

Adottato il 12 febbraio 2022 dell'Assemblea dei delegati (AD) del PLR.I Liberali Radicali.

Infrastrutture: rimanere al top

Documento di posizione

Infrastrutture affidabili, moderne e di qualità sono indispensabili alla prosperità del nostro paese e dei suoi abitanti. Infrastrutture di prim'ordine, in favore delle quali il PLR.I Liberali Radicali si è sempre battuto, costituiscono la base della crescita economica e dell'impiego e assicurano il finanziamento del budget dello Stato. La pianificazione e il finanziamento durevole delle nostre infrastrutture devono quindi essere garantiti a lungo termine. Ovunque laddove possibile, lo Stato è chiamato unicamente a garantire le condizioni quadro affinché le aziende possano intervenire con gli investimenti nelle infrastrutture, quanto più mirati possibile. Il PLR si impegna quale unico partito in modo conseguente per l'innovazione e per soluzioni orientate al futuro, si batte contro le posizioni ostili al progresso nel settore del traffico viaggiatori, della logistica, dell'aviazione, delle telecomunicazioni e della gestione dei rifiuti.¹

1. Trasporto delle persone

La rete per il trasporto delle persone costituisce una delle principali componenti della nostra infrastruttura. La crescente mobilità riflette la nostra prosperità e non deve essere avversata. Il finanziamento di questa rete deve essere assicurato a lungo termine. I diversi metodi di trasporto si completano e non devono essere posti in competizione gli uni con gli altri. La Svizzera deve continuare a giocare il proprio ruolo di pioniere in materia di innovazione e puntualità.

Agiamo secondo i seguenti principi:

Sostenibilità ecologica, sociale ed economica: i veicoli che utilizzano combustibili alternativi sono benvenuti per ragioni di politica climatica ed energetica, ma devono anche contribuire al finanziamento delle infrastrutture.

Libertà d'azione per il settore privato: l'azione dello Stato si limita a creare condizioni quadro adeguate.

Apertura internazionale e orientamento globale: la Confederazione si impegna affinché la Svizzera sia integrata in modo ottimale nella rete europea dei trasporti per quanto riguarda il trasporto ferroviario e stradale.

Progresso e tecnologia: la Svizzera si affida alle nuove tecnologie per rendere i trasporti più efficienti e per utilizzare meglio le infrastrutture e combatte contro le tendenze anti-progressiste.

¹ L'approvvigionamento in elettricità è trattato separatamente, nella risoluzione "Meno controversie, più potere".

Come avanzare insieme:

1.1 Finanziamento e manutenzione delle infrastrutture

Con l'aumento dell'utilizzo di veicoli a propulsione alternativa, le entrate dai fondi esistenti (FOSTRA) diminuiranno. In queste condizioni, il finanziamento per la manutenzione della rete attuale e degli investimenti già previsti per i prossimi decenni non è più garantito a lungo termine.

Soluzioni di finanziamento alternative: in futuro, i veicoli a propulsione alternativa, che attualmente non sono tassati direttamente alla pompa di benzina, dovranno anch'essi contribuire al finanziamento delle infrastrutture. Nuovi strumenti di tassazione e di finanziamento devono essere esaminati per l'elettromobilità e altri metodi di propulsione, che attualmente stanno vivendo una forte crescita. Questi strumenti dovrebbero includere anche soluzioni intermodali. Come primo passo, la Confederazione deve fare uso della sua competenza ai sensi dell'articolo 131, paragrafo 2, della Costituzione federale.

Neutralità delle entrate per lo Stato: nel complesso, cioè per tutti i metodi di trasporto, la mobilità non dovrebbe essere resa più costosa. Le nuove entrate dello Stato sono compensate dall'abolizione delle tasse esistenti.

Trasparenza dei costi: è necessario aumentarla in modo che i cittadini siano più consapevoli dei costi dei diversi metodi di trasporto. Oggi, la copertura dei costi del trasporto ferroviario è di appena del 40%, un fatto poco noto.

Migliore gestione delle risorse del personale: il necessario sviluppo e manutenzione dell'infrastruttura non deve essere bloccato dalla mancanza di personale. Si devono prevenire possibili colli di bottiglia. Questo vale anche per il numero di conducenti di locomotive e di autobus.

Partenariati pubblico-privato: una più stretta cooperazione tra lo Stato e il settore privato nel quadro di partenariati dovrebbe essere in grado di contribuire alla riduzione delle spese pubbliche in futuro. La Svizzera deve rimanere aperta a questo strumento e non perseguire una politica dogmatica.

Nessuna sovraregolamentazione: le imprese di trasporto devono mantenere la loro libertà imprenditoriale. La tendenza all'aumento del numero di regolamenti nel settore è da contrastare.

1.2 Nuove tecnologie di propulsione

Neutralità tecnologica: bisogna incoraggiare l'innovazione e la competizione tra le idee. Le aziende dovrebbero essere in grado di sviluppare e testare i migliori propulsori verdi disponibili senza inutili ostacoli. In questo modo, il potenziale ottimale di tutte le tecnologie può essere sfruttato. I divieti tecnologici richiesti dalla sinistra vanno costantemente contrastati.

Infrastrutture di ricarica e serbatoi (elettrici e a idrogeno): lo Stato deve garantire le giuste condizioni quadro in modo che gli attori privati possano espandere rapidamente la rete in linea con lo sviluppo della domanda. L'utilizzo di una parte delle entrate del finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS) per incoraggiare lo sviluppo di questa infrastruttura dovrebbe essere studiato.

1.3 Organizzazione del sistema e utilizzo delle infrastrutture

Condivisione dei dati: lo scambio di dati e l'accessibilità dei sistemi di distribuzione del trasporto pubblico concessi a parti esterne devono essere garantiti per incoraggiare la concorrenza e quindi l'innovazione.

Un biglietto per viaggio: va perseguita l'implementazione di soluzioni di trasporto integrate, che includano tutte le modalità di trasporto: l'obiettivo è quello di poter acquistare un solo biglietto per viaggio, che permetta l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto (car-sharing, bicicletta, treno, scooter elettrico, ecc.).

Concorrenza: la concorrenza nel trasporto ferroviario a lunga distanza dovrebbe portare a una maggiore innovazione e a una migliore qualità, a condizione che siano stabilite regole chiare e che l'orizzonte di pianificazione sia abbastanza ampio. Le concessioni dovrebbero essere assegnate in un lasso di tempo che dia alle imprese ferroviarie il tempo di procedere ad investimenti.

Mobility pricing: il Mobility pricing che copre tutte le modalità di trasporto potrebbe essere usato come nuovo strumento di finanziamento. Il sistema è però molto complicato, quindi il PLR sostiene studi approfonditi sul Mobility pricing. Tuttavia, questo sistema deve essere intermodale e sostituire completamente l'attuale finanziamento dei trasporti.

Digitalizzazione: la mobilità sarà progressivamente digitalizzata nei prossimi anni. La digitalizzazione faciliterà l'uso senza barriere di diverse modalità di trasporto per un unico viaggio. È necessario creare il quadro normativo e infrastrutturale per i veicoli autonomi. Lo sviluppo del 5G è necessario anche per questo.

Veicoli a guida autonoma: gli sviluppi tecnologici nella guida autonoma stanno avanzando velocemente. Affinché la Svizzera rimanga compatibile a livello internazionale e possa beneficiare di questi vantaggi tecnologici, il Consiglio federale deve poter reagire in modo flessibile e in tempo reale ai futuri sviluppi tecnici e giuridici. L'ammissione e l'uso di veicoli automatizzati e a guida autonoma dovrebbero quindi essere regolati da un'ordinanza, come richiesto dal gruppo liberale-radicalo nella sua mozione [17.3049](#).

1.4 Sistemi di trasporto

Autostrade: l'espansione della rete è basata sul bisogno. Ad esempio, la A2 e la A1 devono essere allargate ad almeno sei corsie nei punti chiave (tre in ogni direzione). I progetti adottati a livello nazionale devono essere sostenuti attivamente anche nei cantoni, affinché possano essere attuati rapidamente.

Rete ferroviaria federale: l'asse est-ovest deve essere sviluppato in modo coordinato e rapido per costituire, insieme all'asse nord-sud (NTFA), "la croce federale della mobilità". Un livello di velocità uniforme dovrebbe essere raggiunto su queste linee, aumentando allo stesso tempo la frequenza del servizio.

Traffico ferroviario regionale: le compagnie di trasporto devono essere in grado di costituire delle eccedenze nel traffico regionale di passeggeri. Qualsiasi utilizzo dei profitti deve essere usato come riserva finanziaria per l'innovazione. La privatizzazione è da incoraggiare.

Mobilità dolce: la mobilità dolce è fondamentale per la questione del primo e dell'ultimo miglio di un viaggio. Gli autobus elettrici su richiesta, gli scooter elettrici e le biciclette elettriche possono dare un importante contributo all'attrattiva del trasporto pubblico. Lo Stato stabilisce le condizioni quadro, ma non dovrebbe offrire i servizi in prima persona.

2. Logistica

La logistica e il trasporto merci costituiscono una parte essenziale della nostra infrastruttura. L'uso della strada e della ferrovia deve essere coordinato in modo efficace. Il principio della cooperazione paritaria tra le diverse modalità di trasporto, se possibile senza l'intervento dello Stato, è la via da seguire. Sono necessari hub multimodali, che comprendano anche l'aviazione. L'attuale strategia di indebolire il traffico stradale e quindi rafforzare quello ferroviario deve essere abbandonata. Invece, il potenziale di entrambe le modalità di trasporto

deve essere utilizzato in modo efficace, offrendo così una semplificazione della logistica multimodale. Si tratta quindi di rafforzare il trasporto ferroviario delle merci secondo i principi del mercato, in modo che la ferrovia possa svilupparsi allo stesso modo del trasporto su gomma, data la sua velocità e redditività.

Agiamo secondo i seguenti principi:

Sostenibilità ecologica, sociale ed economica: i nuovi sistemi di logistica e di trasporto sono rispettosi del clima, neutrali a livello di emissioni e di rumore ed economicamente efficienti. La modernizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto rappresentano importanti prerequisiti per le nuove forme di mobilità (ad esempio attraverso partenariati pubblico-privato).

Libertà d'azione per il settore privato: sono necessarie condizioni quadro favorevoli alle imprese - compresi gli incentivi agli investimenti - in modo che forme alternative di propulsione (indipendenti dalla tecnologia e dal marchio) e concetti operativi possano essere introdotti e diffusi senza inutili regolamentazioni dettagliate.

Apertura internazionale e orientamento globale: la Confederazione deve garantire un'integrazione ottimale della Svizzera nella rete ferroviaria europea.

Progresso e tecnologia: la Svizzera si affida alle nuove tecnologie per rendere la logistica più efficiente. Combatte contro le tendenze contrarie al progresso.

Come avanzare insieme:

2.1 Strada: nessuna penalizzazione

Rete stradale: l'espansione della rete segue l'evoluzione della domanda. Questo significa, per esempio, che l'A2 e l'A1 saranno allargate a sei corsie (tre in ogni direzione). I progetti adottati a livello nazionale devono essere sostenuti attivamente anche nei cantoni, affinché possano essere attuati rapidamente.

TTPCP: il metodo attuale (nessun cambiamento nel sistema) e il livello delle tariffe saranno mantenuti.

Pari opportunità: parità di trattamento tra veicoli pesanti (camion) e veicoli leggeri (furgoni) per il trasporto professionale di merci per quanto riguarda l'ordinanza sull'orario di lavoro e i periodi di riposo, tenendo conto degli sviluppi nell'UE.

Parcheggi: creazione di un numero sufficiente di parcheggi per veicoli commerciali per poter rispettare i periodi di riposo prescritti dalla legge.

2.2 Ferrovia: parità di trattamento con il trasporto passeggeri

Pari diritti: lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è anche orientato alle esigenze del trasporto merci, non solo del trasporto passeggeri.

Sedi logistiche: la Confederazione e i Cantoni faranno in modo che in futuro vi siano sufficienti sedi logistiche negli agglomerati. I progetti di hub multimodali saranno sostenuti come priorità nei programmi di agglomerato.

Internazionale: per garantire la politica di trasferimento del traffico di transito e la sicurezza dell'approvvigionamento nazionale, le connessioni con la rete ferroviaria europea devono essere sviluppate e adattate alle nostre capacità. Solo in questo modo il potenziale del corridoio di 4 metri può essere pienamente sfruttato. La Confederazione è anche impegnata nel prolungamento della linea dalla riva sinistra del Reno alla Francia.

Trasporto di merci pericolose: il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato, per quanto possibile, sulla rete ferroviaria in modo sicuro ed economico. Sui tratti di rete densamente edificati, in particolare negli agglomerati urbani, le autorità pubbliche interessate garantiranno l'adozione di misure di sicurezza supplementari. Si dovrebbe esaminare la possibilità di utilizzare a questo scopo una parte delle entrate dell'imposta sul valore aggiunto.

Cargo Sous Terrain: questo progetto innovativo e ambizioso dovrebbe contribuire ad alleggerire la rete stradale e quindi ad assorbire meglio la crescita del traffico merci (aumento dei volumi di merci del 25% dal 2010 al 2030). Grazie a condizioni quadro liberali, questo progetto dovrebbe essere in grado di progredire rapidamente. La decisione se realizzare il progetto deve essere lasciata agli investitori privati.

2.3 Vie d'acqua – Porti del Reno: garantire i collegamenti

I container e le merci "sfuse" (prodotti petroliferi, materiali da costruzione, ma anche prodotti agricoli) raggiungono la Svizzera soprattutto via acqua.

Assicurare il futuro della via navigabile e dell'infrastruttura portuale: il percorso è assicurato dall'abbassamento del canale navigabile, dalle chiuse aggiuntive e dai sistemi di informazione digitale per le previsioni del livello dell'acqua.

Distribuzione finale: sono necessari buoni collegamenti ferroviari con i porti e, in generale, una migliore accessibilità dei porti stessi.

3. Aviazione

L'aviazione civile rappresenta una parte essenziale della nostra infrastruttura e un efficiente fornitore di servizi di trasporto pubblico internazionale di passeggeri. L'infrastruttura dell'aviazione, compresi gli aeroporti nazionali e gli aerodromi regionali, è un'importante infrastruttura di rete interconnessa. La loro pianificazione a lungo termine deve essere ben pensata e i finanziamenti devono essere garantiti. Il traffico aereo di merci è essenziale per le industrie di esportazione come i prodotti farmaceutici, gli orologi e i gioielli. Più del 40% del valore delle esportazioni svizzere lascia il paese per via aerea.

Agiamo secondo i seguenti principi:

Sostenibilità ecologica, sociale ed economica: in futuro, nuovi sistemi di propulsione e carburanti saranno utilizzati nell'aviazione. Nel prossimo futuro porteranno quindi notevoli miglioramenti in termini di clima, rumore e consumo energetico.

Libertà d'azione per il settore privato: gli aeroporti nazionali e regionali devono avere il maggior margine di manovra possibile. La loro competitività internazionale in termini di costi va garantita. Gli interessi nazionali dell'aviazione hanno la precedenza sugli interessi individuali locali.

Apertura internazionale e orientamento globale: i collegamenti diretti con i centri economici mondiali e la garanzia di questi collegamenti sono essenziali per la nostra economia orientata all'esportazione.

Progresso e tecnologia: lo Stato stabilisce le giuste condizioni quadro per il rapido progresso della decarbonizzazione nell'aviazione. A questo scopo, il campo di ricerca "Sustainable Aviation" (SAF) va sostenuto nelle università. La cooperazione nazionale e internazionale attraverso le università è di vitale importanza per il progresso della scienza dell'aviazione. Nel campo delle SAF, le percentuali di miscelazione dei carburanti devono

essere stabilite con un raffronto internazionale e le infrastrutture di produzione devono essere sviluppate con il settore privato quale investitore.

Come avanzare insieme:

3.1 Aeroporti internazionali: creare capacità sufficienti

Manutenzione, pianificazione, sviluppo e finanziamento: è necessario un piano a lungo termine per determinare come evolverà l'aviazione negli anni a venire. Gli aeroporti e gli aerodromi regionali dovrebbero potersi sviluppare senza ostacoli, tenendo conto del prevedibile aumento della domanda. Il finanziamento dell'infrastruttura deve essere assicurato a lungo termine.

Flessibilità: gli orari di funzionamento degli aeroporti internazionali devono essere ottimizzati e i picchi operativi attenuati il più possibile. Inoltre, dovrebbe essere possibile trasferire l'aviazione generale e d'affari nei campi d'aviazione esistenti nelle vicinanze.

Funzione di hub e cooperazione internazionale: la Confederazione riconosce l'importanza di un hub dell'aviazione sul proprio territorio e si impegna per il suo sviluppo. La Confederazione sostiene gli sforzi per semplificare la struttura dello spazio aereo a livello internazionale, in particolare il progetto del "cielo unico europeo", così come un uso più flessibile dello spazio aereo (attraverso l'uso della tecnologia GPS).

3.2 Aeroporti regionali

Pensare a lungo termine: va garantito il mantenimento e il funzionamento degli aeroporti regionali come infrastrutture interconnesse di importanza nazionale. Una volta chiuso un aeroporto, non può essere riaperto. Pertanto, le decisioni drastiche devono essere attentamente considerate.

Utilizzare il potenziale esistente: gli aeroporti regionali sono sempre più utilizzati come aeroporti sostitutivi degli aeroporti nazionali. Un loro uso più intensivo deve essere reso possibile e sostenuto in futuro nel campo del trasporto passeggeri.

Controllo del traffico aereo: il controllo del traffico aereo è un compito dello Stato. I suoi costi devono quindi essere sostenuti dallo Stato. Gli aeroporti regionali dipendono dai servizi statali, poiché non possono permettersi di pagare questi costi da soli.

3.3 Competitività internazionale e regolamentazione

La competitività internazionale dei costi degli aeroporti nazionali e regionali deve essere garantita.

Nessuna sovraregolamentazione: ci opponiamo ad una "Swiss Finish" e il margine di manovra concesso dall'EASA nell'adozione delle norme internazionali va pienamente sfruttato dalle autorità svizzere. Inoltre, la Svizzera deve essere in grado di sfruttare appieno il potenziale delle nuove tecnologie, come i droni, in particolare nel campo della logistica. I regolamenti varati in fretta e furia non sono appropriati a questo scopo.

4. Telecomunicazioni

Le moderne reti di telecomunicazione rappresentano una parte essenziale della nostra infrastruttura. Lo Stato deve creare un quadro favorevole affinché le migliori reti del mondo continuino ad essere disponibili nel nostro paese e affinché il settore privato fornisca servizi d'eccellenza alla popolazione. I recenti sviluppi vanno nella

direzione sbagliata. Gli ostacoli legali e amministrativi all'introduzione del 5G devono essere rimossi in modo che una moderna rete di telecomunicazioni possa essere implementata.

Agiamo secondo i seguenti principi:

Sostenibilità ecologica, sociale ed economica: le moderne tecnologie di telecomunicazione eliminano i colli di bottiglia esistenti nel servizio in modo economico ed efficiente.

Libertà d'azione per il settore privato: la Confederazione è obbligata ad applicare il diritto federale e a dare istruzioni ai cantoni secondo le sue competenze. Questo assicura la necessaria sicurezza di pianificazione e di investimento per il settore privato.

Apertura internazionale e orientamento globale: la Svizzera partecipa alla cooperazione internazionale nella ricerca sulle nuove tecnologie nel settore delle telecomunicazioni (ad esempio 6G).

Progresso e tecnologia: la Svizzera deve prepararsi per tempo all'emergere di nuove tecnologie. La situazione vissuta con la tecnologia 5G, dove la Confederazione è stata troppo passiva, non deve ripetersi.

Come avanzare insieme:

4.1 5G: sosteniamo un rapido sviluppo

Il 5G ha un grande potenziale nei settori della mobilità, della salute, del risparmio energetico, della realtà virtuale, dell'industria, della sicurezza, dell'agricoltura e dell'ambiente, e può quindi contribuire anche al raggiungimento degli obiettivi di protezione del clima.

Informazioni: i cittadini devono essere correttamente informati sui telefoni cellulari e sui loro rischi per la salute. Le false informazioni e le teorie cospirative che bloccano lo sviluppo della rete devono essere combattute con risolutezza. La Confederazione deve svolgere un ruolo più attivo in questo settore, per esempio lanciando campagne d'informazione adeguate.

Sicurezza e stato di diritto: gli atteggiamenti passivi e dilatori da parte di alcune autorità edilizie, come a volte si è verificato con la rete 5G, saranno combattuti risolutamente in futuro. È richiesto un limite di tempo massimo (per istanza) entro il quale deve essere presa una decisione.

Internet via satellite: questa tecnologia può essere una soluzione per i villaggi di montagna e dovrebbe quindi essere liberalizzata. Sono i consumatori a decidere autonomamente se usare o meno questa tecnologia.

4.2 6G: prepararsi oggi

Il 6G dovrebbe essere lo standard della telefonia mobile nel 2030. Alcuni paesi puntano già oggi su questo standard.

Pietre miliari vincolanti: le linee guida per la prossima generazione devono essere stabilite rapidamente e chiaramente in modo che gli operatori delle telecomunicazioni abbiano la certezza del diritto. In futuro, vanno stabilite delle pietre miliari vincolanti per l'implementazione, quando si assegnano le licenze di telefonia mobile.

Ricerca: la Svizzera è coinvolta nella cooperazione internazionale di ricerca sul 6G. È uno dei paesi pionieri in questa tecnologia.

4.3 Rete di fibra ottica: proseguire con lo sviluppo

Grazie a una regolamentazione lungimirante che promuove la concorrenza e l'innovazione delle infrastrutture, la Svizzera ha una delle migliori coperture a banda larga del mondo. Una rete in fibra ottica ad alte prestazioni è la base per la sicurezza delle infrastrutture.

Espansione: il volume dei dati della telefonia mobile sta aumentando e le antenne hanno bisogno anche della fibra ottica. Un'ulteriore espansione è quindi essenziale. Le due tecnologie - telefonia mobile e fibra ottica - sono complementari.

Il settore privato prima dello Stato: l'estensione della rete deve essere realizzata principalmente dal settore privato. Lo Stato dovrebbe intervenire solo quando le soluzioni di mercato non forniscono la copertura desiderata.

4.4 Cybersicurezza

Privato e pubblico vanno di pari passo: la sicurezza informatica è intesa come un compito comune dello Stato, dell'economia, della società e del sistema educativo. La responsabilità individuale, la diagnosi precoce, lo scambio di informazioni e la sensibilizzazione sono aspetti centrali. Soprattutto, lo Stato deve creare le condizioni quadro necessarie affinché l'economia, la società e il sistema educativo possano proteggersi meglio e rendere il campo della cybersicurezza attraente per le aziende e per i modelli di business.

Resilienza: la resilienza delle infrastrutture critiche rispetto agli attacchi informatici è essenziale. La protezione delle infrastrutture critiche contro le minacce informatiche deve quindi essere rafforzata attraverso l'applicazione appropriata di standard pertinenti ed efficaci. Inoltre, le responsabilità e gli obblighi in caso di incidenti informatici e attacchi informatici vanno chiaramente definiti.

Il Centro nazionale per la sicurezza informatica (NCSC) ha le competenze, la responsabilità e le risorse per attuare la strategia di protezione contro i rischi informatici della Svizzera (NCS), soprattutto alla luce del preoccupante sviluppo dei pericoli nel cyberspazio. Lo sviluppo delle risorse deve riflettere i rapidissimi sviluppi nel campo della sicurezza informatica ed essere realizzato in modo rapido e flessibile.

5. Gestione dei rifiuti

Anche la gestione e il trattamento dei rifiuti sono considerati parte dell'infrastruttura. In questo settore, la Svizzera è molto ben posizionata nel confronto internazionale. L'uso sostenibile delle risorse per favorire un'economia circolare deve essere attuato in modo mirato. Occorre creare le giuste condizioni quadro affinché le imprese svizzere possano continuare a svolgere un ruolo pionieristico nell'economia circolare.

Agiamo secondo i seguenti principi:

Sostenibilità ecologica, sociale ed economica: i principi dell'economia circolare hanno senso solo se portano ad un miglioramento sia ecologico sia economico e se sono socialmente accettati.

Libertà d'azione per il settore privato: lo smaltimento e il riciclaggio dei rifiuti dovrebbero, per quanto possibile, essere eseguiti da imprese private. Non c'è motivo per cui lo Stato debba gestire da solo queste aziende.

Apertura internazionale e orientamento globale: l'armonizzazione con gli standard dell'UE è auspicabile, evitando regolamentazioni nazionali che andrebbero oltre ("Swiss Finish").

Progresso e tecnologia: non si tratta di definire il metodo di smaltimento e riciclaggio (ad esempio come raccogliere), ma di concentrarsi sugli obiettivi della gestione dei rifiuti (ad esempio i valori limite per le materie prime riciclate).

Come avanzare insieme:

Economie di scala: i rifiuti domestici dovrebbero essere riciclati a livello industriale. Sono necessarie grandi quantità di rifiuti perché le economie di scala siano efficaci e possano essere sfruttate al meglio.

Il privato prima dello Stato: i monopoli di Stato e i cattivi regolamenti nella gestione dei rifiuti devono essere aggiornati o eliminati in modo che possano essere sviluppate soluzioni più innovative da parte del settore privato, per esempio per un migliore riutilizzo della plastica, e quindi contribuire all'economia circolare.

Nessun divieto di esportazione: alcuni rifiuti hanno in Svizzera un volume troppo esiguo per essere riciclati efficacemente. Inoltre, è diventato quasi impossibile aprire nuove discariche nel nostro paese. In queste circostanze, un divieto di esportazione dei rifiuti sarebbe inappropriato. La cooperazione con i fornitori globali dovrebbe essere incoraggiata. Questo principio non si applica al trattamento dei rifiuti radioattivi.

Utilizzare certificati riconosciuti a livello internazionale: la regolarità dello smaltimento o del riciclaggio all'estero va controllata e garantita da certificati. Si evita così la necessità di costruire in Svizzera impianti costosi, sottoutilizzati e specializzati.