

Rapporto

numero

7273 R

data

21 febbraio 2017

Dipartimento

ISTITUZIONI / GRAN CONSIGLIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze sull'iniziativa cantonale 21 marzo 2016 presentata da Bruno Storni per il Gruppo PS "Strade più sicure subito"

(v. messaggio 18 gennaio 2017 n. 7273)

L'iniziativa cantonale 21 marzo 2016 presentata dal collega Bruno Storni tocca un tema molto importante, ossia quello della sicurezza stradale. Si concentra in particolare sulla sicurezza all'interno della galleria autostradale del San Gottardo (e lungo le sue rampe di accesso) e più in generale sulla sicurezza nei tunnel alpini. Partendo dalla decisione di realizzare una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo, che permetterà di eliminare le casistiche potenzialmente più pericolose (collisioni frontali e di striscio), chiede - per la messa in sicurezza di questi aspetti - di non attendere i due decenni previsti per la realizzazione di quest'opera ma di procedere in un termine più breve e ragionevole.

1. L'INIZIATIVA

L'iniziativa, prendendo spunto anche da quanto già viene fatto da diversi anni a questa parte al Monte Bianco o al Brennero, chiede che nel più breve tempo possibile dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo, ed al più tardi entro la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, possano transitare nei tunnel alpini solo mezzi pesanti equipaggiati con i sistemi di sicurezza definiti nella nuova Ordinanza federale concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), fatto salvo casi di trasporti eccezionali e facendo in particolare riferimento all'art. 103 OETV.

In questo modo, i trasporti internazionali attraverso le Alpi con veicoli pesanti (più dell'80% del totale) diminuiranno il potenziale di pericolo che rappresentano sulle nostre strade oppure trasferiranno i trasporti sulla ferrovia.

L'iniziativista richiama inoltre il fatto che dal 2015 tutti i nuovi mezzi pesanti immatricolati in Svizzera ed in Europa devono essere dotati di vari nuovi sistemi di sicurezza – che eviteranno diverse tipologie di incidenti come i tamponamenti o le collisioni frontali – quali il sistema antibloccaggio, il dispositivo avanzato per la frenata d'emergenza, il sistema di controllo della stabilità, l'avviso di deviazione della corsia, il controllo per la pressione degli pneumatici, ecc. Alcune grandi marche hanno già adottato questi standard prima del termine previsto dall'OETV (anno 2015). Questi dispositivi accresceranno il livello di sicurezza in generale su tutte le strade.

2. IL MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO (CDS)

Il CdS, pur apprezzando di principio la proposta dell'iniziativa nella misura in cui si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, ritiene di non poter sostenere simili misure per vari motivi e in particolare (v. messaggio a p. 2):

- a) l'obbligo di ossequiare i requisiti per i citati sistemi di assistenza alla guida è in via di introduzione. A dipendenza del tipo di procedura (approvazione del tipo/immatricolazione) e del genere di veicolo, l'introduzione dell'obbligo è compreso fra il 2013 e il 2016 e in alcuni casi particolari non è ancora in vigore;
- b) la presenza sul veicolo dei citati sistemi non figura né sulla licenza di circolazione né nella banca dati federale dei veicoli e non è pertanto controllabile (del resto i veicoli stranieri nemmeno sono registrati in Svizzera);
- c) per contro, la data di prima immatricolazione figura sia sulla licenza che nella banca dati. Essa non può però essere di particolare aiuto perché anche un veicolo omologato o immatricolato prima dell'entrata in vigore delle citate disposizioni, potrebbe comunque già essere dotato di simili sistemi;
- d) se il divieto di transito si limitasse alle gallerie e non ai passi alpini, è ipotizzabile che il livello generale di sicurezza finisca addirittura per diminuire (passaggio con diverse condizioni meteorologiche di veicoli di "vecchia generazione" sui colli alpini);
- e) pur senza disporre di statistiche precise si può ipotizzare che in generale i veicoli più recenti (sia svizzeri che esteri) e dotati dei vari sistemi di assistenza alla guida siano adibiti ai trasporti internazionali, mentre per i trasporti regionali vengono utilizzati veicoli più "datati". Un divieto come quello proposto finirebbe quindi per penalizzare l'economia regionale svizzera.

Da segnalare che secondo un esame preliminare (non approfondito) da parte dell'autorità federale, la proposta dell'iniziativa non sembrerebbe incompatibile con il diritto internazionale (Accordo sui trasporti terrestri e Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale).

3. I LAVORI COMMISSIONALI

La Commissione della gestione e delle finanze (CGF) ha sin da subito ritenuto la proposta interessante e meritevole di approfondimento. Infatti, tra le motivazioni che hanno favorito l'accoglimento, da parte del popolo svizzero, del risanamento della galleria autostradale del San Gottardo (durante la votazione del 28 febbraio 2016), ritroviamo senza ombra di dubbio il tema della sicurezza di questa galleria lunga circa 17 chilometri¹.

Per quanto attiene ai punti che sollevano la difficile applicazione di questa iniziativa la CGF ritiene quanto segue:

- motivazioni b) e c): la CGF condivide e comprende la problematica legata alla difficoltà nel trovare un sistema pratico che permetta di riconoscere chi rispetterebbe e chi non rispetterebbe le nuove normative. Per questo si invita la Confederazione a voler

¹ Sul sito ufficiale del DATEC, ritroviamo il primo motivo a sostegno del risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo, ossia "Più sicurezza: al termine dei lavori di risanamento il traffico nei due tunnel scorrerà lungo un'unica corsia e in un solo senso di marcia. Ciò ridurrà notevolmente il rischio di incidenti: in pratica potranno essere eliminate le collisioni frontali e quelle di striscio. Un sistema a due canne faciliterà inoltre gli interventi di salvataggio, aumentando le probabilità di sopravvivenza degli utenti in caso di incendio nel tunnel. I vigili del fuoco e le squadre d'intervento giungeranno più rapidamente sul luogo del sinistro poiché potranno usufruire della corsia di emergenza e della seconda canna chiusa al traffico" (link: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/it/home/datec/votazioni/votazione-sul-risanamento-del-san-gottardo/di-che-cosa-si-tratta.html>).

immaginare una soluzione a questo dilemma (ad esempio introducendo un nuovo campo nella carta grigia dei veicoli, oppure legato ad una tipologia di nuova vignetta, ecc.). Per facilitare l'attività di controllo, la CGF ritiene di proporre per l'entrata in vigore delle proposte dell'iniziativa (in luogo del 2020, entrata in funzione della galleria di base del Monte Ceneri), un limite temporale del 2021/2022 dato dall'entrata in esercizio del nuovo Centro di controllo per i veicoli pesanti e area multiservizi di Giornico, in modo tale da avere già una infrastruttura in cui è previsto il controllo di numerosi veicoli pesanti lungo la A2 (quelli in direzione del San Bernardino potranno essere controllati altrove); per le altre regioni andranno trovate soluzioni ad hoc secondo le disponibilità infrastrutturali del luogo e alle peculiarità regionali;

- motivazione d): per evitare che il rischio venga semplicemente spostato sui colli alpini, la CGF propone di estendere il divieto ed i principi enunciati nell'iniziativa su tutte le arterie di transito a carattere nazionale (gallerie e passi alpini);
- motivazione e): si tratta dell'argomento certamente più sensibile e delicato. Per questo la CGF propone di introdurre la possibilità di derogare a questo divieto, concedendo agli autotrasportatori ticinesi e urani (oppure, più in generale, svizzeri) sulla scia di quanto avviene già oggi con il contrassegno "S"; questa deroga potrebbe anche essere tradotta in un lasso di tempo più lungo per permettere l'adattamento alla nuova normativa.

Nell'ambito dei lavori commissionali, la CGF ha pure richiesto una presa di posizione, in merito alla proposta in oggetto, da parte dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG). Per quanto attiene alle premesse dell'iniziativa è stato riferito che si tratta di elementi chiari e condivisi. Per quanto attiene invece all'iniziativa in quanto tale viene pure condivisa la necessità di migliorare la sicurezza stradale. Per quanto invece attiene agli intenti dell'iniziativa si invita a non voler fare assoluto affidamento sui sistemi di assistenza alla guida citati nel messaggio del CdS. Questi sistemi non possono e non devono in nessun caso sostituire l'autista. Viene posto l'accento in particolare sull'importanza della formazione e dell'istruzione, per la quale l'ASTAG investe e si prodiga molto. A favore di una giusta prevenzione viene proposto quanto segue:

- sulle autostrade e semi autostrade si dovrebbe segnalare, a più riprese e tramite cartelli segnaletici o altro, l'obbligatorietà del mantenimento di 150 metri tra camion e camion e tra camion e veicolo che precede, e dove segnalato il rispetto assoluto del divieto di sorpasso per tutti i veicoli (leggeri e pesanti);
- si potrebbe distribuire un volantino spiegando quanto citato sopra, precisando anche gli eventuali importi da pagare subito in caso di mancato rispetto delle direttive emanate;
- per maggior controllo (anche per limitare il numero degli agenti necessari), si potrebbe far capo alle telecamere distribuite sul territorio (i contravventori, giunti alla dogana, dovranno rendere conto delle trasgressioni a loro carico).

4. CONCLUSIONI

La CGF ha preso atto del messaggio del CdS che ha ben inquadrato la problematica. Gli approfondimenti condotti e le discussioni fatte in seno alla Commissione hanno indotto a ritenere le varie obiezioni sollevate nel messaggio condivisibili, ma anche superabili. Si ritiene pertanto condivisibile la necessità di procedere ad un aumento della sicurezza, nella consapevolezza che questa sarà applicabile solo alle gallerie e ai passi alpini, e non a tutte le gallerie o tratte autostradali nazionali.

Pur condividendo con l'ASTAG l'importanza di fornire un'adeguata formazione (di base e continua) a tutti gli autisti e l'assoluta necessità di migliorare la sicurezza nelle gallerie e valichi alpini, la CGF ritiene di entrare in materia dell'iniziativa cantonale di Bruno Storni, raccomandando un suo accoglimento sulla base delle indicazioni contenute nel presente rapporto:

- estensione anche ai passi alpini,
- termine per l'applicazione delle nuove direttive posticipato al 2020/2021,
- introduzione di una vignetta "S" per gli autotrasportatori dei cantoni alpini (o più in generale svizzeri),

in via subordinata:

- estensione del termine (proroga) per questi ultimi,
- invito alla Confederazione a voler trovare la soluzione amministrativa e tecnica più congeniale per il rispetto di quanto richiesto.

Il miglioramento della sicurezza nell'area alpina permetterà anche di avere degli effetti positivi lungo le rampe di accesso e nell'intera rete nazionale, da confine a confine, per quanto attiene al traffico internazionale di transito, coscienti che le restrizioni non potranno essere applicate a tutte le gallerie o tratte autostradali nazionali.

A prescindere dal fatto che statisticamente non sono né il tunnel del San Gottardo né i tunnel alpini svizzeri le tratte più pericolose e a rischio dell'intera Confederazione, la CGF ritiene auspicabile e opportuno aumentare e migliorare la sicurezza là dove è possibile e con strumenti applicabili e interventi proporzionati, prendendo spunto da quanto già oggi viene fatto - e da diverso tempo - nei valichi tra Italia e Austria e tra Italia e Francia, purtroppo a seguito dei gravi incidenti avvenuti al Brennero e al Monte Bianco.

Per la Commissione gestione e finanze:

Raffale De Rosa, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Dadò -
Denti - Durisch - Farinelli - Garobbio -
Gianora - Guerra - Kandemir Bordoli -
Pini - Pinoja - Quadranti