



Scheda informativa

Informazioni sul traffico dovuto ad attività economiche

Situazione di partenza

Il traffico dovuto ad attività economiche è essenziale per un'economia funzionante e una società prospera. I servizi forniti dal traffico dovuto ad attività economiche sono alla base delle attività lavorative, dei consumi e del comportamento nel tempo libero. La popolazione svizzera ne beneficia ogni giorno: gli scaffali dei negozi abbondano degli articoli più richiesti, i rifiuti vengono smaltiti e gli acquisti online vengono consegnati a domicilio. Tuttavia, il traffico dovuto ad attività economiche genera anche costi infrastrutturali e ha un impatto negativo sull'ambiente e sulla salute¹. Il traffico dovuto ad attività economiche, tuttavia, non è solo fonte di sfide cruciali nel settore dei trasporti, ma anche parte lesa, ad esempio per la scarsa disponibilità di superfici nelle aree urbane per le operazioni di carico e scarico e i problemi di capacità nell'infrastruttura stradale. La figura 1 illustra questi due ruoli distinti del traffico dovuto ad attività economiche.

Le specificità del traffico dovuto ad attività economiche sono oggetto di analisi approfondite solo da pochi anni. La presente scheda informativa riassume i principali risultati degli ultimi studi del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Si tratta delle tre seguenti ricerche: Studio di base sul «Traffico urbano dovuto ad attività economiche» del 2021², «Studio preliminare sul modello di riferimento per il traffico dovuto ad attività economiche» del 2024 e lo studio di ricerca «Rilevanza attuale e futura del traffico dei veicoli commerciali leggeri (furgoni)» del 2023³.

Secondo le prospettive di traffico 2050 il traffico merci crescerà entro il 2050 del 31 % e il traffico di furgoni per le consegne del 58 % rispetto al 2017⁴. Il traffico dovuto ad attività economiche deve essere oggetto di un approccio più differenziato nel dibattito sull'impatto del traffico globale sulle infrastrutture e sul territorio. Solo così è possibile trovare soluzioni per tutte le parti in causa. Nel capitolo «Sfide e opzioni d'intervento» ne vengono menzionate alcune.

¹ I costi e i benefici esterni dei trasporti 2020, ARE ([Link](#)); Costi e finanziamento dei trasporti 2020, Ufficio federale di statistica UST ([Link](#))

² Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE ([Link](#))

³ RESEARCH+DATA-Shop – Mobility Platform 2023, Ufficio federale delle strade USTRA ([Link](#))

⁴ Prospettive di traffico 2050, 2021, ARE ([Link](#))

Sfide chiave del traffico dovuto ad attività economiche	Ruolo del traffico dovuto ad attività economiche	
	Causa	Effetto
Infrastrutture di trasporto congestionate		●
Mancanza di superfici di carico/scarico e parcheggi		●
Conflitti e pericoli su marciapiedi e vie ciclabili	●	
Emissioni di rumore, CO ₂ e sostanze nocive	●	
Perdita di attrattiva degli spazi pubblici	●	
Pochi dati disponibili e delimitabili		●

Figura 1: Ruoli distinti del traffico dovuto ad attività economiche.
Fonte: Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE

Definizione e segmentazione del traffico dovuto ad attività economiche

Definizione del traffico dovuto ad attività economiche

Per traffico dovuto ad attività economiche si intende il trasporto di beni e persone effettuato per scopi commerciali o di servizio. È esplicitamente esclusa la mobilità dei pendolari (tragitto da e verso il lavoro).⁵

Segmentazione del traffico dovuto ad attività economiche

Il traffico dovuto ad attività economiche si compone di quattro sottosegmenti, definiti non dai veicoli utilizzati, ma dai rispettivi attori (cfr. fig. 2).

Indagini sul traffico dovuto ad attività economiche

Le diverse indagini disponibili a livello nazionale possono fornire approcci per quantificare e delimitare i sottosegmenti del traffico dovuto ad attività economiche. Per classificare le dimensioni dei segmenti a livello di traffico complessivo, si può ricorrere al solo parametro dei chilometri percorsi (cfr. fig. 3).

- Il traffico dovuto ad attività economiche con i suoi quattro sottosegmenti rappresenta il 16,5 % circa del totale dei chilometri percorsi sulle strade svizzere.
- Il traffico di servizi con merci (3,8 %) non è distinto in modo chiaro rispetto al traffico merci dovuto ad attività economiche. Nessuna indagine svizzera effettua una differenziazione dello scopo del trasporto nell'utilizzo di veicoli merci di portata superiore a 3,5 t.

• Il traffico di servizi senza merci, viene rilevato dal microcensimento mobilità e trasporti⁶. Tuttavia, l'attenzione non si concentra sulle unità economiche e amministrative responsabili dei trasporti, ma sul comportamento della popolazione in materia di trasporti

• L'importanza del traffico viaggiatori dovuto ad attività economiche (1,6 %), in particolare con autovetture, è scarsamente delimitata rispetto al trasporto privato, che nel microcensimento mobilità e trasporti viene inserito nella categoria di «altri scopi di trasporto». Il trasporto con pullman turistici è rilevato separatamente dal trasporto pubblico. In questo caso le statistiche dell'UST sui chilometri percorsi costituiscono una base adeguata.

• La ripartizione dei chilometri percorsi di furgoni (o veicoli commerciali leggeri) tra traffico dovuto ad attività economiche e traffico privato non era finora definitiva sulla base delle fonti esistenti. Lo studio menzionato di seguito si concentra su questa lacuna.

⁵ Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE ([Link](#))

⁶ Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT) 2021, Ufficio federale di statistica UST, ARE ([Link](#))

Traffico dovuto ad attività economiche			
Traffico merci dovuto ad attività economiche	Traffico di servizi con merci	Traffico di servizi senza merci	Traffico viaggiatori dovuto ad attività economiche
• Consegne al dettaglio • Cantieri • Servizi postali Espresso e corriere • Smaltimento di rifiuti • ...	• Artigiani • Commercianti • Traslochi • ...	• Artigiani • Addetti di servizi sanitari • Viaggi di lavoro • ...	• Taxi • Bus turistici • ...

Figura 2: Segmentazione del traffico dovuto ad attività economiche.

Fonte: Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE

Tipo di veicolo	Mio. veicoli-chilometro	Quota totale	Traffico merci dovuto ad attività economiche	Traffico di servizi con merci	Traffico di servizi senza merci	Traffico viaggiatori dovuto ad attività economiche	Trasporto pubblico	Trasporto privato
Autovetture	59 344	89,1 %	593	593	2967	593	–	54 597
Veicoli commerciali leggeri	4530	6,8 %	1359	1812	340	340	–	679
Camion	1276	1,9 %	1148	128	–	–	–	–
Veicoli commerciali pesanti	962	1,4 %	962	–	–	–	–	–
Autobus	458	0,7 %	–	–	–	137	321	–
Totale	66 570		4063	2533	3307	1071	321	55 276
Percentuale			6,1 %	3,8 %	5,0 %	1,6 %	0,5 %	83 %
			16,5 %					

Figura 3: Prestazioni di trasporto per tipo di veicolo e segmento di traffico in Mio di veicoli-chilometro 2018 (valori derivati).

Fonte: Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE

Importanza del traffico di veicoli commerciali leggeri (veicoli per consegne)

Da settembre 2023 è disponibile lo studio «Importanza odierna e futura del traffico dei veicoli commerciali leggeri (furgoni)» (USTRA, 2023). Con la segmentazione sviluppata al suo interno, per la prima volta si dispone di una struttura sistematica sull'utilizzo dei furgoni.

Lo studio dimostra che tutti e tre i sottosegmenti (o categorie) del traffico dovuto ad attività economiche presi in esame sono rilevanti per il traffico dei furgoni (cfr. fig. 4).⁷

Il collettame e il CEP dominano nel traffico dei furgoni

Nel trasporto con furgoni, il collettame riveste grande importanza. Soprattutto nel settore degli artigiani, si può presumere che l'attività di trasporto riguardi quasi esclusivamente il collettame, che in questo studio include merci pallettizzate, sfuse, riposte su scaffali nonché conservate in contenitori su ruote o di altro tipo. Le **rinfuse** stoccate in contenitori a tramoggia, sili o serbatoi hanno una rilevanza minima.

⁷ Il sottosegmento del traffico viaggiatori dovuto ad attività economiche (cfr. fig. 2) non è stato approfondito nello studio.

Particolarmente percepiti dalla popolazione sono i furgoni che distribuiscono pacchi e scatole/borse per consegne, le cosiddette **merci CEP (corriere/espresso/pacchi)**, che tuttavia, nonostante l'opinione ampiamente diffusa, non sono responsabili della maggior parte dei chilometri percorsi dai furgoni, di cui rappresentano solo il 6 % circa (trasporto e magazzinaggio CEP) (cfr. fig. 5).

L'**edilizia** spicca per la sua importanza quantitativa nel traffico merci di collettame nonché nel traffico di servizi con e senza merci, al pari del settore **trasporto e magazzinaggio** nel traffico merci CEP. In termini di chilometri percorsi, insieme rappresentano circa il 55 % del traffico di furgoni in Svizzera. Il restante 45 % è distribuito tra gli altri segmenti, nessuno dei quali presenta una quota superiore al 5 %. Essi sono tuttavia rilevanti in virtù dell'uso specifico di furgoni, anche se rappresentano una piccola parte del traffico complessivo con tali mezzi di trasporto. Basti citare, ad esempio, il traffico di servizi con merci nel settore «ospitalità/ricettività/ristorazione», che rappresenta pur sempre il 3 % del traffico totale di furgoni in Svizzera (cfr. fig. 6).

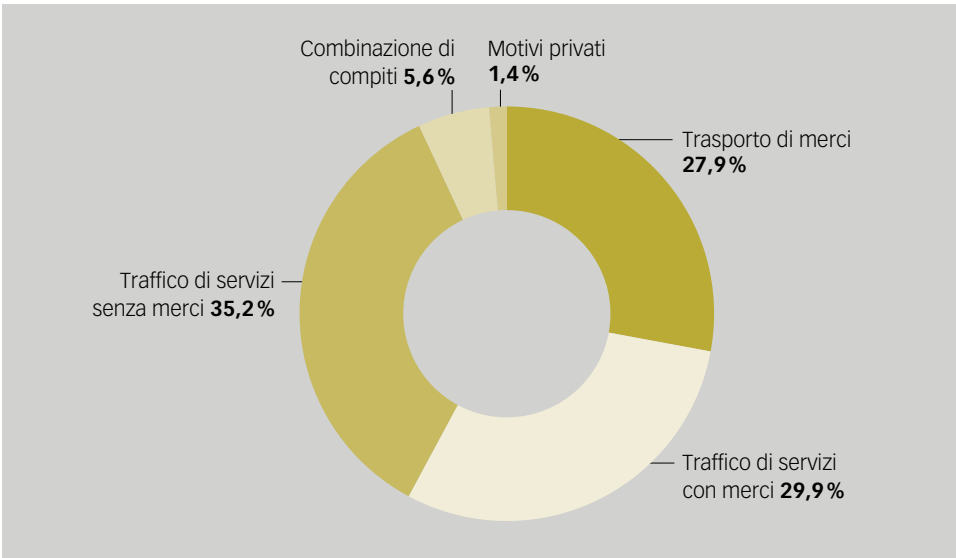


Figura 4: Percentuale di viaggi per categoria nel traffico dovuto ad attività economiche nel 2022.
Fonte: Rilevanza del traffico dei veicoli commerciali leggeri (furgoni) 2023, Ufficio federale delle strade USTRA

Traffico merci CEP	Trasporto merci generico	Traffico di servizi con merci	Traffico di servizi senza merci
Trasporti e magazzini: 6,1 %	Costruzione/edilizia: 12,1 %	Costruzione/edilizia: 20,6 %	Costruzione/edilizia: 18,0 %
Costruzione/edilizia: 2,2 %	Trasporti e magazzini: 1,7 %	Fornitura di altri servizi: 3,0 %	Fornitura di altri servizi: 7,1 %
Commercio o manutenzione e riparazione di veicoli a motore: 1,8 %	Gastronomia, ospitalità e ristorazione: 0,8 %	Gastronomia, ospitalità e ristorazione: 3,0 %	Approvvigionamento energetico: 2,2 %
Gastronomia, ospitalità e ristorazione: 1,7 %	Fabbricazione e produzione di beni: 0,6 %	Fabbricazione/produzione di beni: 1,4 %	Commercio, manutenzione o riparazione di veicoli a motore: 2,2 %
Fornitura di altri servizi: 0,6 %	Fornitura di altri servizi: 0,4 %	Trasporti e magazzini: 0,9 %	Fabbricazione/produzione di beni: 1,9 %

Figura 5: Quote di prestazione di trasporto per segmento e settore nel 2022.
Fonte: Rilevanza del traffico dei veicoli commerciali leggeri (furgoni) 2023, Ufficio federale delle strade USTRA

Sfide e opzioni d'intervento

Rafforzare il dialogo e il coordinamento tra le autorità pubbliche e le imprese

Il traffico urbano dovuto ad attività economiche ha punti di contatto con le infrastrutture di tutti e tre i livelli statali. Viaggia sulle strade nazionali, cantonali e comunali ed è perlopiù collegato al di là dei confini comunali e cantonali. Dal punto di vista federale è quindi opportuno che tutti gli attori coinvolti (autorità a tutti i livelli statali, città, economia, associazioni ecc.) si uniscano con un'intensità ancora maggiore per affrontare insieme le sfide poste dal traffico dovuto ad attività economiche, utilizzando a tal fine gli strumenti esistenti della Confederazione in modo più proattivo⁸⁹¹⁰. La Confederazione sta inoltre creando una piattaforma nazionale di dialogo per lo scambio reciproco.

Opzioni di intervento

Per il dibattito politico è importante sapere che il traffico merci dovuto ad attività economiche è responsabile solo di un terzo circa dei chilometri percorsi con furgoni. Un altro 30% circa del movimento di furgoni è dovuto al traffico di servizi con merci (ad esempio traffico di artigiani con merci) e un ulteriore 35% circa al traffico di servizi senza merci (ad esempio traffico di artigiani senza merci). Le principali sfide individuate nella relazione di ricerca possono essere affrontate con numerose opzioni di intervento. Nel complesso, il rapporto ne illustra circa 30 in sette direzioni strategiche.¹¹ La maggior parte riguarda il traffico merci dovuto ad attività economiche.

Nessuna opzione ha da sola il potenziale di ridurre notevolmente i chilometri percorsi o le soste. È quindi importante gestire l'andamento del traffico dei veicoli commerciali leggeri in modo sostenibile. A tal fine servono, in particolare, le opzioni d'intervento per una maggiore disponibilità di aree di sosta e parcheggio, ad esempio l'allestimento di zone di carico e scarico per le consegne e una migliore informazione sulle aree di sosta e di parcheggio libere per il traffico dovuto ad attività economiche. Nel settore del traffico degli artigiani, risultati positivi appaiono conseguibili con il consolidamento e l'ottimizzazione del traffico nei cantieri, soprattutto in quelli di medie e grandi dimensioni. In Svizzera esistono già buoni esempi di una logistica di cantiere efficiente, come per la costruzione delle torri Roche a Basilea.

Pubblicazione di altri studi e basi di dati

- Progetto di ricerca COMO dell'Ufficio federale dell'energia UFE «LOG-SE, LOGistica efficiente per superfici ed energia», 2024. [Link](#)
- Dati attuali sulla «Rilevazione dei furgoni» dell'Ufficio federale di statistica UST: pubblicazione prevista per fine novembre 2024. [Link](#)
- Modellizzazione del traffico DATEC: «metodo aggregato traffico merci» e «modello per il segmento dei veicoli commerciali leggeri». [Link](#)

8 Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica 2021, ARE ([Link](#))

9 Concezione del trasporto di merci per ferrovia 2017, Ufficio federale dei trasporti UFT ([Link](#))

10 Programma traffico d'agglomerato 2023, ARE ([Link](#))

11 RESEARCH+DATA-Shop – Mobility Platform 2023, Ufficio federale delle strade USTRA ([Link](#))

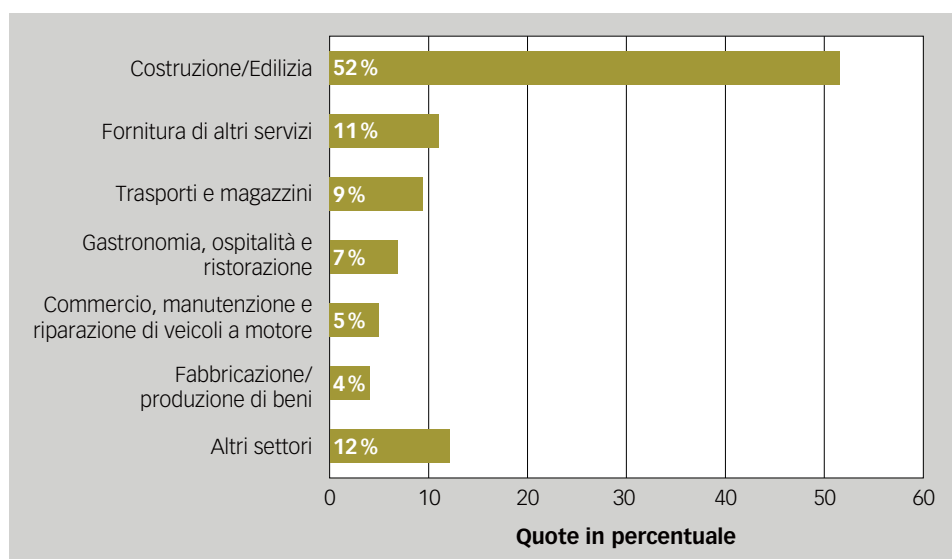


Figura 6: Traffico di furgoni per consegne per settore, quota di viaggi con furgoni per consegne nel 2022 in percentuale.

Fonte: Rilevanza del traffico dei veicoli commerciali leggeri (furgoni) 2023, Ufficio federale delle strade USTRA

Allegato

Varianti per la segmentazione del traffico dovuto ad attività economiche¹²

La nuova segmentazione del traffico dovuto ad attività economiche introdotta nello studio di base DATEC (2021) fornisce una struttura oggettiva per un dibattito inclusivo orientato al dialogo sul futuro sviluppo e sulla gestione della mobilità nel suo complesso. I motivi per un ulteriore perfezionamento del modello di segmentazione possono essere i seguenti:

- La diversa rilevanza dei sottosegmenti (ad esempio in termini di quote di chilometri percorsi)
- I diversi profili di utilizzo dei veicoli
- Le diverse esigenze di intervento
- La diversa sensibilità dei sottosegmenti in relazione alle misure

Sulla base di questi criteri sono state elaborate le prime varianti di segmentazione per i quattro sottosegmenti del traffico dovuto ad attività economiche (cfr. fig. 7). Una segmentazione può essere più adeguata di un'altra a seconda dell'attore o della problematica. Nel complesso, i perfezionamenti dei modelli possono portare vantaggi diversi (cfr. fig. 8).

¹² Traffico urbano dovuto ad attività economiche 2021, ARE ([Link](#))

	Traffico merci dovuto ad attività economiche	Traffico di servizi con merci	Traffico di servizi senza merci	Traffico viaggiatori dovuto ad attività economiche
Mercati della logistica	X			
Gruppi di prodotti	X			
Tipo di carico	X			
Ramo economico	X	X	X	(X)

Figura 7: Varianti di differenziazione per i sottosegmenti del traffico dovuto ad attività economiche.

Fonte: Studio preliminare sul modello di riferimento per il traffico dovuto ad attività economiche 2024, ARE

Portatori di interesse	Vantaggi principali
Autorità a livello nazionale, cantonale, regionale e comunale	• Migliori dati effettivi e migliore comprensione del traffico dovuto ad attività economiche • Migliore concentrazione sulla reale necessità d'intervento • Migliore considerazione delle diverse esigenze degli utenti • Pianificazione delle misure più efficace/migliore raggiungimento degli obiettivi nell'ambito dei progetti e della loro attuazione (sostenibilità del traffico dovuto ad attività economiche) • Applicabilità generale
Politica	• Migliore comprensione delle questioni legate al traffico dovuto ad attività economiche • Migliore incisività della politica dei trasporti nel contesto del traffico dovuto ad attività economiche (efficacia, efficienza)
Aziende	• Segmentazione affidabile e dati effettivi sulle quote del traffico dovuto ad attività economiche (trasparenza) • Migliore considerazione delle esigenze dei portatori di interesse nella pianificazione dei trasporti e del territorio nel contesto del traffico dovuto ad attività economiche
Associazioni	• Migliori dati effettivi sul posizionamento nel contesto del traffico dovuto ad attività economiche
Mondo scientifico	• Acquisizione di conoscenze sul traffico dovuto ad attività economiche • Articolo specialistico sul modello di riferimento
Informazione del pubblico	• Traffico dovuto ad attività economiche più sostenibile e con una migliore qualità dei servizi, con minore impatto ambientale e maggiore efficienza • Informazioni basate sui fatti sul traffico dovuto ad attività economiche

Figura 8: Diversi vantaggi della segmentazione.

Fonte: Studio preliminare sul modello di riferimento per il traffico dovuto ad attività economiche 2024, ARE