

## L'aumento degli ingorghi comporta un aumento dei prezzi dei prodotti alimentari e di altri beni di uso quotidiano

### Sommario

La congestione del traffico complica e aumenta il costo del trasporto delle merci, in particolare dei prodotti alimentari e di altri beni di consumo quotidiano. Negli ultimi anni, il forte aumento della congestione ha costretto molte imprese di trasporto ad applicare una "sovrattassa di congestione", spesso compresa tra il 6% e il 10%. Questo fenomeno non si osserva nei Paesi vicini. Gli ingorghi stanno quindi intaccando il potere d'acquisto dei consumatori svizzeri.

Il trasporto di prodotti alimentari rappresenta la maggior parte del traffico merci su strada. Come i prodotti agricoli, anche i prodotti alimentari sono trasportati principalmente su strada - la produzione, la lavorazione e la distribuzione sono decentralizzate. Quasi un terzo del trasporto merci su strada con veicoli pesanti è dedicato ai prodotti alimentari e agricoli.

Negli ultimi anni, i prezzi del trasporto su strada sono aumentati di quasi il doppio rispetto all'indice dei prezzi alla produzione (IPP)<sup>1</sup> e leggermente di più rispetto all'indice dei prezzi al consumo (IPC): mentre l'IPP per i beni prodotti è aumentato di circa 4,3 punti base e l'IPC di circa 6,6 punti, il trasporto su strada è aumentato del circa 11%<sup>2</sup>. Importante per la fornitura di prodotti alimentari e beni di consumo quotidiano, il trasporto su strada legato al commercio al dettaglio è aumentato del circa 10% negli ultimi cinque anni.

Nello stesso periodo, le ore di congestione sono aumentate di oltre la metà. In particolare, gli ingorghi dovuti al sovraccarico del traffico sono aumentati notevolmente<sup>3</sup>, con conseguente incremento dei "sovrattassa di congestione" fatturati dai trasportatori. Sempre più spesso i trasportatori sono costretti a trasferire una parte dei costi della congestione ai loro clienti.

Questo dimostra che l'aumento degli ingorghi stradali è un fattore che incide sul costo dei prodotti alimentari e di altri beni di consumo quotidiano in Svizzera.

---

<sup>1</sup> L'indice dei prezzi alla produzione e all'importazione misura le variazioni dei prezzi dei beni e dei servizi prodotti in Svizzera nella fase iniziale della commercializzazione.

<sup>2</sup> Fonti: [UST IPP beni prodotti](#); [UST IPP beni servizi di trasporto](#); [UST CPI indice dei prezzi al consumo](#)

<sup>3</sup> Fonte: [Andamento della viabilità sulle strade nazionali - Rapporto annuale 2023](#)

## 1. Importanza del trasporto su strada con veicoli pesanti per le forniture alimentari

Le strade svolgono un ruolo essenziale nel trasporto delle merci. In Svizzera, il 62% delle merci è trasportato su strada<sup>4</sup> e quasi il 73% del trasporto merci su strada avviene sulle strade nazionali, che rappresentano meno del 3% della lunghezza totale della rete stradale<sup>5</sup>. Il trasporto di merci su strada è particolarmente importante per la produzione, la lavorazione e la distribuzione di prodotti alimentari e altri beni di consumo quotidiano.

### 1.1 Agricoltura, trasformazione, commercio e ristorazione in Svizzera

La catena del trasporto alimentare comprende produttori e trasformatori di alimenti, produttori di bevande, catering, logistica e trasporto, nonché vendita all'ingrosso e al dettaglio. La maggior parte di queste imprese sono PMI, diffuse in tutto il Paese e spesso situate in aree rurali. Esse svolgono un ruolo importante nell'uso decentrato del territorio e creano posti di lavoro in aree remote. In questo modo, contribuiscono in modo significativo a evitare un ulteriore pendolarismo verso i centri e a ridurre la pressione sul mercato immobiliare nelle aree urbane. Queste imprese sono anche grandi acquirenti di prodotti agricoli.

### 1.2 Il ruolo primario della strada: l'approvvigionamento di cibo

I prodotti agricoli e alimentari sono prodotti, lavorati e distribuiti su un'ampia area geografica. Si tratta quindi di merci che possono essere trasportate solo su strada.

In questo caso, l'importanza della strada si riflette anche nelle statistiche: i prodotti alimentari rappresentano la quota maggiore di merci trasportate su strada da veicoli pesanti (cioè, veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate). I prodotti alimentari hanno generato la quota maggiore di servizi di trasporto nel 2022, con il 21%. I prodotti agricoli rappresentano il 10%<sup>6</sup>. Se si tiene conto del fatto che l'agricoltura produce anche prodotti alimentari, quasi un terzo di tutto il trasporto di merci su strada con veicoli pesanti viene utilizzato, direttamente o indirettamente, per rifornire la popolazione svizzera di cibo.

## 2. Costi di trasporto nel settore alimentare

I costi del trasporto su strada entrano in gioco a diversi livelli della catena alimentare. Nel caso dei prodotti lattiero-caseari, ad esempio, il mangime viene prima trasportato alla fattoria. Il latte viene poi trasportato dalla fattoria al caseificio per la lavorazione primaria. Il prodotto primario (ad esempio, il burro) viene poi trasportato per un'ulteriore lavorazione (ad esempio, in un

---

<sup>4</sup> [UST News - Il trasporto merci in Svizzera nel 2022](#)

<sup>5</sup> [Andamento della viabilità sulle strade nazionali- Rapporto annuale 2023](#)

<sup>6</sup> [UST News - Il trasporto merci in Svizzera nel 2022](#)

grande panificio). Il prodotto ulteriormente trasformato (ad esempio, la pasta) viene poi distribuito ai consumatori attraverso il commercio al dettaglio o la ristorazione. In Germania, il trasporto rappresenta circa il 2%-5% del prezzo al consumo dei prodotti alimentari<sup>7</sup>. In Svizzera, questa quota è probabilmente molto più alta a causa del costo del lavoro più elevato e dell'TTPCP<sup>8</sup>. I prezzi al dettaglio svizzeri sono quindi particolarmente influenzati da fattori esterni di costo del trasporto, come gli ingorghi stradali.

### 3. Variazione delle ore di imbottigliamento<sup>9</sup>

Ogni anno, la popolazione svizzera perde più di 73 milioni di ore negli ingorghi<sup>10</sup>. Il numero di ore trascorse negli ingorghi sulle strade nazionali è aumentato costantemente negli ultimi anni. Mentre nel 2018 il numero di ore di ingorghi sulle strade nazionali era ancora ben al di sotto di 30.000, l'anno scorso era già superiore a 48.000. A parte un calo nel 2020 dovuto alla riduzione del traffico in seguito alle misure legate alla pandemia COVID 19, il numero di ore di congestione aumenta ogni anno. In media, negli ultimi anni gli ingorghi sono aumentati di quasi il 15% all'anno. Negli ultimi due anni, il numero di ore di ingorghi è esploso, con un aumento di oltre il 22% in ogni occasione rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda le cause degli ingorghi, quasi l'87% è attribuibile al sovraccarico del traffico<sup>11</sup>. Al contrario, gli incidenti e i lavori stradali sono stati la causa degli ingorghi rispettivamente solo nel 7% e nel 5% dei casi<sup>12</sup>. Un altro dato che vale la pena sottolineare è l'aumento esponenziale delle ore di congestione, raddoppiate tra il 2016 e il 2023, mentre il numero di chilometri percorsi è aumentato solo del 9,2% nello stesso periodo<sup>13</sup>. Ciò significa che il traffico aggiuntivo non si traduce in ingorghi aggiuntivi nella stessa proporzione (1:1). Piuttosto, l'esplosione delle ore di congestione è il risultato della presenza di colli di bottiglia.

### 4. Origine e sviluppo dei "sovrattassa di congestione"

A seguito dell'aumento della congestione del traffico sulle strade svizzere, gli operatori dei trasporti hanno introdotto dei "sovrattassa di congestione". Questi supplementi vengono addebitati ai clienti in percentuale. Essi aumentano i costi sostenuti dalle PMI.

Oltre ai tempi di percorrenza più lunghi, i costi della congestione nel trasporto merci sono dovuti principalmente alla minore affidabilità dei tempi di trasporto e delle catene logistiche. Per lo stesso volume di ordini sono necessari più veicoli e più personale. Dopo 4 ore e mezza di

---

<sup>7</sup> [Rete ferroviaria europea \(NEE\)](#)

<sup>8</sup> [swissinfo](#)

<sup>9</sup> Nota: a partire dal 2020, saranno presi in considerazione anche gli ingorghi sulle tratte coperte dal nuovo decreto sulla rete nazionale (NEB); parte dell'aumento del numero di ore di ingorghi registrati è probabilmente dovuto a una migliore registrazione del traffico.

<sup>10</sup> [Statistiche UST - Ingorgi e perdite di tempo](#)

<sup>11</sup> [Andamento della viabilità sulle strade nazionali - Rapporti annuali 2018 - 2023](#)

<sup>12</sup> [Statistiche UST - Ingorgi e perdite di tempo](#)

<sup>13</sup> [Andamento della viabilità sulle strade nazionali - Rapporto annuale 2023](#)

guida, gli autisti devono fare una pausa di almeno 45 minuti<sup>14</sup>, indipendentemente dal fatto che si trovino o meno in un ingorgo. A causa degli ingorghi, le pause non possono essere fatte come previsto. Questo complica la pianificazione e genera costi aggiuntivi.

Alcuni di questi costi aggiuntivi sono sostenuti dai trasportatori, mentre altri vengono trasferiti alle PMI clienti sotto forma di sovrattassa di congestione" Questi supplementi variano da un trasportatore all'altro, probabilmente a causa della concorrenza sul mercato (esempi sotto, valori per il 4° trimestre 2024)<sup>15</sup>.

Galliker	6,80%
Camion	7,40%
Planzer	9,00%*
Fiege	8,20%
Sieber	8,75%*
DBSchenker	9,20%
Schöni	6,80%
Emil Egger	7,00%
Thurtrans	7,60%
Christian Rüedi	6,80%

\* = integratori differenziati geograficamente

Uno sguardo ai Paesi vicini mostra in che misura gli ingorghi generano costi aggiuntivi. Né la Germania né l'Austria prevedono un "supplemento di congestione". Il fatto che, in un mercato così ferocemente conteso come quello dell'autotrasporto, solo le imprese svizzere applichino queste sovrattasse testimonia la precarietà della situazione sulle strade nazionali.

## 5. Prezzi alla produzione nel settore del trasporto su strada

Secondo i dati dell'UST (PPI), negli ultimi anni i prezzi del trasporto su strada sono aumentati in maniera relativamente forte, del circa 10% dalla fine del 2020 - più dell'indice dei prezzi alla produzione e all'importazione (PPI)<sup>16</sup> e leggermente più dell'indice dei prezzi al consumo (IPC). Per la fornitura di beni di consumo quotidiano, la sottocategoria "trasporto su strada legato alla vendita al dettaglio" è particolarmente rilevante, con un aumento anche in questo caso del circa 10%. Per la categoria "trasporto refrigerato", essenziale per i prodotti alimentari, l'aumento è stato ancora maggiore (circa dell'11%). I dati mostrano che i costi sono in parte assorbiti dall'economia. Tuttavia, prima o poi saranno inevitabilmente trasferiti ai consumatori.

Panoramica:

---

<sup>14</sup> Art. 8 cpv. 1 dell'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore1 (Ordinanza per gli autisti, OLR 1).

<sup>15</sup> [Sovrattassa di congestione](#) - Informazioni disponibili pubblicamente tramite una ricerca su Google

<sup>16</sup> L'indice dei prezzi alla produzione e all'importazione misura le variazioni dei prezzi dei beni e dei servizi prodotti in Svizzera nella fase iniziale della commercializzazione.

	Anno anno base	18 aprile	24 aprile	Tasso di crescita annuale
IPC	2020	100.8	107.4	1,6%
IPP Beni Totale	2020	102.8	107.1	1,0%
IPP Trasporto merci	2018	100.0	108.9	1,4%
PPI Trasporto stradale Totale	2018	99.4	110.4	1,8%
IPP Trasporto al dettaglio	2018	99.7	110.0	1,7%
IPP Trasporto refrigerato	2018	100.0	110.6	1,7%
IPP Trasporto raggruppato di merci	2018	100.0	110.7	1,7%