusione di motori a consumo sempre più basso e alla mobilità elettrica e renderà necessario pertanto ricorrere a nuovi mezzi finanziari. Inoltre non tutti i veicoli sono interessati da tali tasse. Si dovrà quindi procedere a un ulteriore sviluppo dell'imposta sugli oli minerali. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) quale tassa di incentivazione ha contribuito considerevolmente all'efficienza del trasporto stradale e al rinnovo del parco veicoli con mezzi rispettosi dell'ambiente (EURO VI). Occorrerà a medio termine verificare l'effetto incentivante della TTPCP in base ad altri obiettivi di politica ambientale. Altre sfide nell'ambito del finanziamento sono rappresentate da un servizio universale e un servizio pubblico efficienti e dalla definizione di progetti prioritari.
- Garanzia di un elevato livello di sicurezza: la popolazione si attende un livello elevato di sicurezza nei trasporti stradali, ferroviari, aerei, fluviali e lacustri. In tali

ambiti, il concetto di «sicurezza» comprende sia la sicurezza a livello tecnico-operativo (*safety*) sia la difesa da attacchi illegali (*security*), nella misura in cui ciò rientri nelle competenze del DATEC. Occorre definire un livello di sicurezza elevato, concordato con i competenti organi della Confederazione e corrispondente alle direttive internazionali in materia, in particolare quelle dell'UE, e mettere a disposizione sufficienti risorse finanziarie e di personale. Si deve mirare a un equilibrio ottimale tra le esigenze legate al livello di sicurezza, la sostenibilità finanziaria e la cooperazione internazionale.

- Pianificazione e coordinamento transfrontalieri: lo sviluppo del territorio e dei trasporti è sempre più influenzato dal contesto europeo. Ciò vale per le decisioni politiche su larga scala prese nell'ambito della politica aeronautica, di quella del trasferimento del traffico merci o di quella ferroviaria, che vengono influenzate sempre di più dalle attività di regolazione o dagli investimenti nell'ambito dell'Unione europea, ma anche per quelle riguardanti aree geografiche più ristrette. Basti pensare agli agglomerati come quelli di Ginevra-Losanna, Basilea, Zurigo, Lugano o altre regioni della Svizzera orientale o del Giura, dove le interazioni funzionali con i Paesi limitrofi sono sempre più forti e richiedono pertanto un'intensificazione della pianificazione e del coordinamento transfrontalieri nell'ambito della politica del territorio e dei trasporti.

3.3 Sviluppo digitale della Svizzera

Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) si diffondono in sempre più ambiti della nostra vita. Questo fenomeno interessa in modo specifico il DATEC quale Dipartimento competente per i media elettronici, le telecomunicazioni, la posta e la società dell'informazione. Da un punto di vista strategico, la sfida da affrontare è quella di assumersi la responsabilità politica derivante dai vasti cambiamenti strutturali provocati dalla digitalizzazione. A tale scopo occorre stabilire i necessari orientamenti da seguire. La trasformazione digitale delle strutture esistenti richiede un nuovo approccio a tutti i livelli, in quanto sono messe in discussione le forme tradizionali della convivenza tra individui e della vita economica. Dal punto di vista dei rischi e delle opportunità, le TIC caratterizzano e influenzano in misura sempre maggiore gli altri ambiti di attività del Dipartimento, che nei prossimi anni si troverà ad affrontare in particolare le seguenti sfide.

- Importanza economica crescente dell'infrastruttura delle TIC: un'infrastruttura di rete ad alta velocità, performante e sicura è indispensabile allo sviluppo di nuove forme di vita e di lavoro sempre più mobili nonché di servizi e di prodotti nel campo della società dell'informazione. Lo sviluppo di tale infrastruttura avviene in primo luogo tramite le forze di mercato e la concorrenza tra le varie reti di trasmissione. La dinamica del mercato viene mantenuta grazie alla messa a disposizione di risorse come le frequenze e l'ulteriore sviluppo degli strumenti di regolazione esistenti e che necessitano di un adeguamento. È necessario garantire un accesso libero e non discriminatorio a queste reti, nel rispetto dei requisiti di prestazione, sicurezza, disponibilità e ambientali. Nella misura del possibile, le reti devono essere utilizzate in maniera efficiente. Un altro obiettivo è guadagnare in efficienza grazie a una maggiore digitalizzazione nel campo della trasmissione dei dati.
- Garanzia della varietà e dell'affidabilità dei servizi: ai fini dello sviluppo digitale della Svizzera è fondamentale che i servizi siano offerti in base a tale infrastruttura. Grazie a misure regolatorie adeguate, occorre far sì che il mercato metta a disposizione un'offerta di prestazioni varia, di qualità e innovativa.
- Stabilità e disponibilità delle risorse Internet: vista la grande importanza economica e sociale di Internet, la sua stabilità e disponibilità hanno un ruolo essenziale. A

questo scopo è necessario garantire sempre un accesso sufficiente degli attori economici e sociali del nostro Paese alle scarse risorse del sistema, come gli elementi d'indirizzo, e che questi possano essere messi a profitto della Svizzera e della sua posizione vantaggiosa all'interno dello spazio virtuale. Ciò riguarda in particolare il *country code top level domain .ch* come pure il *top level domain .swiss* generico delegato alla Confederazione. La normativa relativa all'utilizzo e all'amministrazione delle risorse primarie di Internet (in particolare gli indirizzi IP e i nomi di dominio) viene stabilita in primo luogo a livello internazionale. Pertanto l'influsso esercitato dai governi nazionali rischia di diminuire, in quanto la maggior parte degli operatori (internazionali) che danno impulso alle nuove applicazioni provengono dal settore privato. La Confederazione deve quindi dare un contributo all'ulteriore sviluppo di norme in un contesto internazionale di *multistakeholder*, con l'obiettivo di garantire che l'utilizzo di Internet avvenga secondo principi di libertà e di responsabilità, non discriminatori, democratici e basati sulle regole dello Stato di diritto.

- Applicazioni «intelligenti» nell'ambito dell'energia, dell'ambiente, del territorio e della mobilità: le TIC offrono una vasta gamma di opportunità per ottimizzare i processi a livello energetico e di risorse, o per sostituire attività fisiche, si pensi ai viaggi, con attività virtuali. Affinché si possano individuare e impiegare i potenziali tecnici, le TIC devono essere utilizzate come elementi di gestione e servizi «intelligenti». La fusione di diverse reti infrastrutturali crea tuttavia nuovi rischi, come ad esempio una maggiore propensione ai guasti. Devono essere eliminati per quanto possibile gli ostacoli di natura giuridica, organizzativa, tecnica e quelli relativi alla sicurezza, affinché possano essere introdotte applicazioni «intelligenti», in particolare nei settori degli edifici, dell'energia, dei trasporti e nell'ambito di altre reti infrastrutturali. Ciò richiede un coordinamento tra i diversi ambiti politici, la collaborazione a livello internazionale e la cooperazione tra i livelli federali e con l'economia e la scienza.
- Politica di gestione dei dati coerente e orientata al futuro: devono essere stabilite adeguate future condizioni quadro a livello politico, che tengano conto dell'importanza sociale ed economica sempre maggiore dei dati. A tale proposito devono essere chiarite le questioni riguardanti l'accesso, la gestione e la protezione dei dati nel contesto nazionale e internazionale nonché analizzato il ruolo del settore pubblico. In questo ambito è necessario ponderare tra loro gli interessi di utilizzo con quelli di protezione in base al principio della proporzionalità.
- Garanzia della pluralità dei media e del servizio pubblico come fondamenti della democrazia: gli sviluppi tecnologici modificano le condizioni relative alla produzione e all'utilizzazione come pure i modelli di gestione e altre condizioni quadro nel settore dei media. Anche in questo contesto in mutamento la democrazia necessita di un'infrastruttura di comunicazione che dia spazio a una vera pluralità dei media e offra una piattaforma di dialogo democratico. Alle questioni relative a un servizio universale adeguato nel settore dei media e alla capacità di utilizzare la relativa offerta occorre dare risposte basate su un consenso politico.
- Accesso ai contenuti digitali: i consumatori vogliono accedere ai contenuti acquistati da qualsiasi luogo in cui si trovino. Pertanto devono essere create le condizioni giuridiche che consentano in Svizzera la fruizione senza barriere di contenuti digitali, nel rispetto dei corrispondenti diritti di proprietario e di autore.
- Approccio multistakeholder: sia a livello nazionale che internazionale sono numerosi gli attori e i processi coinvolti nello sviluppo digitale della Svizzera. Ciò richiede solidi collegamenti in rete all'interno dell'Amministrazione federale, ma anche al di fuori di essa. L'organizzazione di questo processo a livello nazionale spetta al DATEC.

- Apertura a nuovi modelli commerciali nel settore dei trasporti e dei media: la digitalizzazione crea nuovi modelli commerciali, basati in primo luogo sull'offerta di prestazioni. Queste ultime sono richieste soprattutto nei mercati attuali protetti e regolati, come ad esempio i taxi e i trasporti pubblici, offrendo ai clienti nuove possibilità di scelta. Nel contempo però pongono esigenze elevate alle autorità di regolazione (ad es. definizione di autonomia, controllo dei dati, accesso al sistema di distribuzione, ecc.). Questi sviluppi possono costituire una sfida difficile proprio per le imprese di trasporto pubblico le quali, in larga misura, operano in mercati amministrati e impostano il loro ambito di attività mediante standard del settore. Le nuove offerte (ad es. *mobility as a service*) o sistemi di distribuzione alternativi potrebbero rendere necessari ulteriori adeguamenti.

3.4 Creazione di condizioni quadro per un adempimento dei compiti effettivo ed efficace

I temi chiave illustrati nei capitoli 3.1-3.3, ma anche l'adempimento generale dei compiti correnti esigono dal DATEC un impegno di massima qualità in settori quali la preparazione delle basi di lavoro, lo sviluppo di piani e strategie, la preparazione e partecipazione alla definizione della linea politica nonché l'attività di esecuzione e sorveglianza. Questi importanti requisiti presuppongono condizioni quadro adeguate affinché il DATEC possa svolgere i propri compiti in modo fattivo ed efficace sotto il profilo dei costi:

- Miglioramento della coerenza e della collaborazione tra i settori: considerate le numerose interazioni e alcuni conflitti nelle finalità dei compiti parziali svolti dal DATEC, come quelli tra trasporti e insediamenti/ambiente, energia e ambiente o informatizzazione ed energia, devono essere intensificati in generale gli sforzi di coordinamento e di definizione congruente delle politiche. Occorre utilizzare in modo ancora più razionale il potenziale offerto dalle soluzioni e strumenti attuali, come i piani settoriali della Confederazione o i programmi d'agglomerato, ma devono essere definite anche nuove piattaforme e processi finalizzati alla massima coerenza possibile. È necessario ricorrere agli attuali organi di coordinamento, come la Conferenza di coordinamento Trasporti (CCT) e la Conferenza di coordinamento Ambiente/Energia, al fine di trovare soluzioni per un'armonizzazione efficace e tempestiva. I rimanenti conflitti riguardanti obiettivi e interessi devono essere risolti in modo trasparente all'interno del DATEC.
- Ottimizzazione dell'organizzazione del DATEC: l'organizzazione del DATEC ha dato essenzialmente buoni risultati. Occorre ricercare forme organizzative e processi ottimali all'interno degli Uffici. Affinché le TIC possano servire il loro scopo nel migliore dei modi, le unità amministrative devono ottimizzare i loro processi e documentare la relativa modellizzazione. Esse devono contribuire in particolare a rendere la politica dipartimentale più incisiva e coerente nell'ambito dei temi chiave summenzionati. Si tratta da un lato di precisare il tipo di collaborazione tra la Segreteria generale e gli Uffici federali e dall'altro di esaminare possibili miglioramenti nell'attuale suddivisione delle unità amministrative, sfruttando le eventuali sinergie. In particolare deve essere rafforzato il ruolo dello sviluppo territoriale nello sviluppo, pianificazione e coordinamento delle infrastrutture.
- Maggiore finanziamento da parte degli utenti e gare di appalto puntuali: in particolare nei settori di attività del DATEC, che finora sono stati finanziati prevalentemente mediante entrate fiscali ormai giunte al loro esaurimento, devono essere esaminate altre possibilità di finanziamento da parte degli utenti. Inoltre, a garanzia del servizio universale nei diversi settori di attività, devono essere presi in considerazione mandati al settore privato ed eventualmente vanno sviluppati meccanismi a riguardo.

- Miglioramento delle procedure: spesso i compiti del DATEC possono essere attuati solo al termine di procedure complesse (pianificazione territoriale, autorizzazioni edilizie e concessioni di crediti, perizie tecniche, ecc.). Pertanto devono essere esaminate tutte le possibilità di semplificazione, accelerazione e ottimizzazione di queste procedure nonché rendere possibili in linea di massima procedure elettroniche. Le applicazioni informatiche standard devono essere unificate e aggiornate; occorre inoltre sfruttare le sinergie tra le applicazioni tecniche. È necessario prestare attenzione all'introduzione delle possibilità a livello elettronico (e-Government) per uno svolgimento senza interruzioni a livello telematico. Le unità amministrative del DATEC devono unire i loro sforzi nell'ambito dell'e-Government.
- Governance: occorre prestare attenzione a un'attuazione rapida ed efficiente dei compiti di *governance*.
- Ulteriore sviluppo della collaborazione a livello internazionale: l'europeizzazione e la globalizzazione comportano una sempre maggiore dipendenza dagli sviluppi e dalle regolamentazioni internazionali. In questo contesto la tutela degli interessi svizzeri richiede un impegno ancora più forte del DATEC all'estero. Una visione limitata solamente alla Svizzera non permette di affrontare le sfide future. Il nostro Paese deve da una parte contribuire adeguatamente ai processi internazionali, in particolare in seno all'UE, e dall'altra essere in grado di attuare anche in Svizzera le esigenze globali in collaborazione con la comunità internazionale. La politica estera piuttosto settoriale condotta finora deve essere meglio coordinata a livello dipartimentale e per quanto possibile insieme al DFAE. La necessità e gli effetti delle regole dell'UE devono essere verificate alla luce dello specifico contesto svizzero. Inoltre occorre rafforzare lo scambio internazionale di esperienze a livello tecnico, in modo da poter trarre insegnamenti dalle *best practice* negli altri Paesi. Nel contempo, la collaborazione attiva in organi internazionali deve essere limitata ai temi rilevanti per la Svizzera.
- Attualizzazione della definizione di servizio pubblico: gli sviluppi tecnici (ad es. nell'ambito delle TIC) e i nuovi confini tra mercato e politica (ad es. a seguito delle riforme di ferrovie e posta) possono richiedere una ridefinizione degli attuali concetti di servizio pubblico e rendere necessarie nuove concezioni. Le prestazioni di base della Confederazione devono essere adeguate ai nuovi comportamenti ed esigenze dei cittadini.
- Impegno per la ricerca negli ambiti chiave del DATEC: i temi chiave e i compiti svolti attualmente dal DATEC richiedono un livello di ricerca molto elevato, comprendente la ricerca settoriale delle unità amministrative del Dipartimento, ma anche i lavori orientati alla ricerca fondamentale condotti dalle scuole universitarie. In alcuni ambiti tematici, come ad esempio i trasporti o la pianificazione del territorio, la ricerca in Svizzera è piuttosto povera di risorse e frammentaria, mentre in altri ambiti la situazione è migliorata. Ad esempio, nel contesto della Strategia energetica 2050 è stata rafforzata la ricerca in campo energetico. In collaborazione con il DEFR, il DATEC dovrebbe adoperarsi affinché alla ricerca in tutti i suoi ambiti tematici possa essere riconosciuto in futuro il suo giusto valore. Per questo motivo le attività di ricerca all'interno del DATEC sono coordinate da un apposito organo.
- Rafforzamento della base di dati ai fini della gestione e nuovo modello di gestione della Confederazione (NMG): è importante che gli Uffici del DATEC dispongano in modo rapido e affidabile di dati rilevanti ai fini della gestione (in particolare quelli finanziari). Occorre fare in modo che i dati disponibili siano utilizzati meglio per le decisioni in materia di gestione. Il NMG fornisce le basi necessarie per una gestione del Dipartimento orientata agli obiettivi e ai risultati. La gestione del Dipartimento è stabilita in funzione degli strumenti del NMG.

- Garanzia della disponibilità di banche dati e analisi di alta qualità: nella sua qualità di Dipartimento con compiti strategici da pianificare a lungo termine, il DATEC necessita di dati di qualità per il loro adempimento, ad esempio nei settori gestione delle infrastrutture, ambiente, mobilità e sviluppo del territorio. Le tecnologie necessarie alla rilevazione dei dati (in situ, telerilevamento, impiego di satelliti, ecc.) come pure le banche dati devono essere sicure e adeguate. Ciò richiede un'intensa collaborazione con l'Ufficio federale di statistica. Inoltre il Dipartimento deve essere in grado di gestire una grande quantità di dati. Ai fini di una *good data governance* occorre inoltre migliorare la disponibilità di dati dipartimentali quali risorse di infrastruttura da impiegare ulteriormente. Grazie allo sviluppo di un'infrastruttura di dati nazionale, si deve contribuire all'affermazione del principio degli *open data* in tutta l'Amministrazione federale, nella ricerca e in parte anche nel settore privato. Lo sviluppo di un'infrastruttura di dati rappresenta da una parte l'incentivo per nuove attività economiche e nuovi modelli commerciali e dall'altra contribuisce a raccogliere nuove conoscenze a favore della ricerca e della società.
- Garanzia di un equilibrio tra compiti e risorse: le imminenti grandi sfide e l'esecuzione degli attuali compiti comportano un maggiore fabbisogno di risorse finanziarie e di personale. Inoltre aumenta il rischio di sovraccarico dei collaboratori o di eccessivo ricorso a organi esterni per lo svolgimento dei mandati. In considerazione delle direttive del Parlamento in materia di stabilizzazione degli effettivi, sarà necessario definire chiaramente quali sono le priorità, in modo da assicurare un equilibrio tra compiti e risorse. Occorre valutare quali compiti sono meno importanti o possono essere eseguiti con meno personale e a quali si può rinunciare. Una particolare importanza assume la gestione del personale e la competenza in materia. Maggiore attenzione deve essere data al reclutamento e all'impiego adeguato di quadri dirigenti qualificati. Il modello delle competenze e i requisiti di base della Confederazione vengono utilizzati in maniera standardizzata.
- Sfide nell'ambito della politica del personale: la politica del personale deve permettere di reclutare e mantenere a lungo termine collaboratori motivati e altamente competenti. Sulla base degli orientamenti stabiliti nella strategia per il personale dell'Amministrazione federale, per il DATEC sono prioritari in particolare i tre campi d'azione seguenti:
 - *Fabbisogno di personale specializzato:* la maggioranza dei collaboratori del DATEC è costituita da personale altamente qualificato. Il DATEC si trova ad affrontare difficoltà di reclutamento sul mercato del lavoro dovute a motivi strutturali e in parte di salario (in particolare nell'ambito degli ingegneri, delle TIC e in quei settori con scarsa disponibilità di forza lavoro). Queste difficoltà sono destinate ad aumentare in futuro.
 - *Orientamento alle prestazioni e alle risorse:* risorse più scarse, una maggiore pressione, nuovi requisiti quanto a disponibilità dovuti alle tecnologie e nuove necessità a livello familiare e personale fanno aumentare le esigenze in termini di prestazioni e per la salute dei collaboratori e dei quadri dirigenti.
 - *Sfruttamento del potenziale offerto dalla molteplicità:* visto il crescente fabbisogno di personale specializzato e non da ultimo per ragioni sociali e politiche è necessaria un'adeguata rappresentanza dei sessi e delle lingue. Occorre mantenere invariato il forte impegno nell'ambito della formazione professionale, degli stage universitari e dell'integrazione dei disabili.

In particolare vanno attuati provvedimenti di ottimizzazione nella pianificazione, reclutamento, gestione e sviluppo del personale. Ai fini di una maggiore attrattiva e di una migliore reputazione del DATEC quale datore di lavoro, viene sviluppato un *employer branding* che raggruppa tutti i processi, moderno e specifico ai gruppi

target, che tiene conto del marchio del datore di lavoro Confederazione e delle esigenze delle unità amministrative.

4 Obiettivi e misure

In questo capitolo sono formulati gli obiettivi e le misure per far fronte alle sfide chiave descritte nel capitolo 3. Analogamente alle tendenze di sviluppo del capitolo 2, gli *obiettivi* si orientano essenzialmente verso *l'orizzonte temporale 2030*. Essi sono formulati come obiettivi di risultati a lungo termine per la politica, sono per quanto possibile ampiamente commisurati alle sfide e devono avere una durata maggiore. Le *misure* orientate all'azione sono rivolte invece all'*orizzonte temporale più breve 2019*, indicano la necessità di intervento immediata e *non coprono necessariamente tutto il ventaglio di sfide*. Le misure in particolare devono essere verificate e completate sistematicamente (cfr. cap. 5).

Gli obiettivi e le misure vengono rilevate nell'ambito di un processo interno al DATEC, con la partecipazione degli Uffici. Le misure non descrivono l'intero operato del DATEC. Valgono invece i seguenti principi:

- Sono presentate le misure di importanza strategica.
- Sono presentati le nuove misure e i riorientamenti decisivi di quelle esistenti, ma non semplici misure d'esecuzione del diritto vigente.
- Non sono presentati esclusivamente i progetti legislativi, bensì altri importanti tipi di misure, come ad esempio le strategie o i progetti significativi, ma non semplici intenzioni o orientamenti. Le misure devono essere identificabili e verificabili.
- Le misure già stabilite dal Consiglio federale e dal Parlamento nel programma di legislatura 2015-2019 vengono indicate a mo' di introduzione delle misure della strategia. Le misure che seguono, presentate sotto forma di tabelle, costituiscono provvedimenti supplementari o più incisivi e sono necessari a far fronte alle sfide.
- Le seguenti tabelle di misure non sono esaustive e possono essere integrate da altri provvedimenti, in funzione di nuovi sviluppi e conoscenze.

4.1 Riduzione del consumo di energia e di risorse

Obiettivi in materia di risultati entro il 2030
<p style="text-align: center;"><u>Individuazione e sfruttamento dei potenziali tecnici</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le possibilità economiche date dalla ricerca, dallo sviluppo e dal trasferimento delle conoscenze e della tecnologia nell'ambito dei compiti del DATEC vengono sfruttate • L'efficienza energetica e delle risorse è migliorata nell'ambito delle TIC e mediante le TIC
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia dei servizi ecosistemici</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La biodiversità è mantenuta nella sua ricchezza, capacità di reazione verso i cambiamenti e a lungo termine • I servizi ecosistemici sono garantiti e riconosciuti • Le modalità di finanziamento e indennizzo dell'uso dei servizi ecosistemici sono chiarite tenendo conto del principio di causalità
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia del finanziamento e di prestazioni efficienti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Modelli di tassazione e di finanziamento adeguati sostengono il finanziamento di investimenti nei settori energetico e delle risorse • Esistono condizioni quadro e incentivi adeguati, che rendono possibile un sistema finanziario sostenibile nel rispetto delle risorse naturali • Le condizioni quadro del settore energetico svizzero consentono la partecipazione e la competitività sul mercato internazionale • Il finanziamento e la disattivazione degli impianti nucleari come pure lo smaltimento delle scorie radioattive sono garantiti • Condizioni quadro adeguate assicurano i giusti incentivi per investimenti nell'ambito delle infrastrutture del settore energetico.
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia di un elevato livello di sicurezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Svizzera è adeguatamente rappresentata nel piano europeo di approvvigionamento energetico • L'approvvigionamento energetico in Svizzera è garantito • Le condizioni per una disattivazione degli impianti nucleari e per lo smaltimento del materiale radioattivo sicuri sono garantite • La sicurezza degli impianti di produzione di energia è garantita • La sicurezza del materiale nucleare in Svizzera è garantita • Le lacune in materia di protezione nel settore dei pericoli naturali e dei rischi di incidenti rilevanti sono ampiamente colmate • Gli insediamenti e le infrastrutture nonché la loro utilizzazione sono adeguati ai pericoli naturali e ai rischi di incidenti rilevanti
<p style="text-align: center;"><u>Miglioramento della coerenza delle politiche a livello federale e tra Confederazione, Cantoni e Comuni</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Confederazione, i Cantoni e i Comuni hanno concretizzato la politica energetica come compito congiunto e attuano gli obiettivi della Strategia energetica 2050 in modo collaborativo e costruttivo insieme al settore economico e ai nuclei familiari • Le politiche settoriali della Confederazione sostengono efficacemente l'attuazione degli obiettivi della Strategia energetica 2050 come pure il rispetto delle risorse naturali

Rafforzamento delle condizioni quadro internazionali

- Il programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP) assume efficacemente il suo ruolo di istituzione di riferimento per la politica ambientale globale
- Il regime climatico internazionale è ulteriormente sviluppato e ambizioso per il periodo dopo il 2030
- Gli obiettivi della Strategia Biodiversità globale sono attuati
- Le condizioni quadro internazionali per una gestione sostenibile delle sostanze chimiche e dei rifiuti sono rafforzate
- L'attuazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs) sono sostenuti e seguiti a livello internazionale

Misure 2019: quali misure devono essere attuate entro la fine della legislatura?

**Misure relative al programma di legislatura 2015-2019
(* = già attuate)**

- Strategia energetica 2050, attuazione del primo pacchetto di misure a livello di ordinanza
- Messaggio sulla Strategia Reti elettriche*
- Messaggio su un accordo sull'energia elettrica con l'UE
- Messaggio concernente la revisione della legge sull'approvvigionamento elettrico
- Messaggio concernente la revisione della legge sull'utilizzazione delle forze idriche
- Messaggio concernente una legge sull'approvvigionamento del gas
- Piano settoriale depositi in strati geologici profondi: decreto del Consiglio federale concernente la seconda tappa
- Rapporto sul programma di smaltimento dei responsabili dello smaltimento
- Messaggio concernente la politica climatica per il periodo successivo al 2020 (revisione totale della legge sul CO₂)
- Rapporto al Parlamento concernente una Strategia per uno sviluppo sostenibile 2016-2019*
- Rapporto sull'ambiente 2018
- Messaggio concernente l'adeguamento della legislazione per l'attuazione della Strategia Biodiversità
- Messaggio concernente l'adeguamento della legislazione per l'attuazione della gestione integrale del rischio (pericoli naturali)
- Concretizzazione e attuazione delle misure a favore di un'economia basata sulle energie rinnovabili e il risparmio delle risorse
- Messaggio concernente la ratifica dell'Accordo di Parigi sul clima
- Progetto di revisione della legge federale sull'imposizione degli oli minerali a partire dal 2020 (biocarburanti)

**Altre misure
(oltre a quelle del piano di legislatura 2015-2019)**

Ulteriore sviluppo degli strumenti in funzione degli obiettivi

- Sistema di incentivazione nel settore del clima e dell'energia (SICE), tappe successive della Strategia energetica 2050
- Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili: inasprimento del valore obiettivo per le emissioni di CO₂ entro il 2020 (da 130 a 95 g CO₂ per km), conformemente al primo pacchetto di misure della Strategia energetica 2050 e in base agli sviluppi in atto nell'UE
- Prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri: introduzione di prescrizioni sulle emissioni di CO₂ conformemente al messaggio concernente il primo pacchetto di misure della Strategia energetica 2050 e in base agli sviluppi in atto nell'UE

- Resoconto sulla concretizzazione e l'ulteriore sviluppo della Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici
- Messaggio concernente il collegamento del sistema di scambio di quote di emissioni per le imprese industriali con quello dell'UE
- Promozione di sistemi di propulsione efficienti sotto il profilo energetico e alternativi per veicoli (ad es. elettricità, idrogeno, ecc.) grazie all'approfondimento e alla diffusione delle conoscenze
- Resoconto e ulteriore sviluppo relativi all'economia verde
- Chiusura di cicli di materiali ancora aperti o chiusi in misura insufficiente, affinché aumenti l'impiego di materie prime secondarie e possano essere nettamente ridotti il loro fabbisogno nonché il volume di rifiuti per abitante rispetto al 2015
- Riduzione delle emissioni di sostanze nocive dei veicoli mediante norme di immatricolazione e di comportamento adeguate

Individuazione e sfruttamento dei potenziali tecnici

- Aumento costante della qualità e dell'efficienza della promozione della ricerca in base ai programmi di ricerca 2017-2020 degli Uffici del DATEC
- Rafforzamento della collaborazione con il settore economico nell'ambito dell'efficienza energetica e dei materiali come pure dell'ecodesign
- Incentivazione dell'attuazione economica dei risultati della ricerca e dello sviluppo
- Programmi di promozione per le energie rinnovabili, l'efficienza energetica, ad esempio nei settori della mobilità, degli edifici nonché nell'industria e nei servizi
- Svolgimento di campagne di informazione e di sensibilizzazione

Garanzia dei servizi ecosistemici

- Resoconto sul raggiungimento degli obiettivi della Strategia Biodiversità Svizzera (stato intermedio)
- Svolgimento di campagne di informazione e di sensibilizzazione
- Attuazione coerente dei requisiti della legislazione sulla protezione delle acque, in particolare per quanto concerne la garanzia della qualità delle acque e della loro funzione ecologica, nonché la delimitazione dello spazio riservato alle acque
- Rielaborazione della Concezione «Paesaggio svizzero»
- Istituzione di un centro nazionale di competenza suolo

Garanzia del finanziamento e di prestazioni efficienti

- Fissazione di condizioni quadro per gli investimenti nella produzione e distribuzione di energia, adeguamenti legislativi per gli investimenti nelle reti e impianti per la produzione di energia
- Garanzia del finanziamento del fabbisogno di investimenti a medio e lungo termine nell'infrastruttura tecnica di protezione contro i pericoli naturali
- Sostegno a iniziative volte a migliorare la trasparenza ecologica del settore finanziario e a evitare investimenti in impianti e sistemi produttivi non sostenibili

Garanzia di un elevato livello di sicurezza

- La Svizzera segue i meccanismi di coordinamento dell'UE nell'ambito della sicurezza dell'approvvigionamento e si impegna su questo fronte laddove possibile
- Completamento con la massima precisione delle carte dei pericoli naturali; attuazione dei risultati nella pianificazione di utilizzazione e nella procedura di autorizzazione di costruzione nell'80% dei Comuni entro il 2020
- Elaborazione di dati per le analisi dei rischi regionali e pianificazioni complessive quale base per provvedimenti integrali volti a ridurre i rischi (pericoli naturali, rischi tecnici in una misura sostenibile)

Miglioramento della coerenza delle politiche a livello federale e tra Confederazione, Cantoni e Comuni

- Miglioramento degli strumenti e delle procedure di pianificazione a livello federale e, in collaborazione con i Cantoni e i Comuni, di quelli relativi alle energie rinnovabili e alle reti di trasporto
- Migliore accettazione delle forme di trasporto dell'energia (ad es. interrimento delle linee ad alta tensione, linee in corrente continua)

Rafforzamento delle condizioni quadro internazionali

- Rafforzamento dell'impegno nell'ambito del programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP) a favore dei suoi compiti a livello scientifico e politico
- Proseguimento dell'impegno basato su regole incisive e vincolanti nell'ambito dei processi e degli accordi internazionali nel settore ambientale
- Garanzia della dimensione ambientale degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs)

4.2 Armonizzazione di trasporti e sviluppo territoriale

Obiettivi in materia di risultati entro il 2030
<u>Migliore armonizzazione dei trasporti con la pianificazione del territorio</u>
<ul style="list-style-type: none"> • La politica in materia di sviluppo del territorio ha permesso di evitare ulteriori offerte e infrastrutture di trasporto superflue e costose • La politica dei trasporti ha contribuito all'auspicato sviluppo del territorio nazionale secondo il Progetto territoriale Svizzera • La politica dei trasporti ha dato un grande contributo all'impiego oculato del terreno coltivabile e alla minore frammentazione del paesaggio • Gli effetti negativi dei trasporti sull'ambiente e sulla popolazione sono nettamente diminuiti • L'esposizione al rumore della popolazione è diminuita e i valori limite sono quando possibile rispettati • Le zone tranquille sono mantenute e realizzate dove necessario. Lo sviluppo degli insediamenti è armonizzato con le esigenze delle zone tranquille. Nell'ambito del trasporto merci e viaggiatori, i vettori di trasporto sono impiegati in funzione della loro potenza in maniera più razionale • Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia nel traffico di transito attraverso le Alpi è proseguito • Le possibilità di ampliamento delle infrastrutture aeronautiche di importanza nazionale e i mezzi della pianificazione direttrice e del territorio sono assicurati a lungo termine • L'efficienza del sistema globale dei trasporti è migliorata
<u>Ulteriore sviluppo degli strumenti</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Le accresciute esigenze di mobilità della popolazione sono soddisfatte mediante un sistema di trasporti finanziato in misura maggiore dagli utenti, armonizzato in modo ottimale, coordinato a livello transfrontaliero, intermodale e sostenibile • Utilizzazione razionale del potenziale tecnologico («mobilità intelligente in rete») • La fissazione di prezzi per le prestazioni di trasporto contribuisce a far sì che le infrastrutture esistenti siano sfruttate appieno e in maniera più equilibrata, senza che aumenti l'onere finanziario complessivo a carico degli utenti (<i>mobility pricing</i>) • La pianificazione del territorio dispone degli strumenti necessari per promuovere efficacemente il coordinamento dello sviluppo dei trasporti con quello del territorio
<u>Garanzia della funzionalità e della capacità delle infrastrutture di trasporto</u>
<ul style="list-style-type: none"> • L'efficienza e la disponibilità delle infrastrutture e delle offerte di trasporto sono garantite in maniera sostenibile • Nell'ambito del trasporto aereo, la Svizzera è collegata in modo ottimale tramite un <i>hub</i> con almeno un <i>carrier</i> ai centri europei e ai principali centri internazionali • Sono create condizioni favorevoli per gli altri settori dell'aviazione commerciale
<u>Garanzia del finanziamento</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Il finanziamento dei trasporti è garantito a lungo termine e si basa in misura maggiore su incentivi di mercato con funzione regolatoria e orientati all'efficienza
<u>Garanzia di un elevato livello di sicurezza</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Il livello di sicurezza dei vettori di trasporto svizzeri è tra i migliori in Europa • I rischi dovuti ai pericoli naturali e agli incidenti rilevanti sono ridotti a un livello sostenibile

Pianificazione e coordinamento transfrontalieri

- L'integrazione della Svizzera nella rete di trasporti e nel sistema urbano europeo si è ulteriormente rafforzata
- Maggiore sostegno da parte delle TIC affinché la pianificazione e il coordinamento transfrontalieri siano facilitati
- La pianificazione del territorio è basata su spazi funzionali, in modo da assolvere in modo adeguato ai compiti a livello transfrontaliero nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti, dei trasporti e delle infrastrutture

Quali misure devono essere attuate entro la fine della legislatura?

**Misure relative al programma di legislatura 2015-2019
(* = già attuate)**

- Messaggio concernente la seconda fase della revisione della legge sulla pianificazione del territorio
- Messaggio concernente lo sblocco dei crediti per il programma d'agglomerato di 3a generazione
- Messaggio concernente il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura svizzera delle ferrovie (FFS e ferrovie private) negli anni 2017-2020*
- Messaggio concernente un credito d'impegno per il finanziamento del traffico regionale viaggiatori 2018-2021
- Rapporto sul trasferimento del traffico 2017
- Messaggio concernente la fase di ampliamento PROSSIF 2030/35 (trasporti pubblici)
- Messaggio concernente la riforma del traffico regionale viaggiatori
- Messaggio concernente il nuovo regime di organizzazione delle infrastrutture ferroviarie in Svizzera
- Messaggio concernente la partecipazione all'Agenzia ferroviaria europea
- Messaggio concernente il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali
- Piano settoriale dei trasporti – Approvazione della parte di misure concernenti l'infrastruttura stradale
- Messaggio concernente la revisione parziale 1+ della legge federale sulla navigazione aerea*
- Rapporto sulla politica aeronautica all'attenzione del Parlamento*
- Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica – Approvazione della modifica delle schede di coordinamento aeroporto di Zurigo, aeroporto di Ginevra e aerodromo di Dübendorf
- Sviluppo di una politica globale delle aree rurali

**Altre misure
(oltre a quelle del piano di legislatura 2015-2019)**

Migliore armonizzazione dei trasporti con la pianificazione del territorio

- Promozione dello sviluppo verso l'interno degli insediamenti e rafforzamento della pianificazione del territorio mediante la prima e la seconda tappa della revisione parziale della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio
- Promozione dell'attuazione del Progetto territoriale Svizzera in particolare per quanto riguarda i punti «Creare aree d'intervento» e «Rafforzare la rete policentrica formata da città e Comuni»
- Garanzia di un coordinamento in seno al DATEC per un sistema globale dei trasporti mediante regole interne e forme di collaborazione adeguate nell'ambito del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FInFer/Fondo infrastrutturale FI e del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato FOSTRA
- Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica: rielaborazione totale e stesura di piani regionali per nodi e corridoi di importanza nazionale
- Elaborazione di Linee direttive del DATEC in materia di mobilità
- Esame di un'eventuale sostituzione dell'obiettivo quantitativo di trasferimento con un sistema di obiettivi

<p>basato su indicatori ambientali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esame di possibili strumenti di gestione con l'UE • Considerazione sistematica delle ripercussioni delle pianificazioni del Dipartimento sul territorio, i trasporti, le risorse e l'ambiente, il coordinamento tra queste pianificazioni con quelle di altri responsabili di compiti pubblici • Garanzia della certezza giuridica e della sicurezza della pianificazione per gli aeroporti nazionali mediante l'approvazione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) e dell'elaborazione di una nuova architettura dello spazio aereo, compresi tutti i relativi adeguamenti degli aerodromi svizzeri (progetto a lungo termine) • Pianificazione di tutti i vettori di trasporto mediante una base di lavoro comune aggiornata basata sulle Prospettive del traffico 2040 • Garanzia e ulteriore sviluppo dei dati e degli strumenti di analisi necessari per tutti i vettori di trasporto e con l'interazione tra sviluppo territoriale e mobilità • Attuazione coerente e ulteriore sviluppo dei programmi d'agglomerato
<p style="text-align: center;"><u>Ulteriore sviluppo degli strumenti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mobility pricing</i>: rapporto sullo svolgimento di progetti pilota e sulle condizioni quadro giuridiche • Considerazione della priorità di una gestione efficiente delle infrastrutture tecniche e del mantenimento della qualità rispetto all'ampliamento delle capacità nell'ambito di tutti i progetti di politica dei trasporti • Elaborazione e attuazione di piani nazionali di misure volte a ridurre gli stimoli sonori (Po. Barazzone 15.3840)
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia della funzionalità e della capacità delle infrastrutture di trasporto</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborazione di una concezione del Consiglio federale del trasporto di merci su rotaia (conformemente all'art. 3 LTM) • Promozione dell'introduzione di tecnologie moderne nel trasporto ferroviario con l'obiettivo di aumentare la capacità e la competitività economica • Rafforzamento della competitività nel settore dei trasporti • Ottimizzazione del flusso di traffico sulle strade nazionali esistenti mediante misure edilizie, organizzative e di esercizio (aggiunta di corsie, diverso impiego delle corsie di emergenza, gestione del traffico, interventi di manutenzione corrente e di manutenzione edile con pochi disagi alla circolazione, ricorso ad altri vettori di trasporto) • Elaborazione di un Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali • Piano di misure relative al traffico lento • Elaborazione di un piano sullo sfruttamento dei potenziali degli sviluppi tecnologici nel settore della mobilità intelligente • Progetto generale relativo alla costruzione di una seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia del finanziamento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ottenimento di ulteriori mezzi per il finanziamento dei costi crescenti per l'esercizio, la manutenzione e il potenziamento delle strade nazionali • Garanzia del cofinanziamento a lungo termine del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione (e proseguimento dei programmi d'agglomerato con/senza Fondo infrastrutturale)
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia di un elevato livello di sicurezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Completa attuazione dei principi relativi alla gestione della sicurezza nell'ambito dell'aviazione e di metodi basati sui rischi sia presso le autorità di sorveglianza che presso le imprese di trasporto aereo • Integrazione della Svizzera nel <i>Single European Sky</i> e mantenimento del ruolo determinante di Skyguide nell'ambito dei servizi di sicurezza aerea europei • Attuazione sistematica del programma sulla sicurezza stradale «Via sicura»

- Monitoraggio della sicurezza nell'ambito della circolazione stradale e incidentalità nel loro complesso in Svizzera e consulenza ai Cantoni in vista di una migliore sicurezza stradale sul loro territorio
- Attuazione sistematica dei nuovi strumenti della legislazione ferroviaria nella pianificazione secondo FAIF
- Attuazione sistematica della gestione integrale dei rischi secondo il rapporto «Pericoli naturali in Svizzera»

Pianificazione e coordinamento transfrontalieri

- Maggiore sostegno da parte delle TIC affinché la pianificazione e il coordinamento transfrontalieri siano facilitati

4.3 Sviluppo digitale della Svizzera

Obiettivi in materia di risultati entro il 2030
<p style="text-align: center;"><u>Crescente importanza economica dell'infrastruttura TIC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Svizzera è tra i Paesi più avanzati per quanto concerne la digitalizzazione, sia in relazione alla ricerca e allo sviluppo che per la penetrazione e l'utilizzo di tutti i tipi di tecnologie e applicazioni • La Svizzera impiega le TIC a vantaggio di tutta la popolazione e per rendere la piazza economica svizzera più preparata ad affrontare le sfide future • Tutti i Comuni svizzeri dispongono di reti ad altissima velocità
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia della varietà e dell'affidabilità dei servizi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grazie a condizioni quadro regolatorie, occorre far sì che il mercato metta a disposizione un'offerta di prestazioni varia, di qualità e rispondente alle esigenze.
<p style="text-align: center;"><u>Stabilità e disponibilità delle risorse di Internet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Svizzera è garantito un accesso sicuro, stabile e a prezzi adeguati alle risorse primarie di Internet e ai servizi e applicazioni basati sul web; tale accesso può essere utilizzato per lo sviluppo politico, economico e sociale del Paese
<p style="text-align: center;"><u>Applicazioni «intelligenti» nell'ambito dell'energia, dell'ambiente, del territorio e delle infrastrutture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuove tecnologie e modelli commerciali sono impiegati in misura maggiore per ridurre o rendere il traffico più efficiente, per diminuire il consumo di energia e per un utilizzo efficiente delle infrastrutture
<p style="text-align: center;"><u>Politica di gestione dei dati coerente e orientata al futuro</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Svizzera si è affermata come un polo TIC e un luogo internazionale sicuro per l'archiviazione dei dati • L'accesso, la gestione e la protezione dei dati sono definiti previa ponderazione degli interessi di protezione con quelli di utilizzo • Laddove possibile e opportuno, lo Stato cede a privati i diritti di disporre di dati pubblici nel quadro di <i>open government data</i>
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia della pluralità dei media e del servizio pubblico come fondamenti della democrazia</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Svizzera dispone di un sistema mediatico diversificato e di alta qualità che, anche di fronte a condizioni in mutamento, offre i servizi necessari per lo sviluppo del singolo, per il progresso sociale, culturale ed economico e per la formazione dell'opinione e della volontà su base democratica • Il ruolo, l'importanza e la portata del servizio universale nel settore dei media sono chiariti
<p style="text-align: center;"><u>Accesso a contenuti digitali</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La portabilità transfrontaliera di contenuti protetti dai diritti d'autore è garantita
<p style="text-align: center;"><u>Approccio <i>multistakeholder</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Svizzera contribuisce a far sì che la normativa globale e nazionale concernente l'amministrazione e l'utilizzo di Internet, delle altre TIC e delle relative applicazioni sia ulteriormente sviluppata in funzione delle esigenze dei cittadini e dell'economia, secondo principi di libertà, democrazia e Stato di diritto

- Nell'ambito del dialogo «Svizzera digitale», la Confederazione effettua regolare scambio di informazioni sui *trend* nazionali e internazionali nonché sugli sviluppi della società dell'informazione insieme ai rappresentanti dell'economia, del mondo scientifico e della società

Quali misure devono essere attuate entro la fine della legislatura?

**Misure relative al programma di legislatura 2015-2019
(* = già attuate)**

- Rapporto sulla definizione del servizio pubblico nell'ambito dei media all'attenzione del Parlamento*
- Consultazione e messaggio concernenti la prima tappa della revisione parziale della legge sulle telecomunicazioni
- Aggiornamento e attuazione della Strategia «Svizzera digitale»
- Rapporto sulla valutazione della legge sulle poste

**Altre misure
(oltre a quelle del piano di legislatura 2015-2019)**

Crescente importanza economica dell'infrastruttura TIC

- Garanzia di adeguate future condizioni quadro che tengano conto della dinamica del settore delle telecomunicazioni nonché dello sviluppo e dell'utilizzo delle TIC e delle relative applicazioni
- Migliore protezione dei consumatori e dell'infrastruttura delle telecomunicazioni
- Adeguamento delle disposizioni sulla protezione della popolazione dalle radiazioni elettromagnetiche

Garanzia della varietà e dell'affidabilità dei servizi

- Istituzione di un dialogo tra i fornitori di servizi di distribuzione e quelli dei servizi di vendita per corrispondenza per promuovere e mettere a disposizione servizi logistici innovativi per l'*e-commerce*

Stabilità e disponibilità delle risorse di Internet

- Consolidamento dell'utilizzo di .swiss
- Collaborazione attiva in seno ai relativi organi internazionali ai fini dell'ulteriore sviluppo della normativa per l'amministrazione e l'utilizzo di Internet e delle altre TIC in funzione delle esigenze dei cittadini e dell'economia, secondo principi basati su libertà, democrazia e Stato di diritto
- Rafforzamento della rete di contatti e delle collaborazioni a livello nazionale e internazionale con partner che perseguono obiettivi identici o simili

Applicazioni «intelligenti» nell'ambito dell'energia, dell'ambiente, del territorio e della mobilità

- Promozione di sistemi di gestione del traffico intelligenti
- Sostegno ai gestori nel quadro dell'attuale suddivisione delle competenze rispetto alla Confederazione per lo sviluppo del *ticketing* elettronico con tariffe differenziate nei trasporti pubblici
- Promozione della comunicazione e del lavoro indipendenti dai viaggi (ad es. mediante sostegno delle TIC come l'UCC)
- Possibilità di ricorrere al lavoro elettronico sui mezzi di trasporto pubblici
- Aumento dell'efficienza energetica e delle risorse delle TIC e garanzia della redditività e della compatibilità ambientale delle infrastrutture mediante il loro utilizzo
- Introduzione di procedure di pianificazione digitali

Politica di gestione dei dati coerente e orientata al futuro

- Analisi della situazione in materia di politica dei dati alla Confederazione all'attenzione del CSG
- Collaborazione all'elaborazione di un piano concernente la regolamentazione unitaria dei rapporti giuridici in materia di dati in Svizzera, tenendo conto del contesto internazionale, compreso il rapporto Svizzera-UE
- Collaborazione all'ulteriore sviluppo della strategia *open government data*, nel senso di una strategia per il governo e l'amministrazione (compresi l'ampliamento del portale OGD, la partecipazione delle aziende parastatali, l'elaborazione di basi giuridiche eventualmente necessarie e direttive di *governance* per l'applicazione di dati nel settore pubblico)

Garanzia della pluralità dei media e del servizio pubblico come fondamenti della democrazia

- Garanzia del finanziamento del servizio pubblico a livello nazionale e locale e in una misura socialmente sostenibile e accettabile tramite la revisione della legge federale sulla radiotelevisione
- Revisione parziale dell'ordinanza sulla radiotelevisione (a seguito della revisione della LRTV)
- Definizione dei parametri per l'assetto del panorama radiotelevisivo locale e regionale
- Creazione delle condizioni affinché sia SSR che le case editrici siano in grado di offrire i loro servizi al singolo, alla società e al sistema politico anche alle condizioni dei media online
- Rinnovo della concessione a SRG SSR

Approccio *multistakeholder*

- Organizzazione e moderazione del processo di dialogo, compresa la conferenza nazionale del 2017

4.4 Creazione di condizioni quadro per un adempimento dei compiti effettivo ed efficace

Obiettivi in materia di risultati entro il 2030
<p style="text-align: center;"><u>Miglioramento della coerenza e della collaborazione tra i settori</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le sinergie tra i settori di attività del DATEC sono sfruttate in modo ottimale, i rimanenti conflitti di interessi e di obiettivi vengono risolti in maniera efficiente e leale
<p style="text-align: center;"><u>Ottimizzazione dell'organizzazione del DATEC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> L'organizzazione del DATEC permette un adempimento dei compiti ottimale I compiti strategici devono essere separati in modo coerente da quelli operativi in vista di una riduzione dei rischi
<p style="text-align: center;"><u>Nuove forme di collaborazione con il settore privato</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Grazie a modelli tariffari differenziati si ottiene un maggiore finanziamento da parte degli utenti; laddove ritenuto ragionevole si ricorre maggiormente a gare pubbliche per i mandati di servizio pubblico
<p style="text-align: center;"><u>Miglioramento delle procedure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> I progetti sono pianificati in modo oculato e avviati tenendo conto della durata delle procedure Le procedure di pianificazione, esame e approvazione sono per quanto possibile semplificate e accelerate È introdotto l'<i>eGovernment</i> ai fini di uno svolgimento efficiente delle procedure con il settore privato e altri servizi amministrativi
<p style="text-align: center;"><u>Ulteriore sviluppo della collaborazione a livello internazionale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> I settori di attività del DATEC sono armonizzati in modo ottimale a livello internazionale
<p style="text-align: center;"><u>Attualizzazione della definizione di servizio pubblico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> La definizione di servizio pubblico nei settori di attività del DATEC riflette lo stato del progresso tecnico, le esigenze prevalenti nella società e il principio della proporzionalità in materia di possibilità di finanziamento
<p style="text-align: center;"><u>Impegno per la ricerca negli ambiti chiave del DATEC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Il settore della ricerca in Svizzera nell'ambito dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia, delle comunicazioni e dello sviluppo territoriale sostiene l'adempimento dei compiti del DATEC in modo ottimale
<p style="text-align: center;"><u>Garanzia della disponibilità di banche dati e analisi di alta qualità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le banche dati e le analisi rispondono alle esigenze tecniche e sono aggiornate allo stato delle possibilità tecniche

<u>Garanzia di un equilibrio tra compiti e risorse</u>
<ul style="list-style-type: none"> • I compiti e le risorse coincidono nella misura necessaria a rendere possibile un'attività amministrativa efficiente ed efficace
<u>Sfide nell'ambito della politica del personale</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Il DATEC è un datore di lavoro moderno e interessante, in grado di reclutare in misura sufficiente e mantenere il personale necessario per lo svolgimento dei suoi compiti complessi • Sono garantite le nuove leve nell'ambito del personale specializzato • Tutti i superiori possiedono competenze direttive adeguate ai livelli
Quali misure devono essere attuate entro la fine della legislatura?
<u>Miglioramento della coerenza e della collaborazione tra i settori</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Rivalutazione e maggiore ricorso alla Conferenza di coordinamento Trasporti (CCT) al fine di armonizzare la politica dei trasporti con quella dello sviluppo territoriale come pure alla Conferenza di coordinamento Ambiente/Energia per il coordinamento della politica dei trasporti, dell'ambiente e dello sviluppo territoriale
<u>Ottimizzazione dell'organizzazione del DATEC</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Ottimizzazione dei sistemi di gestione e miglioramento della cultura di gestione e collaborazione conformemente ai requisiti del NMG • Ottimizzazione della gestione elettronica degli affari e della relativa organizzazione • Migliore sfruttamento delle sinergie del Dipartimento (event. con sostegno esterno) • Maggiore precisione dell'organizzazione del Dipartimento in relazione alle tre sfide chiave della presente Strategia • Verifica della possibilità di rendere più compatibili/uniformare le regole e i processi della pianificazione, sorveglianza e sicurezza nell'ambito di tutti i vettori di trasporto • Definizione della suddivisione dei compiti ideale in considerazione dei rischi (event. a seconda dell'Ufficio o del vettore di trasporto)
<u>Miglioramento delle procedure</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Verifica delle possibilità di semplificare e accelerare le procedure di pianificazione, esame e approvazione; in particolare, introduzione di procedure elettroniche (<i>eGovernment</i>) • Eventuali conflitti d'interesse (in part. nell'ambito delle infrastrutture e dell'ambiente) sono riconosciuti tempestivamente e risolti tra gli Uffici • Gli Uffici sono organizzati in modo tale che i ritardi (proroga delle scadenze) possano essere evitati nelle procedure del DATEC
<u>Ulteriore sviluppo della collaborazione a livello internazionale</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Armonizzazione dei processi con le direttive dell'UE • Collaborazione attiva in organi internazionali

<u>Attualizzazione della definizione di servizio pubblico</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Valutazione del mercato postale
<u>Impegno per la ricerca negli ambiti chiave del DATEC</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Coordinamento delle attività di ricerca degli Uffici del DATEC competenti in materia di trasporti
<u>Garanzia della disponibilità di banche dati e analisi di alta qualità</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Ulteriore sviluppo di sistemi di dati in collaborazione con i Cantoni, affinché essi possano essere impiegati da tutti gli utenti come banche dati e sistemi di informazione centralizzati
<u>Sfide nell'ambito della politica del personale</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Attuazione della Strategia per il personale dell'Amministrazione federale 2016-2019 e dei valori di riferimento stabiliti dal Consiglio federale • Attuazione delle misure prioritarie, <i>mentoring</i> delle conoscenze, forme di lavoro flessibili e <i>gender/lingue</i> secondo la <i>policy</i> e il mandato alle unità amministrative del dicembre 2014 • Introduzione di altre misure di ottimizzazione nei tre campi d'azione prioritari: fabbisogno di personale specializzato, orientamento alle prestazioni e alle risorse, sfruttamento del potenziale offerto dalla molteplicità secondo la strategia di attuazione nell'ambito della politica del personale del 12 novembre 2013 • Misure al DATEC nell'ambito dell'<i>employer branding</i> in base ai risultati del progetto resi noti dalla Direzione il 4.12.2015 (piattaforma e gerarchia marchi, <i>employer value proposition</i>, slogan). • Deve essere promossa la permeabilità tra settore pubblico e privato.

5 Attuazione, aggiornamento e comunicazione

Come menzionato nel capitolo 1, la Strategia del DATEC funge da una parte come *strumento di orientamento all'interno del Dipartimento e verso l'esterno* e dall'altra come *strumento di gestione interna per il Dipartimento*.

Per quanto concerne la sua attuazione e le competenze, vale il principio che non devono essere create nuove strutture. La Strategia viene messa in pratica *attraverso l'organizzazione gerarchica* e serve da strumento di lavoro all'interno delle strutture esistenti. In concreto, essa funge da base per gli accordi sugli obiettivi annuali tra la Direzione del Dipartimento e le Direzioni degli Uffici e viene regolarmente tematizzata.

Ogni anno le misure vengono verificate e aggiornate e, se necessario, anche altri elementi della Strategia possono venire adeguati. Alla fine del periodo di legislatura 2015-2019 la Strategia sarà completamente riveduta ed eventualmente ampiamente rielaborata. Questo processo dovrà essere armonizzato in misura ottimale con quello relativo al programma di legislatura 2019-2023, poiché la funzione della Strategia del DATEC è proprio quella di preparare in modo tempestivo ed efficiente le proposte del Dipartimento per la prossima legislatura.

I collaboratori del DATEC saranno informati periodicamente sui progressi compiuti nell'attuazione, in modo da rendere consapevoli dei principi della Strategia non solo le Direzioni degli Uffici, ma tutto il personale del Dipartimento, contribuendo così a rafforzare e rinnovare costantemente il loro impegno a favore del «compito comune».

La Strategia del DATEC è pubblicata su Internet e contribuisce in tal modo a mantenere vivo il dialogo anche con gli interlocutori esterni.