

# Dinamiche dell'importazione di alcuni beni di consumo corrente in Svizzera



Riassunto

Studio realizzato da Mobil'homme, ufficio di scienze sociali attivo nei settori dell'urbanismo e della mobilità, con sede a Losanna.

Autori: Stephan Utz, Marc Antoine Messer, Emmanuel Ravalet, Vincent Kaufmann, Stéphanie Vincent-Geslin, Basil Wietlisbach

Settembre 2018 – mandato dell'Iniziativa delle Alpi

## Problematiche

In Svizzera, l'intensità di trasporto delle merci risulta particolarmente stabile. Il rapporto tra prestazioni globali di trasporto delle merci (su strada e su ferrovia) e prodotto interno lordo è costante, o persino in diminuzione. A prima vista, questo aspetto appare positivo in termini di sostenibilità. Tuttavia, in un'economia altamente globalizzata come quella svizzera, l'indicatore dell'intensità del trasporto merci non è sufficiente, poiché non tiene conto delle distanze percorse dalle merci all'estero. Occorre quindi andare al di là di questo indicatore per evidenziare la realtà dei chilometri percorsi dai prodotti consumati sul territorio svizzero.

Il processo di globalizzazione economica e la fase di rafforzamento del franco fanno supporre che la delocalizzazione di parte della produzione svizzera si sia ampliata, implicando un aumento delle necessità di trasporto delle merci. Questo aumento delle necessità di trasporto è però particolarmente difficile da documentare e misurare, laddove la delocalizzazione all'estero ha riguardato solo alcune fasi dei processi industriali. Bisogna tentare di evidenziare l'evoluzione delle tendenze in materia di trasporto di merci in Svizzera e di contestualizzarle nelle modifiche dei processi industriali locali e del consumo.

Il presente rapporto è basato su questo metodo di ricerca e intende focalizzarsi su alcuni beni di consumo corrente per illustrare le possibili conseguenze dei cambiamenti delle mode alimentari, dei processi industriali e del quadro legale in termini di creazione di traffico merci supplementare.

## I. Tendenze dell'evoluzione delle importazioni verso la Svizzera

In Svizzera, il commercio interno (importazioni ed esportazioni) si è notevolmente intensificato negli ultimi anni, sia in termini quantitativi che di valore delle merci. Dagli anni '90, i quantitativi globali di merci importate sono aumentati di quasi il 15%, mentre il valore è aumentato di oltre il 105% nel periodo 1990-2016.

Le importazioni provengono prevalentemente (nel 2016 in misura dell'88%) dai paesi dell'Unione europea, mentre la provenienza delle altre merci è suddivisa in proporzioni equivalenti di circa il 4% tra America, Asia e Africa. La quota delle importazioni dai paesi dell'Unione europea è aumentata dal 1996, quando rappresentavano solo l'81% del totale. Questa tendenza smentisce quindi l'opinione diffusa di una crescente globalizzazione del commercio estero.

La crescita delle merci importate sembra coinvolgere in misura uguale il trasporto su strada e quello su ferrovia. Questo fatto è senz'altro da mettere in relazione con il costante sviluppo delle infrastrutture ferroviarie negli ultimi 20 anni, che ha permesso di assorbire la crescita evitando di far massicciamente capo al trasporto stradale.

Anche la crescita delle importazioni dai paesi limitrofi, in particolare dalla Germania, contribuisce a spiegare l'equilibrio del rapporto tra strada e ferrovia. Nella ripartizione modale dei trasporti attraverso le Alpi, malgrado il sensibile aumento dei quantitativi trasportati, si constata persino un rafforzamento della ferrovia. Questo fatto è chiaramente in relazione allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie in Svizzera e alla politica di trasferimento adottata a seguito dell'accettazione dell'iniziativa delle Alpi.

## **II. Evoluzione di alcuni prodotti d'esempio**

Abbiamo provveduto a selezionare alcuni esempi di prodotti, allo scopo di illustrare più concretamente l'evoluzione delle tendenze nell'ambito delle importazioni, dei processi produttivi, dell'evoluzione dei consumi e le loro possibili ripercussioni sui trasporti.

### **Lamponi e mirtilli**

L'esempio dei lamponi e dei mirtilli illustra molto bene gli effetti che una moda alimentare può generare sui trasporti. Riteniamo che questo sia un fenomeno di moda e non una tendenza radicata: in meno di dieci anni, l'importazione di queste bacche è quasi decuplicata. La massiccia crescita del loro consumo ha conseguenze particolarmente preoccupanti sui trasporti, aggravati dalla stagionalità della domanda.

Lo studio dell'evoluzione dell'importazione di queste due bacche evidenzia come un simile aumento necessiti di due condizioni: il cambiamento dei gusti di consumatrici e consumatori e il sostegno dei grandi distributori. La strategia dell'offerta di questi ultimi promuove la novità del consumo di questi prodotti al di fuori dei periodi di produzione indigena. La volontà di consumo degli acquirenti svizzeri può quindi essere soddisfatta grazie all'offerta e i due fattori si sostengono reciprocamente. Il consumo di queste due bacche rientra probabilmente nella moda generale del ricorso ai *superfoods* e ad altri prodotti alimentari, appoggiati da campagne pubblicitarie molto intense condotte in particolare sui social media.

La stagionalità del consumo pone problemi in Svizzera, poiché si manifesta molto prima dell'inizio della stagione di produzione indigena. Se i prodotti non provengono da molto lontano – la stragrande maggioranza dei prodotti freschi proviene dalla penisola iberica -, vengono trasportati su strada, dato che la loro natura deperibile rende praticamente impossibile il loro trasporto per ferrovia.

Il caso dei lamponi e dei mirtilli evidenzia l'influenza delle scelte individuali di consumatrici e consumatori svizzeri: l'acquisto di queste bacche al di fuori del periodo di produzione indigena genera traffici e ha affetti ambientali nocivi e molto poco sostenibili. In mancanza di alternative di trasporto meno inquinanti, sarebbe opportuno rinunciare al consumo di questi prodotti in inverno e a inizio primavera.

### **Prodotti finiti in legno**

L'evoluzione dell'importazione di prodotti finiti in legno evidenzia in modo chiaro gli effetti che i cambiamenti del processo industriale, e in particolare della capacità industriale svizzera, possono avere sul ricorso al traffico pesante su strada. La situazione del legno in Svizzera è paradossale: la superficie delle foreste cresce costantemente, il consumo è pure in aumento, ma la capacità industriale di far fronte alla domanda diminuisce o si autolimita. Ciò genera due elementi poco sostenibili: un potenziale non sfruttato di ricavo di legname dalle foreste, stimato in 1,5 milioni di metri cubi e il massiccio ricorso all'importazione, in particolare via strada. Il mercato del legno ha così conosciuto un aumento generale delle importazioni dell'ordine del 40% dal 1990 per tutti i prodotti di selvicoltura, eccettuata la legna da energia. L'importazione di prodotti finiti in legno ha conosciuto un aumento di quasi il 350%!

Questi aumenti sono una conseguenza diretta della trasformazione dei processi industriali locali, conseguenza a loro volta dei prezzi stracciati della concorrenza estera e dei cambiamenti dei gusti dei consumatori e dei costruttori svizzeri. La concorrenza estera rende poco interessante trasformare il legname in Svizzera e questo fattore viene aggravato dal cambiamento dei gusti e della moda che privilegiano i derivati rispetto al legno

massiccio. Un cambiamento che amplia inoltre il divario concorrenziale delle lavorazioni industriali in Svizzera. Il cambiamento di abitudini di consumo sostiene così il ricorso crescente a prodotti esteri.

La strategia economica perseguita appare quindi poco sostenibile dal punto di vista sociale (cancellazione di posti di lavoro nell'industria) e da quello ambientale (ricorso massiccio all'importazione di prodotti finiti esteri). Per ridurre le conseguenze negative di questo ricorso all'importazione, si dovrebbero privilegiare due opzioni: la scelta dei consumatori, che dovrebbe rivolgersi in modo più deciso verso i prodotti locali in legno e un sostegno politico all'industria svizzera del legno, che dovrebbe favorire lo sfruttamento del potenziale delle foreste svizzere.

### **Soia agricola**

Lo studio dell'evoluzione dell'importazione di soia agricola rivela aspetti diversi dagli esempi delle bacche e dei prodotti finiti in legno qui illustrati, in quanto evidenzia l'impatto del cambiamento del quadro legale sull'importazione di grandi volumi di merci.

In Svizzera, il consumo di soia è fortemente aumentato negli ultimi 20 anni, in primo luogo a causa del divieto di utilizzare farine animali per alimentare animali. L'origine dei prodotti si sta progressivamente diversificando, limitando la morsa del Brasile sulla produzione e abbassando le distanze globali percorse dalla soia.

A differenza degli altri casi analizzati, per la soia il ruolo del consumatore ha un impatto molto minore sull'evoluzione rilevata. A livello politico, la produzione svizzera potrebbe essere favorita tramite un aumento del prezzo minimo per le importazioni e da un sistema che privilegi il prodotto interno. D'altra parte, però, un aumento troppo marcato della produzione svizzera di soia a scapito di altre varietà di cereali o di prodotti oleosi (come per esempio la colza) potrebbe portare ad un aumento delle importazioni di questi ultimi prodotti e quindi non avere alcun effetto positivo sul volume dei trasporti.

### **Biciclette**

L'analisi dell'evoluzione delle importazioni di biciclette e di componenti in Svizzera evidenzia la frammentazione del processo di produzione in questo settore, in cui la tendenza alla globalizzazione si è affermata sia per i componenti, sia per le biciclette intere. L'evoluzione del mercato delle biciclette negli ultimi 20 anni non ha avuto grandi conseguenze sui volumi trasportati, dato che una parte importante della produzione avveniva già all'estero e non vi sono stati cambiamenti significativi nella sua struttura.

Non è possibile ottenere dati precisi sulle modalità di trasporto di biciclette e componenti, ma il fatto che i distributori del settore non sono generalmente allacciati alla rete ferroviaria lascia pensare che il trasporto avvenga su strada. Considerando la provenienza tipica di una bicicletta importata in componenti separati e montata in Svizzera, possiamo stimare le necessità medie di trasporto in oltre 5500 chilometri.

L'attuale crescita delle bici a pedalata assistita elettricamente ha permesso di rilanciare il mercato in Svizzera, dopo gli anni 1990 e 2000 in cui abbiamo assistito al ritiro di numerosi produttori. Oltre all'aumento delle vendite, assistiamo anche ad un aumento delle esigenze di manutenzione, che deve essere svolta regolarmente e delle conoscenze necessarie. La maggior complessità non si limita alle bici elettriche, visto lo sviluppo di cambi elettronici di rapporti, di freni a disco idraulici o di sistemi di frenata assistita e ha portato alla proliferazione di negozi specializzati. Inoltre, i fabbricanti stanno tentando di snellire i circuiti di produzione e distribuzione per migliorare l'adeguamento dei prodotti alle esigenze della clientela e migliorare il servizio dopo vendita. Ciò fa sì che il montaggio delle biciclette avvenga sempre più spesso in Svizzera, anziché in Asia.

La scelta del consumatore tra una bici Swiss made o una importata integralmente dall'Asia non comporta importanti differenze a livello di chilometri percorsi. L'unica possibilità di influire sull'impatto ambientale è di rinunciare all'acquisto o di limitarne per lo meno la frequenza. Per limitare il volume delle importazioni, consumatrici e consumatori dovrebbero quindi privilegiare un comportamento individuale improntato alla sobrietà e al riciclaggio.

## **Sintesi: i trasporti restano un argomento poco popolare**

Prima del presente studio, supponevamo che l'intensificazione della globalizzazione avesse generato un aumento delle importazioni di beni esteri in Svizzera. Questa supposizione che ha poi trovato conferma nell'analisi dell'evoluzione in questi ultimi 20 anni. La Svizzera risulta sempre più dipendente dalla forza produttiva di altri paesi e regioni e, di conseguenza, consumatrice di prestazioni di trasporto merci. L'aumento delle importazioni appare parte di un circolo vizioso, in cui rende meno concorrenziale la produzione locale, che di conseguenza diminuisce rendendo necessario il ricorso a maggiori importazioni.

Lo studio delle tendenze delle importazioni a livello globale e dei prodotti di esempio evidenzia anche la brutalità dei cambiamenti che possono intervenire nelle regioni di origine dei beni. Noi sosteniamo che questi bruschi cambiamenti siano da considerare come un segno di fragilità, data la dipendenza della Svizzera nei confronti delle importazioni, che possono risentire in modo improvviso ed importante dei cambiamenti del contesto geopolitico, come dimostra l'improvviso crollo dei prodotti provenienti dalla Libia.

Nonostante il loro netto aumento, dobbiamo rilevare come l'argomento dei trasporti merci verso la Svizzera sia molto poco popolare. I fattori esterni negativi di questo traffico mondiale non sembrano condizionare le azioni individuali legate agli acquisti, come dimostra la moda di consumare lamponi e mirtilli a fine inverno. Le voglie di acquisto dei consumatori, solleticate da nuove mode nel settore alimentare, vengano sostenute in modo deciso da commercianti e importatori e risulta difficile scindere l'influenza della domanda e dell'offerta su questo aumento dei consumi.

Utilizzare criteri metrici che escludono il trasporto al di fuori dei confini nazionali, come l'indicatore della densità del traffico, non è sufficiente per rispondere alle esigenze di sostenibilità, poiché non risultano in grado di riflettere l'impatto globale delle pratiche di consumo e dell'industria nel nostro paese. Questi criteri metrici sono quindi del tutto insufficienti e devono essere accompagnati da un tracciamento dell'evoluzione globale dei trasporti di merci.

L'obiettivo del presente studio è di documentare l'evoluzione delle importazioni in Svizzera e di determinarne le cause rilevabili nell'evoluzione dei consumi, dei processi di produzione industriale e del quadro legale. Lo studio non ha quindi l'obiettivo di proporre metodi per ridurre le importazioni, né di esprimere giudizi di merito su quest'ultime. Ciò nonostante, la scarsa consapevolezza nei confronti della tematica dei trasporti ci porta ad affermare che, in un'ottica di sviluppo sostenibile, una maggior trasparenza sui chilometri percorsi da ogni bene di consumo corrente sarebbe opportuna.