

# Messaggio

numero

**6203**

data

22 aprile 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 14 aprile 2008 presentata da Lorenzo Quadri "I bisonti UE di 44 tonnellate stiano a casa loro"**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

prima di entrare nel merito della richiesta posta dal menzionante, occorre una premessa in merito ai provvedimenti legati al traffico pesante.

### **1. GENERALITÀ E ISTORIATO**

Come noto, dal 2001 gli autoveicoli pesanti, svizzeri e stranieri, sono assoggettati a una tassa sul traffico commisurata alle prestazioni (cfr. Legge federale sul traffico pesante TTPCP e relative Ordinanze).

In un primo tempo, l'adozione di questa tassa ha portato il limite di peso per i veicoli da 28 a 34 t e all'introduzione di contingenti per veicoli di 40 t.

Dal 2005, conformemente alle condizioni fissate negli accordi bilaterali sui trasporti terrestri siglati con l'Unione europea, è stato generalizzato il limite di peso massimo di 40 t (per il traffico combinato strada/ferrovia il limite è ampliato a 44 t).

Con l'introduzione di detti limiti, gli autoveicoli pesanti del peso fino a 40 t hanno la facoltà di circolare su tutte le strade della Confederazione; si tratta quindi di una liberalizzazione generale a livello svizzero.

A tali accordi ha fatto seguito l'adattamento della legislazione nazionale sulla circolazione stradale: in particolare, l'art. 67 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione (ONC), modificato il 30 giugno 2004 e gli altri articoli della stessa ONC (in particolare per quanto riguarda lunghezze, larghezze, carichi sugli assi, rimorchi, ecc.) come pure altre Ordinanze in tema di circolazione, segnatamente: l'Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OEFV), l'Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC) e l'Ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD).

A livello di segnaletica stradale sono quindi da prevedere i necessari provvedimenti in applicazione di dette Ordinanze.

Va precisato che la liberalizzazione concerne le 40 t, le 44 t rappresentano un'eccezione per il traffico combinato strada-ferrovia.

Non è tema del presente messaggio la valutazione circa il rigore, l'uniformità e la reciprocità dell'applicazione degli accordi bilaterali da parte di tutti i Paesi firmatari.

Pur riconoscendo leciti i dubbi che possono essere sollevati sull'applicazione di questi in determinati campi, resta il fatto che le Ordinanze federali in materia di circolazione stradale non possono rimanere inapplicate, cercando in questo ambito di sfruttare determinati (esigui) margini di manovra.

Va comunque precisato che a livello di segnaletica non è ancora stata presa alcuna decisione formale.

## **2. LA PROCEDURA ADOTTATA**

Per quanto attiene la segnaletica, i Cantoni possono definire limiti inferiori per comprovati motivi tecnici e, in particolare, nei casi in cui l'assetto e la geometria delle arterie permettono solo il transito di veicoli con peso inferiore e/o con minore ingombro.

Sulla scorta di tanto, nel corso del 2007, la Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio ha proceduto con la verifica di tutti gli assi stradali del Cantone, segnatamente dal profilo della sopportazione ai carichi in movimento e della geometria. Nei casi considerati delicati sono state allestite delle perizie statiche e geometriche, dove necessario, anche con delle prove di transito in scala uno a uno.

Con tale verifica si è potuto accertare ad un livello prettamente tecnico:

- i tratti in cui la circolazione dei mezzi pesanti di 40 t può essere ammessa, sia a livello di portanza che geometrico,
- i tratti per i quali è necessario prevedere una restrizione a causa di limiti statici e geometrici della struttura.

Si tratta quindi di un documento di base riguardante sostanzialmente la fattibilità tecnica.

## **3. IL COINVOLGIMENTO DEGLI ENTI LOCALI E L'ESAME DELL'IMPATTO SU TERRITORIO E POPOLAZIONE**

Il Consiglio di Stato è cosciente delle problematiche legate al traffico nelle zone sensibili e che già oggi subiscono un forte carico.

Alla luce delle diverse e comprensibili preoccupazioni manifestate dagli enti locali, il Dipartimento del territorio ha coinvolto le Commissioni regionali dei trasporti, informandole sulle risultanze tecniche dei primi esami e incontrando i rappresentanti di quelle regioni più sensibili dal punto di vista del traffico. Il Cantone ha riconosciuto l'interesse delle Commissioni regionali dei trasporti, in rappresentanza dei Comuni, a essere coinvolte nell'elaborazione dei possibili scenari.

Le Commissioni hanno inoltrato le loro osservazioni che sono tuttora al vaglio; il Dipartimento del territorio sta esaminando più in dettaglio gli aspetti di ordine territoriale, con l'obiettivo di valutare la sostenibilità sui diversi tratti della liberalizzazione delle 40 t, nel rispetto della legislazione federale. Le decisioni formali saranno prese solo dopo gli approfondimenti menzionati, così da permettere alle Autorità locali di collaborare attivamente alla ricerca di soluzioni condivisibili.

Si tratta, in sintesi, di verificare se e per quali tratti stradali la liberalizzazione del transito risulta insostenibile e, come tale, permette il mantenimento di restrizioni di transito nel rispetto delle disposizioni legali.

Tali restrizioni dovute alla sopportabilità dal punto di vista della mobilità (frequenza e volume di traffico, maggior disturbo alla popolazione, ecc.) sono da approfondire e da concertare. Non va dimenticato che alcuni rami dell'economia sostengono l'aumento dei limiti di transito, per cui occorrerà discutere e condividere con essi le proposte e/o le soluzioni alternative.

## **4. ULTERIORI CONSIDERAZIONI**

Al di là delle legittime preoccupazioni degli enti locali e della popolazione e del fatto che diversi tronchi stradali saranno liberalizzati alle 40 t, in applicazione di accordi d'ordine

superiore, qualche precisazione sulle possibili conseguenze dell'aumento dei carichi ammissibili ci sembra opportuna.

Dalle diverse reazioni degli enti locali, riportate anche a mezzo della stampa, si sarebbe indotti a credere che il Cantone ne ha sottovalutato il possibile impatto, almeno su determinati tratti.

In realtà, senza voler anticipare conclusioni su quelli che sono attualmente i temi in discussione con le Commissioni regionali dei trasporti, il pericolo del cosiddetto "traffico parassitario" non va ingigantito.

I mezzi circolanti oggi con un limite di 34 t sono esattamente gli stessi che circolerebbero domani con un limite di 40 t; questi saranno in grado di trasportare più merce e l'aspetto di una maggior razionalizzazione dei trasporti non può essere trascurato.

Per quanto attiene il traffico italo-svizzero è da chiedersi se vi è un vero interesse, da parte dei trasportatori, a "bypassare" determinati punti nevralgici (quale ad esempio il nodo di Milano), per percorrere delle strade statali in Italia e cantonali in Svizzera, con il rischio di un aumento dei tempi di percorrenza.

Queste valutazioni sono state effettuate dal Cantone (si tratta ben'inteso di valutazioni qualitative, in quanto, a priori, è estremamente difficile quantificare le possibili conseguenze sul numero di transiti di mezzi pesanti): i rischi di un aumento di traffico pesante non sono esclusi, ma non vanno nemmeno sopravvalutati.

Come detto, questi e altri argomenti sono in fase di approfondimento, in particolare nelle regioni maggiormente sensibili; in ogni caso il traffico pesante continuerà a essere monitorato, soprattutto su quei tratti dove si introdurrà il nuovo limite (confrontando, ad esempio, i conteggi alle dogane), tenuto però conto del fatto che non può essere imposta alle Dogane una chiusura a determinati mezzi (le Dogane, in virtù dei loro compiti istituzionali, non possono intraprendere azioni legate alla gestione del traffico).

Le Dogane adatteranno pertanto la loro attività al transito di merci ammesso, ma non potranno limitare operazioni di sdoganamento allo scopo di impedire determinati transiti.

## **5. CONCLUSIONI**

Ribadiamo che gli accordi bilaterali prevedono la liberalizzazione di transito per mezzi fino a 40 t (le 44 t sono un'eccezione per il traffico combinato strada-ferrovia).

Non è materialmente possibile impedire a livello istituzionale tale liberalizzazione, tanto più che già oggi determinati assi (ad esempio tutta la rete autostradale e l'accesso a numerose zone industriali presenti sul territorio ticinese) sono aperti alla circolazione delle 40 t.

Si tratta quindi di:

- limitare e/o impedire il transito di determinati mezzi sulle strade che presentano limiti di portanza e geometrici,
- di limitare e/o impedire con misure legali il transito laddove è ipotizzabile o prevedibile un incremento del traffico parassitario causato dalla ricerca di possibili vie alternative.

Queste valutazioni sono effettuate di concerto con le Commissioni regionali dei trasporti in rappresentanza degli enti locali, in particolare per le regioni più sensibili dal punto di vista del traffico. Il risultato dovrà essere condiviso, pur dovendo accettare dei compromessi.

Si tratterà infatti di calibrare le legittime aspettative dell'economia legata ai trasporti nel rispetto degli altrettanto legittimi timori legati all'aumento del traffico pesante, con i conseguenti problemi di carico ambientale e nel rispetto della legislazione in materia di circolazione stradale.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 14.04.2008

## **MOZIONE**

### **I bisonti UE di 44 tonnellate stiano a casa loro**

del 14 aprile 2008

Gli Accordi bilaterali hanno notoriamente trasformato il Ticino in un corridoio a basso costo per TIR UE in transito parassitario attraverso il nostro Cantone, con tutte le conseguenze del caso sia in termini di viabilità sia di sicurezza sia di inquinamento.

Le prospettate aperture di valichi ticinesi ai "bisonti" di 44 tonnellate hanno comprensibilmente provocato levate di scudi: ad esempio, nel Mendrisiotto (Mendrisio, Rancate e Arzo hanno scritto al CdS, come pure la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto); analogo scenario nel Malcantone, dove si è registrata nei giorni scorsi un'energica quanto condivisibile presa di posizione dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone, contraria all'apertura alle 44 tonnellate.

Esprimendosi sulla stampa nel merito delle citate proteste, funzionari cantonali hanno in sostanza dichiarato che l'apertura ai TIR di 44 tonnellate è la conseguenza di decisioni prese a livello superiore, segnatamente di Accordi bilaterali sul traffico terrestre. Ciò che corrisponde ovviamente al vero, come al vero corrisponde che l'applicazione dei Bilaterali, nei Paesi a noi confinanti, non è uniforme, e men che meno è rigorosa.

Ne è dimostrazione evidente il fatto che - ad esempio - imprese e artigiani ticinesi in pratica nella Vicina Penisola "non battono chiodo": ciò a seguito dell'utilizzo, da parte italiana, della burocrazia e del corporativismo a tutela del mercato del lavoro locale da "corpi estranei".

Non si vede dunque perché, in regime di Accordi bilaterali, analoghi sistemi di autodifesa - sistemi per l'appunto "europei" - contro le conseguenze negative dei Bilaterali medesimi, non possano venire importati e applicati anche all'interno dei confini cantonticinesi.

Con la presente mozione chiedo pertanto al Consiglio di Stato:

- di attivarsi con i mezzi a sua disposizione affinché TIR UE di 44 tonnellate non abbiano ad entrare nel territorio ticinese, già ampiamente messo a dura prova dalle conseguenze negative degli Accordi bilaterali sul traffico terrestre.

Lorenzo Quadri