

Messaggio

numero 4788
data 23 settembre 1998
dipartimento Istituzioni

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 24 giugno 1998 presentata dall'onorevole Giorgio Canonica e confirmatari concernente il "traffico pesante: rispetto dei limiti di peso e dei tempi di lavoro e riposo"

Onorevole signora Presidente,

onorevoli signore e signori Consiglieri,

ci preghiamo presentare il nostro rapporto scritto, giusta l'art. 54 cpv 2 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, sulla mozione citata in ingresso.

I. Oggetto della mozione

Il presente atto parlamentare chiede di:

- installare una o più stazioni di controllo del peso dei veicoli pesanti sulla A2 là dove non esiste la possibilità di evitare il controllo (tunnel, viadotti), approfittando di cantieri aperti;
- il coordinamento di tali controlli con quelli previsti dalle autorità dei cantoni di Uri e Grigioni;
- il perseguimento automatico e obbligatorio degli autisti trasgressori;
- il costante controllo del traffico per far rispettare i tempi di guida, di riposo e di lavoro.

II. Presa di posizione del Consiglio di Stato sulla presente mozione

In linea di principio il Consiglio di Stato condivide le preoccupazioni che stanno alla base della mozione.

Le statistiche dimostrano che il traffico veicolare in genere ed in particolare il traffico pesante, sono in continuo aumento. La loro gestione richiede e richiederà in futuro maggiori risorse umane, tecniche e finanziarie.

L'art. 106 cpv. 2 della LCStr impone ai cantoni l'esecuzione dei controlli lungo le strade nazionali.

In occasione della Conferenza dei direttori cantonali dei dipartimenti di giustizia e polizia, tenutasi il 24 aprile 1998, il Consigliere federale Moritz Leuenberger, ha chiesto ai cantoni una intensificazione dei controlli sui veicoli pesanti. La comunità di lavoro dei capi delle polizie stradali si sta ora occupando di elaborare un concetto per l'esecuzione di controlli approfonditi in materia di lavoro e riposo dei conducenti, rispettivamente peso degli autoveicoli pesanti.

In questo contesto viene pure analizzato il costo di tali controlli e la loro efficacia.

La tendenza della polizia cantonale – mezzi permettendo – è quella di intensificare, a partire dal 1999, i controlli del traffico pesante, in particolare per quanto riguarda:

- peso
- equipaggiamento dei veicoli
- lavoro e riposo dei conducenti

Va nondimeno rilevato che in passato, fino al 1994, la Confederazione sovvenzionava i cantoni per le prestazioni fornite dalle polizie cantonali lungo le strade nazionali, a garanzia del controllo e degli interventi di sicurezza. Nel 1996 il Parlamento federale ha deciso di tagliare (con effetto 1995) la sovvenzione di 70 mio che veniva distribuita fra i cantoni. Il Cantone Ticino si è dunque visto privato già nel 1995 di una sovvenzione pari a fr. 8 mio. Ciò ha determinato un'inevitabile progressiva riduzione di agenti in forza alla polizia stradale (da 108 a 69 agenti).

L'esigenza di intensificare i controlli sugli autoveicoli pesanti manifestata dal Consiglio federale, offrirà pertanto ai cantoni lo spunto per rivendicare il ripristino della sovvenzione federale; in caso contrario i cantoni non potranno permettersi di incrementare la vigilanza dovendosi limitare a garantire la sicurezza attraverso gli effettivi attuali che sono appena sufficienti.

Circa la prospettata installazione di una o più stazioni di controllo del peso dei veicoli pesanti lungo la A2, va rilevato anzitutto che l'argomento è di esclusiva competenza della Confederazione, anche perché dal profilo finanziario quest'ultima dovrebbe sopportare gli ingenti costi legati alla messa in funzione di simili apparecchiature (una pesa dinamica comporta investimenti che superano di parecchio il milione di franchi).

D'altro canto, da un profilo meramente tecnico, si costata come le pese dinamiche attualmente installate (come ad esempio quella installata nella Galleria del S. Gottardo in territorio di Göschenen) non forniscono prestazioni affidabili e non sono omologate per elevare contravvenzioni, atteso come in ragione della velocità di passaggio e delle oscillazioni, i margini di tolleranza da accordare siano eccessivi.

A livello di coordinamento la collaborazione fra polizie cantonali è eccellente e fornisce risultati soddisfacenti. Dal 1985 esiste un concetto per il controllo del traffico suddiviso in 8 regioni, nell'intento di coordinare i controlli su scala nazionale per impedire ai trasportatori di fermare il veicolo durante gli orari di controllo e proseguire successivamente indisturbati non appena il controllo viene sospeso.

Agendo su scala regionale, si può ovviare a questo rischio in quanto il cantone limitrofo può, a sua volta, effettuare una verifica su veicoli che eventualmente si sono sottratti al controllo nel cantone precedente.

Una commissione permanente, composta da agenti di polizia di vari cantoni, è costantemente impegnata a tenere sotto controllo questo specifico aspetto.

In merito al perseguimento dei conducenti trasgressori, ben si può affermare che ogni agente di polizia già si occupa della sistematica notifica di contravvenzioni nei confronti dei conducenti che non rispettano la vigente normativa.

III. Conclusioni

Per le ragioni summenzionate, il Consiglio di Stato, dichiara di non accettare la mozione.

Vogliate gradire, onorevole signora Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri,

l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni

Il Cancelliere, G. Gianella