

INTERPELLANZA

Circolazione dei camion da 60 tonnellate

del 17 marzo 2009

Da tre anni i camion da 40 tonnellate sono autorizzati a circolare nel nostro Paese e la Confederazione non ha ancora raggiunto i suoi obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Nel frattempo, la lobby dei camionisti europei fa pressione sull'UE affinché vengano autorizzati veicoli ancora più inquinanti.

In questi ultimi anni, l'innalzamento del limite da 28 a 40 tonnellate ha mostrato cosa potrebbe accadere con l'introduzione delle 60 tonnellate. Malgrado l'aumento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e l'apertura della Galleria di base del Lötschberg, la strada ha guadagnato quote di traffico. Se i "megacamion" sbarcassero ora in Europa, senza contropartita fiscale, le conseguenze sarebbero catastrofiche.

Dal 2007, l'Unione europea autorizza in Europa, a titolo di prova, la circolazione dei camion da 60 tonnellate. La Commissione responsabile del progetto ha emesso un primo rapporto favorevole nel luglio 2008. Il Parlamento europeo prenderà una decisione già quest'anno. Tuttavia, questi "colossi" di 60 tonnellate, lunghi 25 metri, sono inquinatori per eccellenza.

I "megacamion" sono:

- ◆ Pessimi per l'ambiente, essendo un pericolo per la nostra salute e il nostro clima. A parità di carico trasportato, un camion emette fino a tre volte più inquinanti rispetto al treno (polveri fini, CO₂ e ossidi d'azoto). Basti pensare ai problemi posti in permanenza dal traffico pesante sull'asse del Gottardo, che risultano gravi e irrefutabili.
- ◆ Nemici della ferrovia. I "megacamion" sono veri mostri e costituiscono un pericolo per la politica del trasferimento dalla strada alla ferrovia. I "megacamion" non si prestano al traffico combinato. Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia voluto dal popolo svizzero e ancorato alla Costituzione sarebbe quindi rimesso in discussione, così come i miliardi già investiti nelle nuove trasversali ferroviarie alpine (NFTA).
- ◆ Pericolosi. I "megacamion" sono inoltre un pericolo per gli altri utilizzatori della strada: più un veicolo è pesante, più gravi sono le conseguenze in caso d'incidente. Per non parlare dei problemi che creano in caso d'incendio in un tunnel.
- ◆ Cari. I contribuenti dovranno passare alla cassa per pagare l'adattamento delle infrastrutture: necessità di allargamento della rete stradale, per esempio nelle rotonde o nelle curve troppo strette sulle strade cantonali e comunali.

Questi mezzi pesanti porteranno inoltre altri problemi, quali ostacoli alla fluidità del traffico, rumore, eccetera e non faranno che incoraggiare e intensificare i trasporti stradali assurdi, come, ad esempio, la crema svizzera trasportata in Belgio per essere imbottigliata e riportata in seguito nel nostro Paese, eccetera.

Al momento, le autorità svizzere non si pongono il problema, sembrano attendere la decisione dell'UE. Una cosa è però certa: una volta ammesse in Europa le 60 tonnellate, la Svizzera dovrà prima o poi accordare loro il diritto di transito.

I sottoscritti deputati chiedono al Consiglio di Stato di rispondere alle seguenti domande:

1. qual è la posizione del Consiglio di Stato circa gli eventuali problemi sollevati da una circolazione dei camion da 60 tonnellate?

2. Quali saranno gli impegni finanziari dovuti all'eventuale adattamento delle infrastrutture (adattamento e manutenzione delle strade)?
3. Se e quali mezzi il Cantone ha intenzione di utilizzare per mettere in allarme la Confederazione su questo problema e spingerla a prendere rapidamente posizione?

Francesco Maggi

Arigoni G. - Arigoni S. - Carobbio - Cavalli - Corti -
Garobbio - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Gysin -
Kandemir Bordoli - Lepori - Malacrida - Marcozzi -
Orelli Vassere - Pestoni - Savoia - Stojanovic