Agenda 125.0
Contributo dell'edilizia al modello di successo Svizzera



SBV
SSE
SSIC
Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Indice



4 Piano d’azione «Offensiva per la modernizzazione del parco immobiliare»

La costruzione di infrastrutture – la linfa vitale della Svizzera 8





14 L’edilizia è il punto di forza della Svizzera

Colophon
Editore: Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Weinbergstrasse 49 / Casella postale / 8042 Zurigo
Redazione: Gian Nauli, Corine Fiechter
Layout: virus Ideenlabor AG, Biel
Stampa: Stämpfli AG, Berna

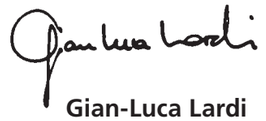
Diamo forma al futuro



La Svizzera è un modello di successo. Un’infrastruttura di trasporto funzionante, uno spazio abitativo e vitale moderno, prospettive e opportunità di sviluppo in tutte le regioni del Paese, nonché prospettive per le generazioni future sono una base determinante e un pilastro portante per il benessere e il progresso sociale.

Nel 2022 la SSIC festeggerà il suo 125° anniversario. Fin dai primi anni dello Stato federale svizzero, può accompagnare e plasmare la storia di successo del nostro Paese come voce dell’edilizia svizzera.

Oggi la Svizzera è chiamata a prepararsi alle nuove sfide e ad accogliere i nuovi desideri della società. Costruire significa trasformare. Costruire significa prepararsi al futuro. Per continuare a essere un modello di successo, la Svizzera deve gettare oggi le fondamenta.



Gian-Luca Lardi
Presidente centrale della Società Svizzera degli Impresari-Costruttori

Piano d’azione «Offensiva per la modernizzazione del parco immobiliare»



Situazione iniziale
Per raggiungere gli obiettivi climatici, preservare il suolo come risorsa e allo stesso tempo mettere a disposizione della popolazione lo spazio abitativo necessario, è assolutamente necessaria un’offensiva per modernizzare il parco immobiliare. Con il piano d’azione «Offensiva per la modernizzazione del parco immobiliare» vengono formulate 12 richieste concrete per trovare soluzioni a grandi sfide sociali.

Obiettivi dell’«Offensiva per la modernizzazione del parco immobiliare»
Raggiungere gli obiettivi climatici
Grazie a un’edilizia orientata al futuro e alle tecnologie più moderne, l’edilizia può trasformare vecchi edifici e quartieri obsoleti in spazi vitali moderni ed efficienti dal punto di vista energetico. Il parco immobiliare svizzero è obsoleto e responsabile di circa il 45 % del consumo energetico e di un quarto delle emissioni di CO_2.
Dato che un edificio moderno consuma da quattro a sette volte meno energia rispetto a un edificio costruito nel 1980 o prima, le nuove costruzioni sostitutive possono dare un contributo decisivo al raggiungimento degli obiettivi climatici in Svizzera.
La quota di risanamento dei vecchi immobili è attualmente inferiore all’1 %. Se la Svizzera vuole raggiungere i propri obiettivi in base all’Accordo di Parigi e all’obiettivo di un saldo netto pari a zero stabilito dal Consiglio federale entro il 2050, è necessario un aumento sostanziale dei risanamenti energetici.

Proteggere il suolo
Un’unità abitativa su tre viene costruita su terreni dove prima si trovava un vecchio edificio. Un altro quinto delle nuove costruzioni viene costruito su ex immobili industriali, commerciali e militari. Solo il 40 % dell’attività edilizia si svolge su un prato verde. I vecchi edifici lasciano quindi il posto a nuove proprietà che offrono più abitazioni e rispondono alle esigenze della popolazione. Un committente ha la possibilità di organizzare gli spazi in modo da ottenere il miglior rapporto di utilità possibile. In questo modo la zona edificabile viene sfruttata in modo ottimale e il suolo viene preservato.

Alloggi interessanti e a prezzi accessibili per la popolazione in aumento
Secondo le previsioni dell’Ufficio federale di statistica (UST), la popolazione residente permanente in Svizzera aumenterà dagli attuali 8.6 milioni a 11.1 milioni nel 2070. In base a queste tendenze, il limite dei 10 milioni sarà superato nel 2040.

Già oggi, l’83 % della popolazione vive in ambienti di carattere urbano. Questa tendenza aumenterà con l’aumento della popolazione e, di conseguenza, lì la crescita è sproporzionata.[1] Il fabbisogno di nuovi spazi abitativi è quindi maggiore negli attuali agglomerati urbani. Tuttavia, per mantenere in equilibrio la zona edificabile, cosa che è stata stabilita anche con la prima revisione della legge sulla pianificazione territoriale (LPT 1), è necessaria un’ulteriore densificazione all’interno della zona edificabile. Le nuove costruzioni, efficienti dal punto di vista energetico e sostenibili, offrono più abitazioni e possono avere un effetto positivo sui prezzi degli alloggi.

Già oggi, l’83 % della popolazione vive in ambienti di carattere urbano



La popolazione predilige spazi abitativi generosi, sia per superficie che per tipologia di abitazione (casa unifamiliare o appartamento in una casa plurifamiliare).[2] Lo dimostra uno studio rappresentativo condotto dall'istituto demoscope per conto della SSIC. Non solo il boom dell'home office, ma anche la necessità di avvicinare di più luogo di lavoro e luogo di residenza, rafforzano questa tendenza. Questa tendenza può quindi influire positivamente anche sullo sviluppo degli insediamenti. Con una nuova costruzione sostitutiva è possibile ottenere un nuovo comfort abitativo. Finestre migliori e un sistema di isolamento termico coerente e completo contribuiscono a ridurre le emissioni acustiche e a migliorare la qualità dell'aria.

Oggi vengono già riutilizzati il 75% del materiale di scavo e il 70% di quello da demolizione

Sfruttare l'economia circolare

L'attuale parco immobiliare della Svizzera è costituito da 3.2 miliardi di tonnellate di materiale da costruzione. Si tratta della più grande risorsa nazionale. Oggi vengono già riutilizzati il 75% del materiale di scavo e il 70% di quello da demolizione. Ciononostante, il potenziale è ancora enorme e può essere ulteriormente ampliato.

In Svizzera, inoltre, sono presenti giacimenti minerari in numero sufficiente per l'approvvigionamento nazionale. Tuttavia si importa quasi il 20% delle materie prime totali necessarie. Le cause sono da ricondurre ai costi e alla crescente complessità delle procedure di autorizzazione per l'estrazione delle materie prime locali. Per continuare a disporre di materie prime minerali con un buon ecobilancio, è necessario mantenere o incrementare la percentuale di materie prime locali. A tal fine tutte le parti coinvolte sono chiamate a trovare soluzioni adeguate ai conflitti d'uso in corso.[3]

Richieste del piano d'azione «Offensiva per la modernizzazione del parco immobiliare»

- Per aumentare la quota di risanamento, è necessario introdurre il prima possibile un bonus sullo sfruttamento del 30% per edifici nuovi sostitutivi e ristrutturazioni complete degli edifici dal punto di vista energetico.
- Le nuove costruzioni sostitutive meritano la stessa sovvenzione delle ristrutturazioni energetiche poiché sono più efficienti dal punto di vista energetico.
- I requisiti per le autorizzazioni edilizie con costruzioni densificate devono essere ridotti al minimo. La domanda di appartamenti all'interno degli agglomerati urbani è molto elevata. Ulteriori condizioni non dovrebbero essere collegate all'autorizzazione edilizia, ma dovrebbero essere determinate preventivamente.
- È necessario un maggiore supporto comunicativo che evidenzi i vantaggi dei progetti di densificazione. La «densificazione» e i «palazzi» vengono percepiti negativamente nella società.
- Il numero di edifici che vengono posti sotto protezione non deve superare un limite massimo (ad es. 10%). Attualmente circa il 20% di tutti gli edifici in Svizzera è sotto disposizioni di protezione e l'inventario viene costantemente ampliato.
- L'importanza della densificazione deve avere almeno lo stesso valore della protezione degli insediamenti o dei monumenti. Nel soppesare gli interessi coinvolti, la densificazione all'interno della zona edificabile ricopre un ruolo molto importante.
- I piani direttori cantonali e i piani di utilizzo comunali devono eliminare gli ostacoli alla densificazione. In linea di massima gli indici di sfruttamento, le disposizioni in materia di protezione contro il rumore e altre leggi anti-densificazione simili, come i regolamenti sulle proiezioni delle ombre o i paragrafi estetici, non sono più attuali.
- Una revisione della legge deve invalidare l'elemento di potere «ricorso» nell'ambito delle procedure per la concessione.
- Le procedure per la concessione edilizia devono essere sbrigate più rapidamente. Al momento sono troppo complesse e questo rende poco attraenti gli investimenti in progetti di densificazione.
- Le autorità dovrebbero aumentare le loro competenze in materia di autorizzazioni edilizie. In particolare nelle città di medie dimensioni all'interno delle aree metropolitane, dove i progetti di densificazione sono particolarmente efficaci, spesso mancano competenze.
- I committenti pubblici devono assumere un ruolo pionieristico nell'uso di materiali da costruzione riciclati. Di questo bisogna tenere conto nelle gare d'appalto. Si devono creare condizioni chiave affinché il settore edile possa ricavare la quantità necessaria di questi prodotti sul territorio nazionale.
- Un'eccessiva regolamentazione o normative obsolete non devono frenare l'innovativo processo di riciclaggio dei materiali da costruzione, che si trova in una fase iniziale di sviluppo.

[1] Statistica delle città svizzere, Unione delle città svizzere
[2] Mobilità, spazio vitale, lavoro, tempo libero, ambiente e sviluppo territoriale entro il 2040: ecco cosa vogliono gli svizzeri. SSIC
[3] Rete Risorse Minerarie Svizzera NEROS

La costruzione di infrastrutture – la linfa vitale della Svizzera



Situazione iniziale
La mobilità e la moderna infrastruttura di trasporto sono importanti fattori di successo per la Svizzera. Attuando soluzioni complesse per la mobilità che rispondono alle esigenze del futuro, il settore delle costruzioni contribuisce a un flusso del traffico efficiente e indipendente dal mezzo di trasporto. Conciliando amici e famiglia, luogo di residenza e di lavoro, spazio vitale e tempo libero, il nostro settore garantisce alla popolazione svizzera la libertà di movimento e garantisce un'elevata qualità di vita. Inoltre le infrastrutture garantiscono il trasporto delle merci e i flussi di turisti e costituiscono le fondamenta per lo sviluppo economico della Svizzera. Per le utenti e gli utenti delle infrastrutture di trasporto le limitazioni devono essere possibilmente di lieve entità. Per questo motivo i lavori di costruzione e manutenzione vengono spesso svolti di notte e nei fine settimana senza fermare il traffico.

Considerare la mobilità nel suo insieme
Affinché la Svizzera possa mantenere la sua elevata qualità di vita, è necessaria una visione pragmatica e aperta che comprenda tutti i mezzi di trasporto. La popolazione svizzera desidera anche in futuro una mobilità individuale.[4] Concetti di mobilità unilaterali, come la messa al bando delle auto da certe grandi città a favore di presunti paesaggi urbani contemporanei, non tengono conto dei bisogni della popolazione. Invece di mettere i diversi mezzi di trasporto l'uno contro l'altro, è opportuno conciliarli e garantire che tutti gli utenti della strada siano presi in considerazione. Occorre definire come i diversi mezzi di trasporto possano completarsi fino all'ultimo chilometro in una catena di mobilità multimodale. Per far fronte a questa complessa sfida, non servono dibattiti ideologici, ma un approccio neutrale che tenga conto della realtà per rispondere alle esigenze della popolazione.

Traffico ferroviario
Con la «fase di ampliamento delle ferrovie 2035» e il «programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP)» sono previsti grandi progetti per il prossimo decennio. Ciononostante, alcune linee ferroviarie raggiungono già ora i loro limiti di capacità in determinate ore di punta.

Pertanto, è necessaria una strategia su come la ferrovia vuole affrontare queste ore di punta. Le ore di punta da sole non possono essere combattute. Sono necessarie idee su come aumentare la capacità dei tracciati. Questo avrebbe un effetto collaterale positivo: l'infrastruttura garantisce l'affidabilità della ferrovia.

Traffico individuale motorizzato (strada)
La discriminazione dogmatica dell'auto equivale a stigmatizzare le nuove propulsioni, che però sono sempre più importanti come parte di una forma di mobilità combinata. Nel novembre 2020 più di un terzo dei veicoli di nuova immatricolazione in Svizzera (35.5 %) era dotato di una propulsione alternativa.[5] La modernizzazione del trasporto individuale lo rende di nuovo interessante e ne favorisce l'ulteriore sviluppo. Le propulsioni alternative sono quindi una risposta diretta alle esigenze della popolazione. Le città e gli agglomerati del futuro devono tener conto delle innovazioni nello sviluppo e nell'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto. Si tratta di affrontare per tempo i lavori di pianificazione e di investire nel traffico stradale in rinnovamenti, manutenzione e potenziamento mirato delle infrastrutture.

Invece di mettere i diversi mezzi di trasporto l'uno contro l'altro, è opportuno conciliarli

Traffico dovuto ad attività economiche
Oltre alla mobilità individuale, devono essere garantite anche la logistica e l'approvvigionamento di merci. Lo riconosce anche la Confederazione in un'analisi.[6] Pertanto, le soluzioni





future che vanno dalle strutture di trasbordo al supporto per le imprese locali devono essere incluse nella pianificazione della mobilità globale. La distribuzione capillare delle merci deve essere assolutamente garantita. Gran parte del traffico commerciale circola nelle aree urbane, dove è necessaria una pianificazione particolarmente accurata, senza discriminazioni nei confronti di un modo di trasporto. Gli elementi che aumentano l'efficienza sono accettabili, purché non siano intrisi di ideologie.

Il mantenimento in prospettiva del valore delle strade cantonali non è attualmente garantito in modo generalizzato

Traffico lento

Il traffico lento aumenta in modo massiccio soprattutto grazie ai mezzi di trasporto elettrici. Tuttavia, questo porta a conflitti e incidenti lungo le infrastrutture di trasporto esistenti. È quindi necessario un piano di trasporto a sé stante per il traffico lento. Il traffico motorizzato e il traffico lento non devono contrastarsi, ma devono integrarsi a vicenda. Mantenendo la propria infrastruttura, il traffico lento diventa molto più attraente e sicuro. Poiché il traffico lento si svilupperà soprattutto nelle aree urbane, la questione è di competenza dei Cantoni, delle città e dei cantoni.

Manutenzione delle infrastrutture di trasporto esistenti

Si può supporre che il mantenimento in prospettiva del valore delle strade cantonali non sia attualmente garantito in modo generalizzato e che quindi i lavori di risanamento non abbiano luogo o abbiano luogo solo con ritardo. Questo porterà a notevoli oneri finanziari aggiuntivi in futuro. Il settore pubblico può evitarlo identificando le misure strutturali in una fase iniziale e attuandole per tempo.[7] I proprietari delle infrastrutture di trasporto sono pertanto invitati a elaborare un piano accurato per il mantenimento delle infrastrutture di trasporto. Al contempo le infrastrutture di trasporto devono essere considerate come possibili centri di produzione energetica.

Spostamento dei collegamenti di trasporto sotto terra

Utilizzando il sottosuolo rispettiamo il suolo. Nelle aree urbane molto densamente edificate, il sottosuolo offre nuove soluzioni nell'ambito della mobilità e della densificazione. In città, come in campagna, l'uso più sistematico del sottosuolo aiuta a preservare la risorsa sempre più scarsa del suolo. In futuro l'utilizzo del sottosuolo dovrà essere regolamentato in modo da rendere più semplice ed efficiente l'attuazione dei progetti infrastrutturali.

Reti di approvvigionamento

I requisiti delle reti di approvvigionamento e smaltimento sono in costante crescita. Non solo devono continuamente aumentare le proprie capacità, ma vengono anche rapidamente trascurate. A tal fine i Cantoni devono elaborare una pianificazione precisa su come ampliare e mantenere in funzione le reti. L'edilizia, con la sua notevole quantità di materiali riutilizzabili, è un'attività che rientra nell'economia circolare. Nell'ambito dell'economia circolare questi flussi di materiali devono essere coordinati a livello sovraregionale, includendo anche i punti di prelievo della ghiaia e il deposito nelle reti di approvvigionamento e smaltimento.

Finanziamento garantito

La mobilità sempre più complessa ha il suo prezzo. I due fondi per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e il FOSTRA, approvati dal popolo, sono fondamentali per effettuare gli investimenti necessari. Tuttavia, la loro copertura attraverso l'imposta sugli oli minerali è in calo e diminuirà ulteriormente con l'avvento delle propulsioni alternative. La modernizzazione delle propulsioni apre nuove prospettive per il trasporto individuale, che sta vivendo una rivalutazione e ha bisogno di investimenti. Questi dovrebbero essere garantiti da modelli di finanziamento che non sono legati a un

L'uso più sistematico del sottosuolo aiuta a preservare la risorsa sempre più scarsa del suolo



tipo specifico di propulsione. Per garantire il finanziamento a lungo termine del FIF e del FOSTRA, la SSIC sostiene modelli in cui l'infrastruttura di trasporto ricorre a una tassa sui chilometri percorsi. Il modello, tuttavia, non deve andare a discapito delle aree periferiche, che dipendono dal traffico motorizzato.

Costruzione efficiente dell'infrastruttura

In Svizzera, di solito ci vuole fino a una generazione dalla pianificazione alla messa in servizio dei grandi progetti infrastrutturali. Tuttavia, lo sviluppo sociale e le esigenze della popolazione e dell'economia stanno crescendo molto più rapidamente. I requisiti di progettazione e realizzazione stanno diventando sempre più complessi con l'aumento della densificazione. Le autorità devono semplificare e accelerare le procedure amministrative per consentire ai progetti di tenere il passo di un mondo in evoluzione e di una mobilità sempre più impegnativa.

Le autorità devono semplificare e accelerare le procedure amministrative

Per poter migliorare in futuro la collaborazione tra committenti e imprese edili, sono stati introdotti nuovi approcci. Affinché il nuovo potenziale possa essere sfruttato, tutte le parti interessate devono essere disposte a fare esperienze. È giunto il momento di sperimentare nuovi modelli. Con l'«alleanza progettuale» o la «collaborazione cooperativa» sono disponibili i primi spunti che attendono di essere sperimentati.

Richieste di costruzione di infrastrutture

- La Svizzera ha bisogno di infrastrutture di trasporto efficienti. La politica deve riconoscere il crescente bisogno di mobilità. I modi di trasporto dovrebbero completarsi a vicenda e non competere tra loro.
- Fermarsi costa, sia in auto, in treno o in bicicletta. Le strozzature del traffico devono essere eliminate ampliando i trasporti pubblici in base alle necessità, il TMP o accettando il traffico lento. Gli sforzi della mobilità devono essere diretti verso un traffico fluido, senza ideologie.
- È necessario avviare lo sviluppo di un'infrastruttura per il traffico lento. L'odierna legge sulle vie ciclabili è solo un inizio. Un'interessante infrastruttura per il traffico lento nell'agglomerato può aiutare a tenere sotto controllo la situazione sempre più grave sulle strade d'agglomerato.
- I proprietari delle infrastrutture di trasporto devono elaborare un piano per garantire la manutenzione permanente delle infrastrutture di trasporto esistenti. Con l'aumento della popolazione, la Svizzera non può permettersi di perdere le vie di comunicazione.
- Per i futuri progetti di infrastrutture di trasporto, deve essere disponibile il sottosuolo, in particolare negli agglomerati. In questo modo si può continuare a densificare all'interno della zona edificabile e non si sprecano terreni preziosi. A tal fine, però, si deve poter costruire nel sottosuolo contando sulla certezza del diritto e su chiare condizioni quadro.
- L'affidabilità delle reti di approvvigionamento e smaltimento è un requisito indispensabile dell'infrastruttura di base Svizzera. I Cantoni devono, pertanto, elaborare una pianificazione dell'ampliamento e della manutenzione delle reti di approvvigionamento e smaltimento per evitare delle lacune.
- La garanzia dei fondi per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto deve essere considerata prioritaria. Nel prossimo futuro i fondi non verranno più alimentati con le imposte sulle energie fossili. È quindi necessaria una soluzione orientata al futuro, applicabile in base al principio di causalità a tutti i proprietari di infrastrutture di trasporto.
- Per poter costruire le vie di trasporto della Svizzera, sono necessarie procedure più rapide ed efficienti per l'approvazione dei progetti infrastrutturali. I progetti di oggi richiedono troppo tempo e quindi non possono tenere il passo con il ritmo dello sviluppo.
- Si devono adottare e promuovere nuove forme di cooperazione per i progetti di costruzione. Le nuove forme promettono forme di collaborazioni migliori a vantaggio di entrambe le parti, sia del committente sia dell'impresa edile.

[4] Mobilità, spazio vitale, lavoro, tempo libero, ambiente e sviluppo territoriale entro il 2040: ecco cosa vogliono gli svizzeri. SSIC
[5] Ibrido, elettrico, a gas naturale o cella a combustibile
[6] ARE. Traffico urbano dovuto ad attività economiche. Rapporto finale
[7] Infra Suisse. Analisi delle condizioni e conservazione del valore delle strade cantonali svizzere

L’edilizia è il punto di forza della Svizzera



Situazione iniziale
La densificazione delle città per proteggere il paesaggio montano non deve fermare lo sviluppo delle regioni periferiche. Per gli abitanti delle regioni montane occorrono prospettive e condizioni di vita allettanti. Solo così freniamo l’esodo dalle campagne e promuoviamo la coesione del nostro Paese.

Consentire lo sviluppo delle regioni periferiche
Dinamiche di sviluppo in queste regioni significa posti di lavoro. L’edilizia crea numerosi posti di lavoro nelle regioni montane e rurali. In tali regioni, la costruzione è nella top 3 dei settori dei datori di lavoro. Grazie al suo ruolo economico importante e ai numerosi posti di lavoro, l’edilizia è in grado di offrire soluzioni che hanno un impatto diretto sulle prospettive di sviluppo delle diverse regioni.

Infrastruttura digitale

Con l’introduzione della digitalizzazione e delle nuove tecnologie nascono nelle regioni periferiche nuovi modelli di lavoro. È un grande vantaggio per queste regioni. Non solo offrono condizioni di vita molto interessanti, ma sono anche in grado di attrarre giovani professionisti ben formati attraverso posti di lavoro in settori promettenti.

Il lancio dell’infrastruttura digitale, specialmente la tecnologia in fibra ottica e il 5G, deve procedere più rapidamente. Questo darà alle regioni periferiche la possibilità di svilupparsi ulteriormente. Le principali valli possono così trasformarsi in nuovi centri economici, attirando in particolare giovani. Proprio in periferia, dove il potenziale turistico è ridotto, ci potrebbero essere conseguenze positive sullo sviluppo e sulla conservazione dei gruppi di popolazione che svolgono un’attività lavorativa.

Costruire al di fuori della zona edificabile

La netta separazione tra area edificabile e area non edificabile è un elemento indispensabile della pianificazione del territorio. L’edilizia consentita al di fuori delle zone edificabili deve comunque essere flessibile per poter sfruttare il potenziale di sviluppo. I cantoni montani e rurali dipendono dalle possibilità di sviluppo. La popolazione svizzera vuole di nuovo trascorrere più vacanze in

Per gli abitanti delle regioni montane occorrono prospettive e condizioni di vita allettanti





Svizzera.[8] Perché questo accada, le aree periferiche devono potersi sviluppare.

L'edilizia come importante datore di lavoro

Oggi il settore principale della costruzione offre importanti posti di lavoro, soprattutto nelle regioni periferiche. Il ramo vuole continuare a farlo anche in futuro. Tuttavia, nella lotta per la forza lavoro dipende da fattori esterni. Per rimanere un datore di lavoro interessante, sono necessari alcuni cambiamenti.

L'edilizia vuole continuare a offrire importanti posti di lavoro anche in futuro

Diritto del lavoro liberale

Le condizioni di lavoro nel settore principale della costruzione sono troppo regolamentate per effetto della legge sul lavoro, del Contratto nazionale mantello per l'edilizia principale (CNM) e di diversi contratti collettivi di lavoro locali. Gli innumerevoli requisiti derivanti dall'evolvere delle esigenze dei clienti rappresentano una grande sfida per gli impresari edili. Per restare competitivi e mantenere posti di lavoro qualificati, occorre maggiore flessibilità.

Pertanto servono più che mai nuovi e innovativi modelli di orario di lavoro. In confronto a settori vicini e concorrenti, i costi salariali sono sostanzialmente più elevati e determinano svantaggi concorrenziali, Gli svantaggi sono aggravati da ulteriori costi salariali accessori specifici del settore, come ad esempio il contributo per il pensionamento anticipato (PEAN) o per il Parifonds. La competitività del settore principale della costruzione non deve essere ulteriormente limitata da ulteriori imposte e tasse di legge.

Assicurazioni sociali pagabili

La previdenza professionale necessita urgentemente di una revisione. In particolare nel caso delle casse pensioni a carattere commerciale del settore delle costruzioni è importante che venga ridotta l'aliquota di conversione per la parte obbligatoria. Affinché una riforma possa conquistare la maggioranza politica sono necessarie misure di compensazione per una generazione intermedia. Ciononostante bisogna restare fedeli al comprovato principio del modello dei tre pilastri ed evitare di mescolare i sistemi pensionistici. In questo modo le imprese di costruzione possono tenere sotto controllo i contributi LPP.

Partenariato sociale proiettato verso il futuro

L'obiettivo di un partenariato sociale è che i partner definiscano insieme condizioni quadro che offrano stabilità e sicurezza al settore, assicurino l'esistenza e i posti di lavoro e mantengano e migliorino la competitività delle imprese. Per le organizzazioni dei lavoratori, il settore principale della costruzione è un attraente campo di battaglia dal forte carattere simbolico. Per i datori di lavoro, il partenariato sociale deve offrire un controvalore misurabile.

Infrastrutture di trasporto

Il dinamismo di una regione di montagna dipende fortemente da un'infrastruttura di trasporto adeguata alle esigenze degli abitanti e che tenga conto anche dei numerosi turisti, per i quali le zone montane sono principalmente una destinazione turistica.

È necessario riconoscere l'importanza strategica dell'infrastruttura per le regioni turistiche

Affinché le vie d'accesso e la mobilità si adattino alle necessità, è necessario un cambio di mentalità che abbandoni il credo odierno, in cui l'utilizzo dell'infrastruttura determina il suo sviluppo e la sua manutenzione, per riconoscere l'importanza strategica dell'infrastruttura per le regioni turistiche, che talvolta devono affrontare forti fluttuazioni stagionali.

Strategia energetica

Le zone periferiche hanno l'importante compito di garantire l'approvvigionamento di energia idroelettrica nel nostro Paese, che viene utilizzata dalla maggior parte della popolazione svizzera e dall'economia. Con il



boom della mobilità elettrica, la domanda di elettricità continuerà ad aumentare, mentre al contempo certe correnti politiche mettono in discussione le principali fonti energetiche. La domanda supera l'offerta. Pertanto le grandi e potenti centrali elettriche devono essere valutate nel loro complesso. L'energia idroelettrica deve essere promossa nelle regioni periferiche e montane, se si intende soddisfare la domanda e raggiungere gli obiettivi climatici. Gli ostacoli allo sviluppo sono tuttavia considerevoli e ritardano o addirittura impediscono nuovi progetti, anche se sono indispensabili per l'approvvigionamento energetico della Svizzera. L'infrastruttura energetica locale sta rapidamente andando incontro a resistenze e, pertanto, serve un piano chiaro che ne illustri le effettive modalità di realizzazione e consenta di raggiungere una produttività energetica interna possibilmente elevata.

L'energia idroelettrica deve essere promossa nelle regioni periferiche e montane, se si intende soddisfare la domanda e raggiungere gli obiettivi climatici

Richieste di opportunità di sviluppo eque per le regioni periferiche

- Le infrastrutture digitali devono diffondersi anche nelle regioni periferiche. Nelle cosiddette valli centrali[9] si dispiega così tutta la gamma di possibilità dello sviluppo digitale che può quindi fermare la migrazione dalle zone rurali.

- I Cantoni montani e rurali devono avere più libertà di realizzare progetti di costruzione specifici al di fuori della zona edificabile. Al di fuori delle zone edificabili non deve prevalere una cultura dogmatica dei divieti, ma devono esserci possibilità di sviluppo mirato.

- Il settore dell'edilizia deve continuare ad essere un datore di lavoro interessante anche in futuro. A tal fine, il diritto del lavoro deve adeguarsi ai nuovi sviluppi e offrire una maggiore flessibilità. La previdenza professionale deve essere garantita per il futuro. Tuttavia, deve essere ancora pagabile dai datori di lavoro. E serve un partenariato sociale competitivo. Non serve a nulla se il settore deve simbolicamente sostenere lotte ideologiche.

- Le infrastrutture di trasporto nelle regioni periferiche devono essere potenziate più facilmente. Già oggi le infrastrutture sono spesso insufficienti e congestionate. Questo aspetto si accentuerà in futuro.

- Le centrali energetiche devono poter essere ampliate più facilmente. Le centrali idroelettriche sono considerate come fornitori di energia pulita, ma sono osteggiate per la presunta tutela della natura. Queste contraddizioni devono essere eliminate e le centrali idroelettriche devono essere riconosciute come potenziale di sviluppo per le zone di montagna. L'infrastruttura locale di approvvigionamento energetico deve essere resa possibile da una pianificazione positiva e si deve perseguire l'obiettivo di una produttività energetica interna possibilmente elevata.

[8] Mobilità, spazio vitale, lavoro, tempo libero, ambiente e sviluppo territoriale entro il 2040: ecco cosa vogliono gli svizzeri. SSIC
[9] Avenir Suisse. Valli centrali. www.avenir-suisse.ch/it/publication/valli-centrali/

SBV
SSE
SSIC

www.agenda125.ch

Giugno 2023

Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Weinbergstrasse 49 / Casella postale / 8042 Zurigo
+41 58 360 76 00 / verband@baumeister.ch / www.baumeister.ch