

PROPOSTA DI RISOLUZIONE (iniziativa cantonale, art. 102 LGC)

«No ai camion da 60t sulle strade svizzere»

del 19 ottobre 2009

Considerando che:

- da alcuni anni sulle strade europee (Scandinavia, Svezia, Olanda, Danimarca e Belgio) circolano mezzi pesanti di 60 tonnellate e 25.25 metri di lunghezza (i cosiddetti "gigaliner") e che altri paesi (Germania, prossimamente Francia) effettuano dei test;
- se tali camion dovessero essere introdotti definitivamente in Europa e in Svizzera metterebbero seriamente in pericolo la politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia;
- il popolo svizzero si è espresso più volte chiaramente a favore del trasferimento delle merci sulla ferrovia,

il Gran Consiglio ticinese invita, secondo l'articolo 160 della Costituzione federale e la Costituzione cantonale del Canton Ticino, il Consiglio di Stato a intervenire presso il Consiglio federale per chiedere:

- la reintroduzione del peso massimo di 40 tonnellate (rispettivamente di 44 tonnellate nel traffico combinato non accompagnato [TCA]) e di una grandezza massima per mezzo pesante di 18.75 metri di lunghezza, 4 metri di altezza e 2.6 metri di larghezza nella Legge federale sulla circolazione;
- una posizione chiara contro i test effettuati con i "gigaliner" nell'Unione europea.

Il Gran Consiglio ticinese chiede la trasmissione di questa risoluzione alle Camere federali sotto forma d'iniziativa cantonale.

Motivi

Da appena tre anni i camion di 40 tonnellate sono autorizzati in Svizzera. La lobby degli autotrasportatori europea esercita pressione al fine di poter utilizzare camion ancora più pesanti e più lunghi, malgrado la Confederazione non abbia ancora raggiunto gli obiettivi di trasferimento del traffico merce dalla strada alla ferrovia.

Dal 2007 circolano a titolo di prova sulle strade europee camion di 60 tonnellate e di 25.25 metri di lunghezza. Nel luglio 2008 la Commissione europea ha pubblicato un rapporto favorevole a questi mezzi di trasporto. Un altro rapporto è in fase d'elaborazione. Il Parlamento europeo dovrebbe pronunciarsi definitivamente al più tardi l'anno prossimo.

L'aumento del limite da 28 a 40 tonnellate mostra gli effetti che una eventuale introduzione delle 60 tonnellate avrebbe sulla politica svizzera dei trasporti: nonostante il recente aumento delle TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) e l'apertura della galleria del Lötschberg, il trasporto su strada ha guadagnato una significativa parte di mercato. Se i "gigaliner" venissero introdotti in Europa, la Svizzera dovrebbe seguire queste nuove norme e le conseguenze sarebbero catastrofiche.

Il Ticino come Cantone di transito dovrà sopportare più degli altri le conseguenze negative di una tale introduzione.

Nemici della ferrovia

I "gigaliner" permettono di trasportare fino al 30% di merce in più, riducendo i costi del trasporto su strada del 20-25%. Ci si attende quindi uno spostamento del trasporto merci dalla ferrovia alla strada. Questo contro la volontà del popolo svizzero che chiede appunto l'opposto. L'obiettivo di trasferimento deve essere seguito con coerenza. In Germania si prevede una diminuzione del 55% del traffico combinato strada/ferrovia, un trasferimento di 7 miliardi di

tonnellate/chilometro verso la strada e 400'000 viaggi di camion supplementari. In Svizzera ci si possono aspettare simili conseguenze. Poiché questi autocarri sono troppo lunghi, non è possibile caricarli sulla ferrovia e l'autostrada viaggiante diventerebbe inutile. Con l'introduzione dei camion di 60 tonnellate la situazione sarebbe catastrofica per la redditività delle gallerie ferroviarie di base del Lötschberg e del San Gottardo. Avremmo investito miliardi di franchi per opere inutili?

Pericolosi per gli altri utenti della strada

Il tempo necessario per sorpassare un "gigaliner" è notevolmente più lungo che con un camion «standard». Un camion di 60 tonnellate che circola con una velocità di 80 km/h ha la stessa energia di movimento che un camion di 40 tonnellate che viaggia a una velocità di 100 km/h. È ovvio che i ciclisti e i pedoni corrono maggiori rischi di gravi incidenti. Inoltre il pericolo d'incendio in galleria aumenta, poiché questi camion hanno una maggior capacità di carico anche con merci potenzialmente infiammabili.

Dannosi per l'ambiente e per il clima

Le emissioni totali di CO2 provenienti dal traffico pesante aumenteranno a causa dell'aumento globale del traffico stradale. In Europa ci si aspetta un aumento di 2 milioni di tonnellate di CO2 all'anno in un periodo di tempo compreso fra 5 e 20 anni. Per le emissioni di CO2, inoltre, il bilancio di un TIR di 60 tonnellate rispetto a un camion «standard» di 40 tonnellate è positivo solo se il "gigaliner" è carico almeno al 77%. I viaggi vuoti, o con carico solo parziale, sono però ancora troppo frequenti. Anche con un camion d'ultima generazione, che rispetta la severa norma Euro 5, il trasporto delle merci su strada emette fino a tre volte più CO2 e NOx e due volte più polveri fini rispetto al trasporto su ferrovia. A causa del maggior numero di assi e della motorizzazione più potente, i camion da 60 tonnellate producono più rumore rispetto ai camion meno pesanti.

Costi d'infrastruttura aberranti

Le nostre strade non sono concepite per sopportare il peso di questi mostri della strada. Sarebbe perciò inevitabile adeguare le infrastrutture stradali con costi esorbitanti a carico dei contribuenti. Le infrastrutture dovranno inoltre essere risanate più spesso. Anche i Cantoni passerebbero alla cassa. Soldi che mancheranno poi altrove.

Questi veicoli aggravano altri problemi quali il flusso del traffico e i trasporti assurdi su strada come per esempio la panna svizzera trasportata in Belgio per essere confezionata e per poi essere rispedita via camion in Svizzera.

Attualmente la Confederazione non si sta chinando su questa problematica: semplicemente, aspetta una decisione a livello europeo. Ma se l'Unione europea dovesse introdurre questi "gigaliner" una cosa è certa: la Svizzera dovrà prima o poi dare il suo accordo al loro transito.

Per evitare di trovarsi in questa situazione assurda, per garantire la riuscita della politica svizzera dei trasporti e per combattere i cambiamenti climatici, vi chiediamo gentili deputate ed egregi deputati di adottare questa risoluzione e di spedirla al Consiglio federale come già fatto dal Canton Lucerna.

Francesco Maggi e Carlo Lepori

Bacchetta-Cattori - Belloni - Beltraminelli - Bertoli - Boneff -
Canepa - Carobbio - Cavalli - Corti - Dadò - Duca Widmer -
Ducry - Garobbio - Ghisletta R. - Ghisolfi - Guidicelli - Gysin -
Jelmini - Kandemir Bordoli - Malacrida - Orelli Vassere -
Pagani - Pedrazzini - Pestoni - Polli - Savoia - Stojanovic