

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7737 R	1° ottobre 2020	TERRITORIO / ISTITUZIONI
Concerne		

**della Commissione ambiente, territorio ed energia
sulla mozione 3 giugno 2019 presentata da Cristina Gardenghi e
cofirmatari per il Gruppo dei Verdi “Accelerare il trasferimento del traffico
merci su rotaia: per più sicurezza su tutto l’asse autostradale e meno
emissioni”**

(v. messaggio 23 ottobre 2019 n. 7737)

La mozione del 3 giugno 2019 chiede al Governo ticinese di mobilitarsi per incrementare il trasferimento merci su ferrovia a livello federale e più precisamente:

1. di accelerare il processo di trasferimento del trasporto merci da strada su rotaia;
2. di ridurre il numero di transiti di veicoli pesanti attraverso le Alpi per renderlo conforme al limite previsto dal Parlamento;
3. di aumentare il controllo dei mezzi pesanti in circolazione sul nostro territorio, in modo da garantire la sicurezza di tutti gli utenti dei vari collegamenti stradali, anche prima dell’apertura del centro di controllo di Giornico.

La politica svizzera dei trasporti mira proprio al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Questo principio è stato più volte ribadito in votazione popolare:

- nel 1992 con il sì alla realizzazione della nuova ferrovia transalpina;
- nel 1994 con l’approvazione dell’articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi, nel quale si dichiara che “il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia”;
- nel 1998 con il sì all’introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e al Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento di grandi progetti relativi all’ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria.

Tuttavia i mozionanti ritengono che il Consiglio Federale finora si stia dimostrando titubante nell’implementare misure concrete ed efficaci per un trasferimento delle merci da strada su rotaia. Infatti a 25 anni dall’introduzione dell’articolo costituzionale, ancora quasi un terzo delle merci viene trasportato sulla rete stradale tramite mezzi pesanti. Inoltre, fanno notare che nel 2018 hanno attraversato le Alpi svizzere 941’000 autocarri, sebbene il limite previsto dalla legge sia di 650’000 transiti annui (DATEC).

I mozionanti sostengono inoltre che la pressione della concorrenza spinge gli autotrasportatori di tutt’Europa a commettere gravi infrazioni rispetto alla manutenzione dei veicoli, al sovraccarico dei mezzi e alla violazione delle ore di riposo minime per i conducenti.

Tutti questi fattori fanno aumentare il rischio di incidenti, influenzando negativamente sulla sicurezza. Secondo una recente statistica pubblicata dall'USTRA, un terzo dei veicoli pesanti controllati a partire dal 2015 non rispettavano le norme legali per quanto riguarda lo stato del conducente o del veicolo, ed un camion su dieci è stato fermato in quanto giudicato inadatto al proseguimento del viaggio.

Dal 2003 il Consiglio Federale ha predisposto una rete di controllo dei mezzi pesanti in circolazione in tutta la Svizzera. Sei centri su dieci pianificati sono attivi, ma riescono ad ispezionare solo il 4% dei tir. Per quanto riguarda il Canton Ticino un centro di controllo fisso è in fase di costruzione a Giornico, ma la sua apertura è prevista solo per il 2022.

I mozionanti fanno, non da ultimo, notare che nel 2016 le emissioni di CO2 imputabili al settore dei trasporti rappresentavano il 38% delle emissioni totali della Svizzera, e di queste il 12% era causato da camion (USTAT). Per contrastare in modo efficace il cambiamento climatico i mozionanti sono convinti che occorra passare dalla riduzione delle emissioni ed intervenire quindi anche a livello di traffico. Quindi risulta essere indispensabile il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada su rotaia.

1. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO DEL 23 OTTOBRE 2019

Nel messaggio del 23 ottobre 2019 il Consiglio di Stato sottolinea che la politica svizzera dei trasporti mira al trasferimento del traffico merci su rotaia e che questo principio è stato più volte ribadito in votazione popolare. Nonostante il limite di 650'000 transiti annui fissato dal Parlamento federale non sia tuttora rispettato, fa notare che dai 1,4 mio di passaggi nel 2001 siamo passati a 941'000 nel 2018.

Il Consiglio di Stato fa notare nel suo messaggio che il Consiglio federale ha pure deliberato delle misure supplementari per promuovere il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada su rotaia adeguando la TTPCP a decorrere dal 2017 e concedendo uno sconto alle ferrovie sul prezzo delle tracce per l'utilizzo delle tratte transalpine.

Nel messaggio si legge che le imprese di trasporto puntano in misura crescente su semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri e ad oggi il trasporto di questi veicoli su ferrovia è possibile unicamente lungo l'asse del Lötschberg-Sempione. Tuttavia il Consiglio federale ed il Parlamento hanno deciso di rendere possibile il trasporto di questi mezzi anche sull'asse nord-sud del Gottardo approvando un investimento per l'ampliamento di 20 gallerie. Questo investimento contribuirà a ottimizzare il trasporto combinato attraverso le Alpi e a rafforzare il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia. A detta degli esperti, ogni anno potranno essere così trasferiti sulla ferrovia fino a 160'000 semirimorchi in più rispetto ad oggi.

Si legge inoltre che per rendere la ferrovia ancora più attrattiva, il Consiglio federale sta preparando un pacchetto di ulteriori misure, tra cui la riduzione dei prezzi delle tracce per i treni merci, l'introduzione di uno sconto speciale per i treni merce lunghi, grazie a cui sarà possibile abbassare il prezzo del trasporto ferroviario e aumentare la capacità. Inoltre sta valutando la possibilità di proroga della concessione di contributi d'esercizio agli operatori del trasporto combinato, attualmente limitata al 2023, e la possibilità di aumentare la TTPCP a partire dal 2021.

Per quanto riguarda la sicurezza, il Consiglio di Stato fa notare che, dopo il grave incidente avvenuto all'interno della galleria autostradale del San Gottardo, la Polizia cantonale esegue dal 2002 su incarico dell'Ufficio federale delle strade dei controlli mirati sul traffico pesante. Questi controlli sono formalizzati in un contratto di prestazione che prevede un ammontare

annuo di 12'000 ore di controllo, equivalenti alla verifica di circa 13'000 autocarri, un obiettivo che viene sempre raggiunto.

Nei prossimi anni, appena sarà aperto il centro di controllo di Giornico, una cinquantina di operatori saranno in grado di verificare quotidianamente lo stato dei veicoli pesanti, dei conducenti, del peso e della tipologia delle merci trasportate. Fino all'apertura del centro, considerate le contingenze e la mancanza di personale qualificato, non sarà possibile per la Polizia cantonale incrementare il numero dei controlli mirati sul traffico pesante oltre a quanto stabilito dal mandato di prestazione.

Il messaggio si conclude, per i motivi sopra riassunti, con l'invito del Consiglio di Stato a voler respingere la mozione.

2. CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

2.1 Trasferimento del traffico merci

La Commissione ha già recentemente discusso del trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia esaminando la petizione *Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!*, presentata il 15 marzo 2019 e corredata di 4'378 firme. La petizione domandava fra l'altro al Gran Consiglio di agire per accelerare questo trasferimento.

L'obiettivo del tetto massimo di transiti di veicoli pesanti attraverso le Alpi è stato fissato a 650'000, ma è lontano dall'essere raggiunto. Secondo il *Rapporto sul trasferimento del traffico 2019* nel 2018 sono stati ancora ben 941'000. Le autorità federali si stanno adoperando per dare un seguito concreto a quanto deciso dal popolo nel 1994. L'atto più recente è l'approvazione da parte delle Camere federali a inizio giugno del pacchetto di misure per il potenziamento del trasferimento del traffico proposto dal Consiglio federale con messaggio del 13 novembre 2019. Tra le varie misure proposte, figurano la concessione di contributi d'esercizio agli operatori del traffico combinato non accompagnato per un periodo più lungo rispetto al previsto, la riduzione dei prezzi delle tracce e l'adeguamento della TTPCP dal 1° gennaio 2021 per gli autocarri più inquinanti e l'intensificazione dei controlli sul traffico pesante. Purtroppo però, oltre alle difficoltà di tipo economico, vi sono altri ostacoli di tipo strutturale che rallentano il processo: *«Con l'imminente entrata in servizio della galleria di base del Ceneri (GBC) e del corridoio di quattro metri la conclusione di Alptransit è ormai alle porte. La sua piena disponibilità consentirà di sfruttare nuovi potenziali di produttività e trasferimento. Sulle tratte di accesso ad Alptransit, tuttavia, l'ammodernamento sta subendo dei ritardi e la conseguenza è che il traffico merci su rotaia non può ancora usufruire di condizioni di produzione vantaggiose sull'intero corridoio ferroviario nord-sud. Sono pertanto necessari ulteriori sforzi lungo tutto quest'asse, affinché il traffico merci possa avvalersi quanto prima dell'ottimizzazione delle condizioni»* (*Rapporto sul trasferimento del traffico. Novembre 2019, pag. 6*).

La Commissione è del parere che occorra rimanere vigili sul tema e sollecitare tutte le necessarie misure per raggiungere l'obiettivo voluto dal popolo. Per questo motivo, la Commissione ha deciso di redigere una proposta di risoluzione (annessa al rapporto sulla petizione) alle Autorità federali invitandola *«ad adottare misure più incisive, anche infrastrutturali, così da accelerare il processo di avvicinamento all'obiettivo di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia che prevede un massimo di 650'000 transiti di camion all'anno attraverso le Alpi»* e ribadendo e sostenendo i contenuti della risoluzione generale Completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera del 19 novembre 2018.

2.2 Controlli del traffico pesante

Secondo l'art. 53a della Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr), «*per attuare le norme della legislazione stradale e conseguire gli obiettivi della legge dell'8 ottobre 1999 sul trasferimento del traffico i Cantoni svolgono controlli stradali del traffico pesante, tenendo conto del grado di rischio*». I controlli sui mezzi pesanti, concernenti non solo lo stato del veicolo, ma anche la merce trasportata, il rispetto delle norme sulla circolazione e delle disposizioni sul lavoro, non hanno quindi solo lo scopo di migliorare la sicurezza sulle strade, ma sono parte integrante della strategia volta a incentivare il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Si cerca cioè di garantire una concorrenza leale tra le varie modalità di trasporto e di favorire condizioni quadro stradali e ferroviarie atte a incrementare le opportunità di mercato per il trasporto di merci su rotaia.

Dal 2001 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha concluso con i Cantoni convenzioni sulle prestazioni per l'esecuzione di controlli aggiuntivi oltre ai controlli normalmente svolti dalla Polizia cantonale. I Cantoni si impegnano a effettuare annualmente un determinato numero di ore supplementari in controlli del traffico pesante sul loro territorio, soprattutto sui maggiori assi di traffico e, per le trasversali alpine, principalmente sull'asse nord-sud. Questi controlli possono essere mobili, cioè venire effettuati sul territorio, oppure all'interno di centri fissi appositamente realizzati. Nel caso dei controlli mobili, per l'erogazione di tutte le prestazioni cantonali necessarie al raggiungimento degli obiettivi è assicurata ai Cantoni un'indennità oraria pari a fr. 140.- per poliziotti addestrati e fr. 80.- per aspiranti agenti. Nel caso dei centri fissi, vengono rimborsati tutti i costi dei centri connessi alle attività operative della polizia, quali stipendi e prestazioni sociali, ma anche equipaggiamento personale (uniformi, armi ecc.) e mezzi di servizio (veicoli, strumenti di controllo ecc.); i costi degli edifici e relativi impianti fissi (ad es. banco di prova dei freni, bilancia ecc.) sono sostenuti dalla Confederazione in quanto elementi infrastrutturali. Sia nei controlli mobili sia all'interno dei centri, le operazioni sono eseguite da funzionari con formazione specifica.

La Commissione ha approfondito il tema ponendo al Consiglio di Stato una serie di domande sui controlli svolti in questi anni e sul futuro centro di controllo di Giornico, attualmente in fase di realizzazione.

Il Consiglio di Stato ha spiegato che il mandato di prestazione stipulato dal Ticino prevede un ammontare annuo di 12'682 ore di controllo, equivalenti alla verifica di circa 10'000 autocarri. A tale scopo, la Polizia cantonale impiega mediamente e a rotazione circa 20 agenti. La copertura dei costi da parte della Confederazione corrisponde a 1,28 milioni di franchi.

Il Centro di controllo veicoli pesanti a Giornico dovrebbe entrare in funzione alla fine del 2022. La gestione del nuovo centro sarà retta da una convenzione, che è in fase di elaborazione. Non sono ancora noti i dettagli, ma la stessa rispecchierà quella già in atto presso l'analogo centro di Ripshausen, nel Canton Uri. USTRA finanzierà totalmente la gestione del Centro, sia per quanto attiene allo stipendio degli addetti, sia per quanto concerne i costi di gestione. Saranno attive presso il nuovo centro di controllo 52 persone. L'ammontare delle ore prestate, non ancora definito nei dettagli, si aggirerà presumibilmente sulle 80'000 ore complessive.

Statistica controlli nel Canton Uri

Controlli in sede	2015	2016	2017	2018	2019
Totale veicoli ispezionati	18'631	18'437	16'913	15'558	16'250
irregolarità	6'947	6'938	6'235	5'830	5'960
veicoli sospesi	2'336	2'586	2'558	2'483	2'657
Controlli mobili	2015	2016	2017	2018	2019
Totale veicoli ispezionati	837	849	716	832	841
irregolarità	10	16	65	51	43
veicoli sospesi	4	6	9	6	4

Fonte: ASTRA, *Statistiche controlli del traffico pesante 2019*

Nelle sue risposte, il Governo ha precisato che sino alla messa in atto del nuovo centro, non sarà possibile incrementare le ore di controllo fornite sulla scorta dell'attuale mandato di prestazione, anche a causa della mancanza di personale qualificato. Ricordiamo che il costo delle ore di controllo previste dal mandato di prestazione è coperto dalla Confederazione, ma eventuali ore supplementari sarebbero totalmente a carico del Cantone. La Commissione è cosciente delle difficoltà, finanziarie e di personale, che causerebbe al Cantone l'implementazione di maggiori controlli al di fuori del mandato con la Confederazione. Non di meno, data la loro importanza per regolare e rendere sicuro il flusso del traffico pesante attraverso il nostro Cantone, desidera sia fatto tutto ciò che è ragionevolmente esigibile per aumentarne il numero nei prossimi anni, in attesa dell'entrata in funzione del centro di Giornico. Di conseguenza chiede che il Consiglio di Stato verifichi presso l'autorità federale la possibilità di un ampliamento del mandato per gli anni 2021 e 2022.

* * * * *

Fatte queste considerazioni, la Commissione invita il Gran Consiglio a voler accogliere la mozione chiedendo al Consiglio di Stato di esercitare una maggiore pressione sulle autorità federali:

- per accelerare il processo di trasferimento del trasporto merci da strada su rotaia, sulla scia della proposta di risoluzione annessa al rapporto sulla petizione *Ticino: fai la tua parte per salvare il clima!*
- per ridurre il numero di transiti di veicoli pesanti attraverso le Alpi per renderlo conforme al limite previsto dal Parlamento;
- e verificare presso l'autorità federale la possibilità di un ampliamento del mandato di prestazione per gli anni 2021 e 2022 per aumentare il controllo dei mezzi pesanti in circolazione sul nostro territorio.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Simona Buri, relatrice

Alberti - Badasci - Battaglioni - Caroni - Cedraschi -

Gaffuri - Garbani Nerini - Garzoli - Genini -

Schnellmann - Schoenenberger - Tonini