

# → Presa di posizione sul trasporto urbano legato all'attività economica – creare valore aggiunto con soluzioni solide!

I CENTRI URBANI E GLI AGGLOMERATI SONO PARTICOLARMENTE COLPITI DALL'AUMENTO DEL TRAFFICO. I TRASPORTI LEGATI ALL'ATTIVITÀ ECONOMICA NE SONO SIA CO-RESPONSABILI SIA VITTIME. PER GARANTIRE LA QUALITÀ DELL'OFFERTA SONO NECESSARIE SOLUZIONI BEN MIRATE.

---

## Riassunto

- Il trasporto merci nelle città rappresenta una piccola ma significativa percentuale del trasporto legato all'attività economica. A causa dei crescenti problemi di traffico nelle città, la politica e l'amministrazione si stanno concentrando su di esso in misura sproporzionata. Soluzioni inadeguate mettono a rischio la qualità dell'approvvigionamento.
- Gli ambienti economici chiedono un approccio differenziato basato su dati concreti. Il trasporto commerciale e il trasporto merci devono dare il loro contributo alla soluzione dei problemi di traffico, ma con misure mirate e fondate.
- Gli incentivi all'imprenditorialità e le competenze aziendali nel settore del trasporto merci rappresentano una potente leva per muoversi verso una maggiore sostenibilità. Invece di sviluppare concetti logistici che dovrebbero essere efficienti, la politica deve creare il miglior contesto possibile per l'innovazione, nell'interesse della collettività.

## Di cosa si tratta?

Le città e i grandi agglomerati urbani sono i centri economici della Svizzera. La maggior parte della produzione economica del paese proviene dai cantoni più popolosi e dai principali centri urbani<sup>1</sup>, che sono caratterizzati da una crescente densità di popolazione e devono essere riforniti in modo efficiente. Di conseguenza, il traffico è in aumento: dove si vive e si lavora, le merci e le persone devono andare da A a B in modo sicuro, affidabile e veloce.

Soprattutto il trasporto di merci è fondamentale per le imprese svizzere. È l'anello indispensabile che lega le nostre aziende, i loro partner commerciali e i clienti finali. Su scala nazionale, i trasporti di merci si concentrano sull'asse est-ovest e nei centri urbani, proprio dove si trova la maggior parte delle imprese e delle persone<sup>2</sup>.

Tuttavia, i trasporti legati alle imprese non si limitano alla logistica delle merci. Oltre alla fornitura di materiali ai cantieri, al commercio al dettaglio, alla ristorazione, all'e-commerce e ad altri trasporti di merci, comprende anche gli spostamenti legati a un'attività di servizio (ad esempio, gli operai) e il trasporto professionale di passeggeri (ad esempio, il trasporto pubblico). Il trasporto legato all'attività economica riguarda quindi quasi tutti gli aspetti della vita quotidiana<sup>3</sup>.

Trasporti legati all'attività economica			
Trasporto di merci a scopo commerciale (invio di pacchi, fornitura di pasti, logistica legata al commercio al dettaglio, ecc.)	Spostamenti legati ad un servizio e a merci (ad esempio idraulico, falegname, smaltimento dei rifiuti)	Spostamenti legati ad un servizio senza merci (cure a domicilio, servizi di pulizia, ecc.)	Trasporto professionale di viaggiatori (trasporti pubblici, pullmann, taxi, ecc.)

Come in molti altri settori, il trasporto per le imprese sta subendo un rapido cambiamento strutturale: grazie alla digitalizzazione, aumentano i servizi di trasporto flessibili e personalizzati. Nel caso delle merci, in particolare, si assiste a un numero crescente di piccole forniture o di forniture urgenti. Di fronte a questi cambiamenti e all'intensificazione del traffico, è legittimo che l'economia, la società e i poteri pubblici prendano in considerazione un adeguamento delle condizioni quadro.

### Migliorare i dati di base e sottoporli ad un'analisi differenziata

I mezzi pesanti e i veicoli commerciali sono spesso utilizzati per illustrare i problemi del traffico nei centri urbani. Il mondo politico punta volentieri il dito contro questi attori del trasporto e promette soluzioni che a prima vista sembrano semplici, ma che in genere si riducono a divieti o tendono a raggruppare le catene di valore all'interno di un monopolio. Data la diversità e la complessità dei trasporti legati all'attività economica nelle città, l'analisi del problema è già una sfida. Il ruolo del trasporto e delle sue leve nel contribuire a risolvere i problemi del traffico deve essere considerato in modo differenziato e le forze in gioco devono essere pienamente comprese prima di adottare qualsiasi misura. I dati disponibili dovrebbero migliorare nei prossimi anni grazie ai sondaggi attualmente in corso da parte dell'Ufficio

1 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/economie-nationale/comptes-nationaux/produit-interieur-brut-canton.html>

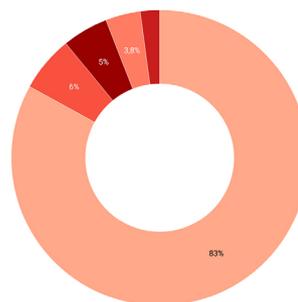
2 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-marchandises/route/vehicules-lourds.assetdetail.19544316.html>

3 <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf>

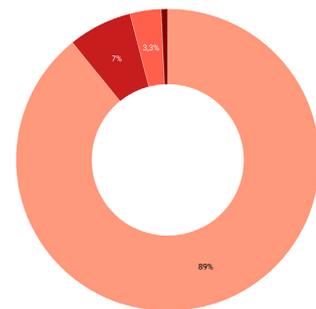
federale di statistica. Quattro importanti aspetti del trasporto legati all'attività economica non sono stati finora presi sufficientemente in considerazione nelle discussioni:

- 1. Bassa quota di traffico:** in Svizzera, il trasporto legato alle imprese rappresenta solo il 16,5% di tutto il traffico su strada. Nelle città è probabile che la percentuale sia ancora più bassa, anche se mancano dati affidabili. Di questo, circa il 6% è rappresentato dal trasporto merci e dalla consegna di pacchi ai clienti finali<sup>4</sup>. Le stime del volume di tali forniture nelle città variano dal 3% (città di Berna<sup>5</sup>) allo 0,8% (città di Vienna<sup>6</sup>).
- 2. Alta efficienza:** il trasporto stradale di merci è una delle modalità di trasporto più efficienti. Gestisce volumi enormi (tonnellate-chilometro) in relazione alle distanze percorse (veicoli-chilometro). Solo il 20-25% circa dei chilometri percorsi è realizzato a vuoto<sup>7</sup>. Un simile tragitto rappresenta un costo per un'azienda. Al contempo, i viaggi a vuoto hanno logicamente un limite inferiore «naturale».
- 3. Traffico anticiclico:** secondo le osservazioni, i picchi giornalieri del mattino e della prima serata rappresentano circa un terzo del traffico totale. Questo vale anche per le città. Per quanto riguarda il trasporto legato alle aziende, i veicoli per le forniture viaggiano principalmente al di fuori delle ore di punta. I pacchi vengono consegnati durante tutto il giorno e i negozi e i ristoranti nelle ore non di punta. In questo modo, il trasporto merci nelle città evita gli ingorghi delle ore di punta, contribuendo ad attenuare la congestione del traffico. Gli addetti ai lavori ritengono che circa l'80% dei furgoni in Svizzera sia utilizzato al di fuori delle ore di punta.
- 4. Ecologico:** la capacità è sfruttata al massimo, i percorsi sono costantemente ottimizzati: in questo modo il trasporto merci genera meno emissioni e problemi ambientali rispetto alla maggior parte delle soluzioni alternative. La consegna a domicilio, ad esempio, non è meno ecologica della spesa in negozio. È importante considerare la catena del valore nel suo complesso<sup>8</sup>.

Prestazione (veicoli-chilometro) per segmento, per tutto il traffico stradale



Prestazione (veicoli-chilometro) secondo il tipo di veicolo



■ Veicoli privati (83%) 
 ■ Trasporto merci commerciale (6%) 
 ■ Veicoli privati (89%)  
■ Servizi senza merci (5%) 
 ■ Servizi con merci (3,8%) 
 ■ Veicoli utilitari leggeri (7%)  
■ Trasporto passeggeri commerciale (2,1%) 
 ■ Veicoli utilitari pesanti (3,3%) 
 ■ Pullmann (0,7%)

Fonte: Ufficio federale di statistica 2022 (<https://www.bfs.admin.ch/asset/de/23404718>)

#### 4 Ibidem 3

5 <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umwelt-schutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>

6 <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf>

7 Dati più recenti: per il trasporto di merci per veicoli pesanti 2021, per veicoli leggeri 2013: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transports-marchandises/route/recueil-tableaux.html>

8 <https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projekt-detail/projektid/5175/> et [https://iscm.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/iscm/2-forschung/abgeschlossene-forschungsprojekte/studie\\_co2\\_management-summary.pdf](https://iscm.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/iscm/2-forschung/abgeschlossene-forschungsprojekte/studie_co2_management-summary.pdf)

## L'innovazione, fonte di miglioramenti a lungo termine

Per sviluppare condizioni quadro sostenibili, dobbiamo poter contare su dati di migliore qualità. Ma le caratteristiche menzionate in precedenza mostrano che gran parte del potenziale è già stato sfruttato e che le leve principali per risolvere i problemi del trasporto urbano sono probabilmente da ricercare altrove rispetto al trasporto merci. Detto questo, il settore dei trasporti nel suo complesso ha la responsabilità di ridurre il proprio impatto sulle persone e sull'ambiente. L'ottimizzazione è nell'interesse delle stesse aziende. Nessuno vuole viaggi a vuoto, tempi morti, incidenti e così via. Il miglior camion o furgone è quello che circola il meno possibile, è caricato al meglio e può essere adattato il più possibile alle esigenze del destinatario. La concorrenza è un'importante forza trainante di questi continui miglioramenti. Ridurre i costi e innovare non sono fini a sé stessi, ma permettono alle aziende di affermarsi di fronte alla concorrenza e ai clienti. Il trasporto urbano di merci, in particolare, continuerà su questa via, con tre priorità:

- **Decarbonizzare:** malgrado ci sia ancora molta strada da fare nella transizione verso veicoli senza combustibili fossili, il mercato si sta muovendo nella giusta direzione. Per i furgoni, si prevede che la quota di nuove immatricolazioni senza combustibili fossili possa salire a oltre il 25% entro il 2025, rispetto all'attuale 10%. Per i camion, si prevede una quota di mercato superiore al 50% entro il 2030<sup>9</sup>. Il prezzo dei veicoli commerciali elettrici dovrebbe allinearsi a quello dei veicoli tradizionali entro il 2025, ciò che accelererà ulteriormente la loro penetrazione sul mercato<sup>10</sup>. Una decarbonizzazione rigorosa richiede una fornitura di elettricità affidabile, pulita ed economica.
- **Digitalizzare:** la pianificazione intelligente e dinamica degli itinerari riduce il numero di viaggi e di soste. L'interazione digitale con i clienti consente di ottimizzare gli itinerari nel breve termine e aumenta la probabilità di ottenere uno sconto al primo colpo. La digitalizzazione offre un grande potenziale di creazione di valore. Un'azienda che investe nelle moderne tecnologie può distinguersi dalla concorrenza. Ma perché ciò avvenga, è necessario che ci sia concorrenza, e la concorrenza è un fattore decisivo.
- **Raggruppare:** gli operatori di servizi logistici stanno già raggruppando le merci ed evitando i viaggi, senza alcun intervento statale. Concetti logistici innovativi come Cargo Sous Terrain (CST) e altri incoraggiano questo sviluppo "naturalmente". Le soluzioni di trasporto combinato, in cui le merci vengono trasportate in gruppi su camion o su rotaia fino alle periferie delle città e poi preparate per la distribuzione capillare, sono ormai la norma tra i principali fornitori di servizi. In collaborazione con l'Università di Scienze Applicate di Zurigo (ZHAW), il CST ha condotto uno studio che dimostra che questo raggruppamento può ridurre i viaggi dei mezzi pesanti nelle città tra il 20% e il 25 %<sup>11</sup>. Le aziende coinvolte sono guidate da una logica imprenditoriale; non c'è bisogno di una regolamentazione.

## Privilegiare soluzioni pragmatiche e imprenditoriali

Ogni città e ogni agglomerato sono unici, dal punto di vista geografico, economico e demografico. Sono quindi necessarie soluzioni realistiche e specifiche per ridurre il volume del traffico. Dobbiamo anche sfruttare le competenze e la capacità di innovazione delle aziende. Le aziende le cui attività richiedono spostamenti, e in particolare il trasporto merci in città, sono quelle che co-

---

<sup>9</sup> <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/schweiz-droht-anschluss-bei-elektromobilitaet-zu-verlieren/>

<sup>10</sup> <https://www.strategyand.pwc.com/at/de/presse/2022/electrified-trucking.html>

<sup>11</sup> <https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5436/>

noscono meglio il loro ambiente e il mercato. Il loro interesse per un trasporto affidabile e a basso costo coincide con l'interesse della società a ridurre il rumore, le emissioni e i rischi per la sicurezza. Queste aziende sono in grado di apportare i miglioramenti più significativi e utili. Ma per farlo, dobbiamo stabilire la rotta giusta:

- **La concorrenza** fa in modo che le aziende non si adagino sugli allori. Il confronto costante con i loro concorrenti stimola l'innovazione e, di conseguenza, soluzioni sostenibili ed efficaci.  
*Esempio: Quickpac è stato il primo servizio di consegna pacchi in Europa ad affidarsi alle auto elettriche su larga scala e possiede la più grande flotta di auto 100% elettriche in Svizzera. Così facendo, ha messo sotto pressione i suoi concorrenti affinché si muovessero nella stessa direzione.*
- **Cooperazione:** il settore privato può coordinare e raggruppare i servizi. È il mercato che lo incoraggia, ed è vantaggioso per l'azienda. Non è necessario creare un monopolio statale.  
*Esempio: l'uso congiunto di aree di trasbordo e magazzini, come quello praticato nell'ex stazione merci di Basilea-Wolf. Questo accade per certi prodotti e certi settori, dove le sinergie sono maggiori.*
- **Incentivi** per i clienti: per quanto riguarda le consegne dell'ultimo miglio, l'economia può fare di più per massimizzare la prima consegna, ridurre le consegne parziali, i resi e le consegne lo stesso giorno, mettendo in atto i giusti incentivi per i clienti.  
*Esempi: sconti per rinunciare a una consegna molto rapida o a una consegna parziale, resi a pagamento, evitare l'"aria" nei pacchi, promuovere i White-Label-Box per la consegna, la spedizione e lo scambio (Salübox a Zurigo istituita dalla città, VBZ, CST, Huber).*
- Le **infrastrutture** sono una condizione sine qua non a qualsiasi forma di trasporto urbano. Esse devono tener conto dell'approvvigionamento e dello smaltimento, che devono essere inclusi nella pianificazione.  
*Esempio: nello sviluppo regionale, garantire sin dall'inizio aree di trasbordo in prossimità dei centri e prevedere strutture di accesso e scarico nei centri con flussi di traffico ridotti.*

## INFORMAZIONI:

### LUKAS FEDERER

Responsabile supplente del settore Infrastrutture, energia e ambiente

[lukas.federer@economiesuisse.ch](mailto:lukas.federer@economiesuisse.ch)

### DOMINIQUE ROCHAT

Responsabile di progetto Senior Infrastrutture, energia e ambiente

[dominique.rochat@economiesuisse.ch](mailto:dominique.rochat@economiesuisse.ch)