

# Messaggio

numero

**7737**

data

23 ottobre 2019

Dipartimento

TERRITORIO / ISTITUZIONI

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 3 giugno 2019 presentata da Cristina Gardenghi e cofirmatari per il Gruppo dei Verdi “Accelerare il trasferimento di traffico merci su rotaia: per più sicurezza su tutto l’asse autostradale e meno emissioni”**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto si chiede al Consiglio di Stato di esercitare una maggior pressione sulle autorità federali affinché sia accelerato il processo di trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, ridotto il numero di transiti di veicoli pesanti attraverso le Alpi per renderlo conforme al limite previsto dal Parlamento e aumentato 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.

Come peraltro già indicato dai mozionanti, 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 (NFTA), nel 1994 con l’approvazione dell’articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi e 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 (dal 1.1.2016 confluito nel Fondo per l’infrastruttura ferroviaria – FIF).

L’articolo sulla protezione delle Alpi prescrive che il traffico merci transalpino da confine a confine avvenga sulla ferrovia e che le capacità degli assi stradali di transito nelle regioni alpine non aumentino. Il Parlamento federale ha ancorato questi principi nella legge concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi, fissando il numero massimo di autocarri in transito attraverso le Alpi svizzere a 650'000 entro due anni dall’apertura della galleria di base del San Gottardo (2018).

Sebbene tale obiettivo non sia ancora stato raggiunto, si segnala come negli ultimi anni la ferrovia abbia incrementato la propria quota di mercato rispetto alla strada e di conseguenza il numero di autocarri in transito attraverso le Alpi svizzere sia nettamente diminuito, passando da 1.4 milioni nel 2001 a 941'000 nel 2018.

Il Consiglio federale ha deliberato misure supplementari per promuovere il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia. Da un lato è stata adeguata la TTPCP a decorrere dal 2017 e dall'altro è stato concesso alle ferrovie uno sconto, benché limitato nel tempo, sul prezzo delle tracce per l'utilizzo delle tratte transalpine. A mente dello scrivente Consiglio queste misure confermano la volontà di attuare la politica di trasferimento del trasporto merci approvata dal Popolo.

Le imprese di trasporto puntano in misura crescente su semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri. Oggi il trasporto di questi veicoli su ferrovia è possibile unicamente lungo l'asse del Lötschberg-Sempione, poiché le tratte di accesso al San Gottardo, sia a nord che a sud, presentano ancora vari ostacoli che Consiglio federale e Parlamento hanno deciso di eliminare approvando l'investimento per l'ampliamento di 20 gallerie.

La realizzazione del corridoio da quattro metri lungo tutto l'asse del San Gottardo 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 così essere trasferiti sulla ferrovia fino a 160'000 semirimorchi in più rispetto a oggi.

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 merci lunghi, grazie a cui sarà possibile abbassare il prezzo del trasporto ferroviario e aumentare le capacità, la proroga della concessione di contributi d'esercizio agli operatori del trasporto combinato, attualmente limitata al 2023. Il Consiglio federale sta inoltre valutando anche l'aumento della TTPCP a partire dal 2021.

Alla luce di quanto indicato, lo scrivente Consiglio ritiene che il trasferimento del traffico merci su rotaia rappresenti un caposaldo della politica federale dei trasporti e non ritiene necessario esercitare una maggior pressione sulle autorità federali.

Per quanto attiene al controllo dei mezzi pesanti in circolazione sul nostro territorio, dopo il grave incidente avvenuto all'interno della galleria autostradale del Gottardo la Polizia cantonale esegue dal 2002 dei controlli mirati sul traffico pesante su incarico dell'Ufficio federale delle strade. Questi controlli sono formalizzati in un mandato di prestazione che prevede un ammontare annuo di 12'000 ore di controllo, equivalenti alla verifica di circa 13'000 autocarri.

La Polizia, con un importante investimento di risorse, ha regolarmente raggiunto l'obiettivo prefissato, contribuendo in questo modo ad accrescere la sicurezza stradale. In questi giorni nel Canton Uri si sono festeggiati i 10 anni di attività del centro di controllo per i veicoli pesanti. In Ticino, a causa anche di procedure ricorsuali, l'analogo centro di competenza che avrebbe potuto migliorare e professionalizzare ulteriormente l'attività di controllo prenderà avvio con circa 13 anni di ritardo.

Ciò nonostante, nei prossimi anni una cinquantina di operatori saranno in grado a Giornico di verificare quotidianamente lo stato dei veicoli pesanti, dei conducenti, del peso e della tipologia delle merci trasportate.

Fino ad allora, 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 nel mandato di prestazione citato in precedenza.

In conclusione, per i motivi su esposti il Consiglio di Stato invita il Parlamento a respingere la mozione presentata.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnaldo Coduri

## MOZIONE

### **Accelerare il trasferimento di traffico merci su rotaia: per più sicurezza su tutto l'asse autostradale e meno emissioni**

del 3 giugno 2019

*Alla luce dell'ennesimo tragico incidente, recentemente causato da un automezzo pesante nella galleria del San Gottardo, il gruppo parlamentare dei Verdi del Ticino chiede al Governo ticinese di mobilitarsi per incrementare il trasferimento merci su ferrovia a livello federale.*

Nel 1994 è stata accettata l'Iniziativa delle Alpi, che ha portato all'introduzione di un nuovo articolo nella Costituzione federale, nel quale si dichiara che "il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia". La competenza in materia spetta al Consiglio federale, che si è però finora dimostrato titubante nell'implementare misure concrete ed efficaci per un trasferimento delle merci da strada su rotaia, ritardando il processo e mancando gli obiettivi preposti dagli iniziativaisti. A 25 anni dall'introduzione dell'articolo costituzionale, ancora quasi un terzo delle merci viene trasportato sulla rete stradale tramite mezzi pesanti. Inoltre, nel 2018 hanno attraversato le Alpi svizzere 941'000 autocarri, sebbene il limite massimo previsto dalla legge fosse di 650'000 transiti annui (DATEC).

La pressione della concorrenza spinge gli autotrasportatori di tutt'Europa a commettere gravi infrazioni rispetto alla manutenzione dei veicoli, al sovraccarico dei mezzi, alla violazione delle ore di riposo minime per i conducenti. Tali fattori aumentano il rischio di incidenti, influenzando negativamente sulla sicurezza delle tratte stradali toccate da tali transiti. 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 veicolo o del conducente, mentre più di un camion su dieci è stato fermato in quanto giudicato inadatto al proseguimento del viaggio.

Per contrastare questa problematica, il Consiglio federale ha deciso nel 2003 di predisporre una rete di controllo dei mezzi pesanti in circolazione in tutta la Svizzera. Solo 6 dei 10 centri di controllo pianificati sono però attualmente operativi (USTRA), e riescono ad ispezionare meno del 4% dei tir che transitano attraverso le Alpi. Un centro di controllo fisso è in fase di costruzione a Giornico, ma la sua apertura è prevista solo per il 2022, permettendo nel frattempo agli autotrasportatori che violano le norme di sicurezza di circolare liberamente sul tracciato autostradale, salvo in presenza di qualche sporadico controllo mobile.

Nel 2016, le emissioni di CO<sub>2</sub> imputabili al settore dei trasporti rappresentavano il 38% delle emissioni totali della Svizzera, e il 12% di tali emissioni di anidride carbonica era causato da camion (USTAT). Per contrastare in modo efficace il cambiamento climatico attraverso la riduzione delle emissioni è dunque necessario intervenire anche a livello di traffico. A causa della posizione centrale della Svizzera e la sua dipendenza dalle importazioni, è impensabile che il traffico merci possa essere sospeso da un momento all'altro. La soluzione migliore per garantire la continuità del trasporto merci attraverso il nostro paese, limitando al contempo le emissioni, è quella di trasferire il traffico merci dalla strada alla rotaia. I treni sono infatti alimentati al 100% con energia elettrica, di cui il 97% è prodotta nei sette centri di produzione idroelettrica a basso impatto ambientale appartenenti a FFS (Alpeninitiative). È una soluzione che il popolo ha ribadito più volte di voler mettere in atto e che è iscritta nella Costituzione: è ora che vengano presi provvedimenti seri ed efficaci perché questa volontà sia finalmente concretizzata e la legge rispettata.

Il Ticino ha il dovere di fare la sua parte, essendo uno dei cantoni maggiormente toccati dal transito nord-sud. C'è bisogno di più sicurezza sulle strade, di aria più pulita e di meno emissioni per fermare il surriscaldamento globale.

Per tutti questi motivi i sottoscritti deputati chiedono al Consiglio di Stato di esercitare una maggior pressione alle autorità federali affinché si mobilitino al più presto per:

- accelerare il processo di trasferimento del trasporto merci da strada su rotaia;
- ridurre il numero di transiti di veicoli pesanti attraverso le Alpi per renderlo conforme al limite previsto dal Parlamento;
- 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.

Per il Gruppo dei Verdi  
Cristina Gardenghi  
Bourgoin - Crivelli Barella - Noi -  
Schoenenberger - Stephani