



MHlestrasse 2, 3003 Itigen Indirizzo sede: MHlestrasse 2, 3003 Itigen Indirizzo postale:

10 novembre 2010

Più aree di sosta per gli autocarri lungo le strade nazionali e negli spazi urbani

Rapporto in adempimento del postulato 09.3102, Büttiker Rolf, del 12 marzo 2009

K051-0728

1. Antefatti

Testo del postulato del 12 marzo 2009

09.3102: Più aree di sosta per gli autocarri lungo le strade nazionali e negli spazi urbani

Il Consiglio federale è incaricato di presentare un piano che illustri in che modo migliorare l'utilizzo e la gestione delle attuali e future aree di sosta per autocarri lungo le strade nazionali e nei centri urbani. In particolare si chiede di aumentare il numero di dette aree nell'ambito della pianificazione di nuovi impianti infrastrutturali o in caso di sistemazione di quelli esistenti, presentando un piano che si concentri in particolare sull'asse est-ovest. Per conoscere tutte le possibilità esistenti o potenziali che offre la rete delle strade cantonali in prossimità delle autostrade, il Consiglio federale dovrà coinvolgere nella stesura del piano anche i cantoni.

Cofirmatari

Brändli, Freitag, Germann, Jenny, Kuprecht, Lombardi, Luginbühl, Schweiger (8)

Motivazione

Per i conducenti di autocarri le aree di sosta lungo le strade nazionali sono ancora troppo poche. Nella primavera del 2009 la Confederazione aprirà sì una prima grande area di sosta (centro di controllo del traffico pesante) lungo la A2 nel Canton Uri, tuttavia lungo l'asse est-ovest della A1, ancora più trafficato, e nelle cinture degli agglomerati simili spazi sono ancora insufficienti. Questa offerta limitata ostacola notevolmente l'organizzazione dei trasporti su strada in quanto i conducenti, da un canto, devono rispettare le prescrizioni sui periodi di guida e di riposo e le aziende, dall'altro, sono tenute a consegnare puntualmente la merce.

Negli altri Paesi il problema viene affrontato attivamente. In Germania, ad esempio, è possibile riservare in anticipo un parcheggio in molte aree di sosta. In questo modo i conducenti non devono cercare per ore un parcheggio libero e infine ripiegare sui quartieri residenziali o industriali nei pressi delle autostrade per rispettare le prescrizioni in materia di durata del riposo.

Inoltre occorre rivedere le assurde limitazioni del tempo di parcheggio. Se, presso le aree di servizio lungo le autostrade, non è consentito sostare più di 15 ore, un conducente di autocarro, che non può mettersi in strada durante il fine settimana a causa del divieto di circolazione la domenica e la notte, inevitabilmente entra in conflitto con la legislazione sulla circolazione stradale.

Adeguate misure contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale, in quanto autotrasportatori e conducenti, informati sulla disponibilità di posti camion liberi, si possono organizzare in modo più preciso ed efficiente e quindi viaggiare più tranquilli, sicuri e senza stress.

Proposta del Consiglio federale

Il Consiglio federale propone di accogliere il postulato.

Estratto dal verbale del dibattito parlamentare dell'11 giugno 2009

[...]

Leuenberger Moritz, consigliere federale: proponiamo di accogliere il postulato. Se lo facciamo è perché vediamo che una problematica esiste. Il dove uno posteggi il proprio autocarro è dopotutto anche un problema che può avere risvolti legati alla sicurezza stradale. Di fondo, la domanda che ci si pone è però un po' la seguente: spetta automaticamente allo Stato, visto che mette a disposizione l'infrastruttura autostradale, assicurare ai conducenti di autocarri possibilità di pernottamento, in qualsiasi momento e nel maggior numero di punti possibile, per consentire loro di esaurire fino all'ultimo il tempo entro cui possono guidare? O non è anche un dovere dell'aziende di trasporto impostare la loro logistica tenendo conto della lunghezza dei tratti, dei tempi di percorrenza e anche delle possibili code, in modo che gli autisti possano giungere per tempo in un luogo dove poter trascorrere il proprio periodo di riposo?

Comunque sia sta di fatto che entrambe le parti devono collaborare per trovare insieme una soluzione. Noi siamo pronti – e degli sforzi sono già in corso in questo senso – a formare un gruppo di lavoro congiunto nell'intento di cercare insieme delle soluzioni, così come si era già fatto in passato per il regime di transito in galleria. So che dietro a ciò non c'è il secondo fine di eludere in qualche modo l'obiettivo di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia o cose del genere. L'intento è piuttosto quello di trovare una soluzione corretta per i conducenti che sono materialmente al volante, garantendo al contempo la sicurezza stradale in generale.

2. Compiti

L'autore del postulato invita il Consiglio federale a mettere in atto una strategia volta a fronteggiare la penuria di aree di parcheggio per autocarri riscontrata lungo le strade nazionali e negli spazi urbani.

Venire incontro alla richiesta di un maggior numero di aree di sosta appare indicato alla luce tanto dell'interesse della popolazione interessata e dei conducenti, quanto di una serie di altri motivi che si approfondiranno in seguito (cfr. punto 3.1). Dal momento che è la Confederazione ad emanare disposizioni in materia di osservanza dei periodi di guida e di riposo, il fatto che sia la stessa Confederazione a dover mettere a disposizione un numero sufficiente di aree di parcheggio per mezzi pesanti risponde a una certa logica o, viceversa, consequenzialità. Date le specificità delle strade nazionali e delle autostrade il cui compito primo è, come illustrato dallo stesso Consiglio federale, quello di «garantire il passaggio del traffico di transito internazionale» (cfr. Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali – Rapporto per la consultazione del 9 maggio 2008) e viste le limitate possibilità di accesso o di uscita dalla rete viaria nazionale, è inoltre lecito presupporre che al proprietario della strada spetti, in una certa misura, anche l'obbligo di mettere a disposizione del traffico merci le superfici di parcheggio necessarie.

Ciò che va ora esaminato è in quali punti della rete svizzera di strade nazionali sia opportuno creare ulteriori aree di parcheggio per autocarri così da consentire il rispetto dei periodi di guida e di riposo cui sono tenuti gli autotrasportatori.

Le esperienze fatte a livello cantonale (cfr. punto 3.2) mostrano che chi cerca e poi sfrutta le aree di parcheggio lo fa essenzialmente per due motivi: da un canto, per pernottare, trascorrere il periodo di riposo o consumare il pasto di mezzogiorno; dall'altro, ove la situazione dei Cantoni si presenti tale, anche a scopi logistici, ad esempio per sganciare temporaneamente un rimorchio e consegnare il carico del veicolo trattore nel rispettivo luogo di destinazione. Premesso che entro certi limiti questa modalità di utilizzo delle aree di parcheggio non crea intralci di sorta, la finalità primaria della messa a disposizione di queste aree deve però ovviamente restare quella di consentire il rispetto delle prescrizioni legislative (periodi di guida e di riposo): non può in effetti essere compito della Confederazione agevolare la logistica di un'impresa di trasporti. Oltretutto, il lasciare in sosta un rimorchio causa alla Confederazione un minore introito in termini di tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Se guardato in ottica ambientale posteggiare un rimorchio può tuttavia avere effetti senz'altro positivi (minor consumo di carburanti), senza contare che un veicolo trattore privo di rimorchi si muove molto più fluidamente nel traffico dei centri urbani e delle aree densamente abitate rispetto a un autotreno a pieno carico.

3. Analisi della situazione

3.1 In generale

In linea di principio il quadro generale può essere riassunto affermando che, tanto le prescrizioni riguardo alla durata del riposo e al divieto di circolare la notte e la domenica, quanto le pressioni in termini di tempo e di costi che pesano sull'industria dei trasporti su strada, portano da una parte e dall'altra a situazioni insoddisfacenti sotto diversi aspetti. I problemi che ne derivano toccano i seguenti ambiti:

- **sicurezza stradale:** gli autocarri che si trovano a non poter rispettare le prescrizioni in materia di parcheggio possono dover essere costretti ad occupare anche aree normalmente destinate alla circolazione. Gli autisti che non hanno riposato sufficientemente accrescono inoltre il rischio di incidenti;
- **conflitto con il divieto di circolare la notte e con le prescrizioni in materia di durata del riposo:** la ricerca di un parcheggio, che spesso si estende anche ad aree adiacenti alle strade nazionali (zone industriali e quartieri residenziali in prossimità delle autostrade), induce i conducenti a superare i periodi di guida e a non rispettare la durata del riposo;
- **ripercussioni economiche:** il traffico legato alla ricerca di un parcheggio genera costi supplementari, specie di natura economico-gestionale;

- **ripercussioni ambientali:** il traffico legato alla ricerca di un posteggio causa peraltro effetti nocivi sull'ambiente; non solo infatti produce emissioni di sostanze inquinanti che sarebbero fundamentalmente evitabili, ma quando si estende nei quartieri residenziali è fonte anche di molestie acustiche per gli abitanti. Il carico ambientale risulta pertanto minore laddove siano messe a disposizione possibilità che consentano di posteggiare un rimorchio vuoto, evitando di doverlo trasportare inutilmente con sé;

L'incremento del trasporto di merci su strada atteso nei prossimi anni dovrebbe acuire ulteriormente la situazione. Secondo uno studio dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)¹, dal 1997 al 2020 il traffico merci aumenterà del 27 per cento in termini di chilometri per veicolo e dell'84 per cento in termini di chilometri per tonnellata. Il diverso andamento del chilometraggio per veicolo e del chilometraggio per tonnellata è da ricondursi a un miglior sfruttamento dei veicoli.

3.2 Situazione nei Cantoni

Un sondaggio sulla situazione nelle aree di sosta e di servizio effettuato presso tutti i Cantoni delinea, riassumendo, il quadro seguente:

- a seconda del momento della giornata, le aree di sosta e di servizio sono di norma da piene a sovraffollate. Il problema è particolarmente serio sull'asse di transito nord-sud;
- incorrono in problemi gli autisti che cercano un posto di parcheggio per:
 - osservare il periodo di riposo
 - consumare la pausa-pranzo
 - pernottare
 - logistica/trasbordo
- quando le aree di sosta e di servizio sono occupate, si cercano e si sfruttano possibilità di parcheggio (spesso non conformi alle prescrizioni) nei pressi dell'autostrada;
- vi sono rimorchi che vengono lasciati stazionati nelle aree di sosta e di servizio per intere giornate;
- i camionisti provenienti da Paesi dell'Europa dell'est in special modo, aspettano talvolta parecchi giorni prima di ricevere un nuovo incarico di trasporto;
- specie le aree di servizio, ma anche quelle di sosta, sono spesso utilizzate da imprese di autobus private come «terminal» di carico-scarico passeggeri.

L'intensità con cui si presentano queste fattispecie/problematiche varia da Cantone a Cantone. In linea di massima si può tuttavia affermare quanto segue:

- i cosiddetti Cantoni «autostradali», ovvero quelli passano toccati da lunghi tratti di autostrada (ad es. Soletta, Argovia, Berna, Lucerna, Zurigo), sono decisamente più interessati dai problemi rispetto ai Cantoni che possiedono meno chilometri di strade nazionali (ad es. Glarona, Svitto);
- i Cantoni attraversati dagli assi di transito «classici», cioè nord-sud e est-ovest (ad es. Uri, Ticino, Berna, Zurigo), sono maggiormente interessati dalla problematica rispetto ai Cantoni che si trovano ai margini di questi assi;
- i Cantoni limitrofi/confinanti con Paesi esteri sono meno toccati dalla problematica rispetto ai Cantoni centrali della Svizzera;

L'altro dato importante emerso dal sondaggio effettuato presso i Cantoni è che i conducenti di autocarri tendono perlopiù ad auto approvvigionarsi in fatto di cibo, il che dal punto di vista economico non ne fa ospiti sempre graditi soprattutto ai gestori delle aree di servizio. Di norma, quale che ne sia

¹ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2002), Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU: Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020.

lo scopo, i camionisti che posteggiano in un'area di servizio per un periodo più o meno lungo non generano infatti alcun giro d'affari di rilievo per i gestori di questi esercizi.

3.3 Centro di controllo del traffico pesante di Ripshausen/Erstfeld

A quanto risulta dal sondaggio effettuato presso i Cantoni, il centro di controllo del traffico pesante, entrato in servizio nel 2009 a Ripshausen/Erstfeld nel Cantone di Uri, potrebbe servire a questo livello da caso-modello. Dalla sua messa in funzione il centro ha ampiamente risolto i problemi nel Cantone di Uri o, se non altro, sortito i seguenti effetti positivi:

- il traffico di deviazione sugli abitati è stato arrestato;
- l'offerta di parcheggi è utilizzata in modo considerevole;
- quasi il 95 per cento dei camionisti che pernottano viene dall'estero;
- i camionisti in attesa di un incarico sono dissuasi dal fermarsi;
- gli impianti sanitari messi a disposizione gratuitamente (WC, docce) riscuotono grande successo.

Se è vero che il centro di Ripshausen è riuscito a risolvere i problemi a livello locale, a seguito della sua entrata in funzione i Cantoni confinanti di Lucerna e del Ticino non hanno tuttavia riscontrato alcun miglioramento della situazione entro i propri territori.

Non sono neppure buoni, come va altresì rilevato, i risultati di esercizio del ristorante gestito all'interno del centro da un esercente privato.

In località Bodio/Monteforno (TI) è attualmente in fase di pianificazione un altro centro di controllo del traffico pesante paragonabile a quello di Ripshausen.

3.4 Panoramica della situazione nei Paesi confinanti

Guardando oltrefrontiera il quadro che si ottiene è il seguente:

- **Germania:** negli ultimi anni il problema dell'occupazione notturna dei posteggi per mezzi pesanti lungo la rete autostradale tedesca è stato oggetto di crescente attenzione da parte della politica dei trasporti. Uno studio statistico è giunto alla conclusione che i posti di parcheggio per autocarri che mancano a livello nazionale sono circa 14 000. Data l'estrema sensibilità del tema è stato istituito nel 2007 il gruppo di progetto «Autobahnparkplätze für Lkw». Entro il 2012 dovrebbero essere creati 11 000 parcheggi supplementari per mezzi pesanti.
- **Austria:** un crescente bisogno di aree di parcheggio lungo l'autostrada è sentito dagli autotrasportatori anche in Austria. Grazie a diversi progetti di ampliamento o di nuova costruzione di aree di sosta e di servizio si sta ora tenendo conto della penuria di questi posteggi su scala nazionale. Nel 2010 sono stati creati 1000 nuovi posti di parcheggio per mezzi pesanti.
- **Francia:** anche la Francia lamenta una generale mancanza di posti di parcheggio per autocarri lungo le autostrade. Secondo un'indagine statistica effettuata dall'organizzazione di categoria degli autotrasportatori francesi vi sono attualmente 4000 posti di parcheggio in meno rispetto a quelli necessari. Entro il 2020, la penuria dovrebbe raggiungere quota 15 000.
- **Italia:** il problema esiste pure in Italia. Le società private che gestiscono le autostrade non forniscono cifre esatte, ma si stima che lungo la rete autostradale italiana i posti di parcheggio per mezzi pesanti mancanti siano dell'ordine di parecchie migliaia. Dopo anni di reiterate richieste da parte degli autotrasportatori, i gestori delle autostrade intendono nel prossimo futuro dar seguito alle sollecitazioni ampliando l'offerta di posteggi disponibili.

Anche a livello di Unione europea sono attualmente in corso sforzi tesi ad allentare la situazione di tensione che vige attorno ai posti di parcheggio per mezzi pesanti. Nell'estate 2010, nel quadro del programma ITS (Intelligent Transportation System), è stata adottata una direttiva che prevede svariate

misure di carattere tecnico volte a migliorare la gestione del traffico, la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente (efficienza, sostenibilità, sicurezza). Fra le altre vi è anche quella di introdurre un sistema di riservazione dei parcheggi basato sul programma ITS. Scopo del sistema è monitorare in tempo reale la disponibilità di aree di sosta nei diversi Stati membri dell'UE, consentire la prenotazione del posto e garantire così ai conducenti di trovare un posteggio sicuro.

3.5. Conclusioni

In sunto si può affermare quanto segue:

- per consentire l'osservanza della durata del riposo e il divieto di circolazione durante la notte occorrono numerosi posti di parcheggio: quelli disponibili non sono sufficienti, in particolare lungo l'asse nord-sud;
- l'esigenza sentita in fatto di logistica (stazionamento di rimorchi) richiede una soluzione e questo tanto sull'asse nord-sud quanto sull'asse est-ovest;
- la necessità di posteggi che consentano di pernottare o di rispettare i periodi di guida e di riposo è nettamente più marcata sull'asse nord-sud che non su sull'asse est-ovest; inversamente accade per la questione logistica;
- l'uso delle aree di servizio come terminali di carico e scarico passeggeri da parte delle imprese di autocarri private esige una soluzione. È comunque lecito supporre che la problematica si allenterà una volta che saranno create soluzioni di parcheggio per gli autocarri al di fuori delle aree di servizio;
- il problema dei camionisti in attesa di incarico richiede una soluzione.

4. Procedura

4.1. Gruppo di lavoro

Per risolvere i diversi nodi problematici il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha istituito un gruppo di lavoro *ad hoc*. Posto sotto la direzione dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), il gruppo di lavoro era composto da rappresentanti dei Cantoni (polizia cantonale, ingegnere cantonale) e dell'USTRA. Un'informativa riguardante la situazione a livello cantonale è stata inviata a tutti gli ingegneri cantonali e a tutti i comandanti dei corpi di polizia cantonali. Grazie ad un tasso di *feed-back* del 100 per cento il gruppo di lavoro ha potuto farsi un buon quadro di quella che è la situazione generale in Svizzera. La piena rispondenza all'iniziativa mostra anche che la questione legata alle aree di parcheggio per autocarri è un tema d'attualità/scottante, nella maggior parte dei Cantoni e che i problemi irrisolti sono diffusi. Nel corso dei lavori è stato informata/consultata a titolo informale sullo stato delle cose anche l'Associazione Svizzera dei Trasportatori stradali (ASTAG).

4.2 Dimensionamento spaziale

I lavori di determinazione dei bisogni e di (eventuale) costruzione di nuovi posti di parcheggio per autocarri si estendono all'intera rete svizzera di strade nazionali. In considerazione è presa pure la situazione in fatto di aree di parcheggio per mezzi presenti presente ai valichi di frontiera e nei Paesi esteri confinanti. Scopo delle misure è contribuire a migliorare la sicurezza stradale, ottimizzare lo sfruttamento delle vie di collegamento, ridurre il traffico inutile, rendere più ecologicamente e climaticamente sostenibile la circolazione e migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti.

5. Risultati

5.1. Siti

La rete di aree di parcheggio per mezzi pesanti tracciata si dispiega sull'intero territorio nazionale. Oltre all'ubicazione geografica si è stabilita la grandezza, la funzione e l'infrastruttura di ogni singola

area. Sapendo esattamente dove si trova una determinata infrastruttura, l'autista può così calcolare la durata del viaggio ed equipaggiarsi di conseguenza. Si garantisce in questo modo che il conducente possa osservare il periodo di riposo e non entrare in conflitto con le prescrizioni sul divieto di circolazione notturna.

Dove possibile, le superfici sono realizzate entro il perimetro delle strade nazionali (analogamente alle aree di sosta). Se ciò non è possibile, la superficie è delimitata nelle immediate vicinanze della strada nazionale.

I criteri entrati in linea di conto ai fini della designazione delle aree di parcheggio sono stati i seguenti:

- ubicazione in luoghi il più possibile «strategici» (snodi autostradali);
- distanza fra le aree non superiore a 60-90 minuti di percorrenza;
- volume del traffico di mezzi pesanti (cfr. Allegato 5);
- presenza di centri già operativi o in avanzata fase di pianificazione come quelli di Ripshausen o di Chavornay e relative sinergie;
- transito di veicoli esteri decisamente più significativo sull'asse nord-sud che non sull'asse est-ovest;
- problematica dei pernottamenti decisamente più marcata sull'asse nord-sud che non sull'asse est-ovest e tendenza inversa per la problematica legata alla logistica;
- vicinanza/lontananza dal confine di Stato.

Un'area di parcheggio può, in linea di principio, svolgere più funzioni d'utilizzazione: serve in primo luogo al rispetto dei periodi di guida e di riposo (pernottamento, pausa-pranzo, relax), ma come già illustrato al punto 2 non se ne esclude l'utilizzo a fini logistici (ad es. posteggio temporaneo di un rimorchio).

L'allegato 1 indica in giallo l'ubicazione delle aree di parcheggio.

Ove fattibile e opportuno, vengono sfruttate le sinergie con superfici esistenti. La cosa è possibile in presenza di:

- aree per la gestione del traffico pesante: in rosso;
- centri di controllo del traffico pesante: in blu.

La questione del se e dove sia possibile sfruttare anche le sinergie con aree di sosta esistenti deve invece essere ancora approfondita: le possibilità esistenti a questo livello devono ancora essere specificamente appurate caso per caso.

Le aree di parcheggio sono suddivise in aree di piccole dimensioni e aree di grandi dimensioni:

- un'area di piccole dimensioni dispone di 20-50 posti di parcheggio;
- un'area di grandi dimensioni dispone di 50-100 posti di parcheggio.

La dimensione dei singoli siti non è stata determinata mediante calcoli modellistici, bensì sulla base di una stima fondata sui seguenti elementi: indicazioni e dati di tutti i Cantoni, carta del traffico giornaliero di mezzi pesanti (cfr. allegato 5), situazione e valori empirici relativi alle aree esistenti. Inoltre sono stati fatti sforzi per contenere entro stretti limiti il numero di metri quadrati di nuovo terreno costruito. È in effetti bene osservare che la realizzazione delle aree di parcheggio comporterà l'asfaltatura di superfici considerevoli:

- un'area di piccole dimensioni (20-50 posti di parcheggio per autocarri) richiede in media all'incirca 4000 m²;
- un'area di grandi dimensioni (50-100 posti di parcheggio per autocarri) richiede in media 9000 m².

È anche per questo motivo che, ove e per quanto possibile, sono sfruttate le eventuali sinergie presenti o, in sede di pianificazione, si tiene conto di siti e superfici esistenti.

Aree di parcheggio di grandi dimensioni sono previste soprattutto lungo l'asse di transito nord-sud: questo per tener conto dei volumi di traffico di mezzi pesanti legati al gran numero di conducenti stranieri che cercano un posto per pernottare lungo questa linea direzionale. Sull'asse est-ovest, dove a viaggiare sulle autostrade sono perlopiù mezzi di autotrasportatori svizzeri, sono invece prevalentemente programmate aree di parcheggio di piccole dimensioni. E questo perché, date le distanze «interne» della Svizzera, la necessità di pernottamento è minore: si calcola dunque che i parcheggi siano maggiormente utilizzati a scopi logistici e che la permanenza sul posto sia quindi di minore durata.

La tabella 1 sottostante mostra in che punti della rete delle strade nazionali ci si prefigge di ubicare le aree di parcheggio per mezzi pesanti e quale dimensionamento si pensa di attribuire loro. Ove e per quanto fattibile, si sono cercate possibili sinergie con aree già esistenti o ancora da realizzare. Queste sinergie sono indicate tanto nella tabella sottostante quanto nell'allegato 1.

Ubicazione	Categoria (dimensione dell'area)	Funzioni
Chavornay	piccole dimensioni	gialla, blu
Area di Friburgo	piccole dimensioni	gialla
Grauholz	piccole dimensioni	gialla
Diramazione di Härkingen	piccole dimensioni	gialla
Area di Birrfeld	piccole dimensioni	gialla
Forrenberg	piccole dimensioni	gialla
Knonau	grandi dimensioni	gialla, rossa
Neuenkirch	grandi dimensioni	gialla, rossa, blu
Area di Glarona	piccole dimensioni	gialla, rossa
Ripshausen	grandi dimensioni	gialla, rossa, blu
Realta	piccole dimensioni	gialla, rossa, blu
Mesocco	piccole dimensioni	gialla, rossa, blu
Bodio/Monteforno	grandi dimensioni	gialla, rossa, blu
Stalvedro/Faido	grandi dimensioni	gialla, rossa
Raron	ancora da definire	gialla, rossa
St. Maurice	piccole dimensioni	gialla, rossa, blu

Tabella 1: Elenco degli impianti per mezzi pesanti previsti

5.2 Sinossi cartografica (allegati 1 – 5)

Negli allegati 1 – 3 è rappresentata in forma cartografica quella che è l'attuale pianificazione. L'allegato 1 rispecchia la tabella 1 indicando gli impieghi congiunti o le sinergie esistenti o potenziali sulle aree di parcheggio finalizzate al rispetto dei periodi di guida e di riposo. Gli allegati 2 e 3 mostrano, funzione per funzione, il concetto alla base della rete di aree, ampliando talvolta leggermente il campo di visione rispetto alla rappresentazione dell'Allegato 1: non tutte le superfici adibite alla gestione o al controllo del traffico pesante possono infatti essere anche finalizzate al rispetto delle prescrizioni in materia di periodi di guida e di riposo. L'allegato 4 mostra dove sono ubicate le aree di parcheggio estere vicine al confine con la Svizzera di cui si è tenuto conto ai fini dell'elaborazione del piano elvetico. L'allegato 5 fornisce infine informazioni circa i flussi di trasporto merci su strada in Svizzera.

6. Infrastruttura dei siti (configurazione delle aree)

Le aree di parcheggio vanno intese come delle offerte facoltative: un autista non ha assolutamente l'obbligo di reperire o raggiungere una data area di parcheggio per pernottare o stazionare il proprio rimorchio. I veicoli o i rimorchi non posteggiati conformemente alle norme non saranno per contro più tollerati e, di conseguenza, i controlli in tal senso saranno aumentati.

6.1 Personale

Le sedi in cui viene già impiegato del personale continueranno ad essere gestite in questo modo (ad es. centro di controllo del traffico pesante di Ripshausen). Le restanti sedi funzionano senza ricorso a personale permanente.

L'esercizio delle aree di parcheggio finalizzate al rispetto dei periodi di guida e di riposo (manutenzione corrente) sarà assicurata dagli stessi enti responsabili cui è demandata la manutenzione corrente delle altre parti costitutive delle strade nazionali (unità territoriali, cfr. art. 49a della legge federale sulle strade nazionali; RS 725.11). La convenzione sulle prestazioni delle unità territoriali concernente la manutenzione sarà ampliata di conseguenza. Il catalogo delle prestazioni sarà identico a quello previsto per le aree di sosta delle strade nazionali e consisterà essenzialmente nella pulizia e nella tenuta in pristino stato delle aree di parcheggio.

6.2 Installazioni sanitarie, approvvigionamento elettrico, recinzione

Le aree di parcheggio constano di una superficie pavimentata, nonché di servizi igienici dotati di acqua corrente (fredda). Le aree di parcheggio che svolgono anche funzione di controllo e di gestione del traffico pesante possono disporre di ulteriori installazioni. Nel futuro centro di controllo del traffico pesante di Bodio/Monteforno, come pure sulla superficie pianificata a Neuenkirch (asse di transito nord-sud), si è ad esempio deciso, così come fatto a Ripshausen, di mettere a disposizione dei conducenti anche delle docce.

Non è invece necessario prevedere un approvvigionamento elettrico per gli autocarri. Le esperienze fatte nel centro di controllo del traffico pesante di Ripshausen mostrano che gli autisti non fanno uso delle prese elettriche. Sembrano infatti non essere disturbati dal rumore dei propri gruppi elettrogeni.

Si rinuncia infine a delimitare le aree di parcheggio con transenne o reti. La recinzione (protezione della selvaggina) delle aree di parcheggio per mezzi pesanti è fatta come per le aree di sosta e di servizio. Non si procede neppure alla posa di barriere.

6.3 Rifornimento di cibo

I fatti mostrano che i conducenti di autocarri provvedono essi stessi alla loro alimentazione. Che siano sotto forma di punto-vendita ambulante o di struttura permanente, i camionisti fanno capo a queste possibilità di ristoro solo in modo alquanto sporadico e parsimonioso. Per chi gestisce simili offerte far sì che il proprio lavoro risulti redditizio è dunque estremamente difficile.

Fisse o mobili che siano, si rinuncia pertanto a offrire possibilità di vettovagliamento. Si rinuncia pure ai distributori automatici, poiché su aree (di norma non sorvegliate) come queste non è escluso un certo pericolo di vandalismo.

6.4 Tasse, tempo di parcheggio

Sulle aree di parcheggio per mezzi pesanti non è previsto il pagamento di una tassa di stazionamento né per gli autocarri né per i rimorchi, così come del resto vale in tutte le aree di sosta attualmente presenti lungo le strade nazionali.

Si pensa invece, in linea di principio, di prevedere una limitazione del tempo di parcheggio. Una soluzione praticabile dovrà però essere trovata insieme alle organizzazioni di autotrasportatori interessate in modo da poter tener conto, per un verso, della problematica illustrata nella motivazione del postulato Büttiker ed evitare anche, per l'altro, che le aree restino bloccate da rimorchi per settimane, cioè per la durata ad esempio di un trasporto internazionale di lunga tratta.

6.5 Sistema di parcheggio assistito

Al momento non è prevista in Svizzera l'adozione di un sistema di informazione sui posti di parcheggio (né analogamente, di un sistema di parcheggio assistito) quale quello pianificato a livello europeo (cfr. sopra punto 3.4, ultimo paragrafo). Questo soprattutto per i motivi seguenti:

- ridotta estensione geografica della Svizzera;
- densità della rete di aree di parcheggio (le distanze, e quindi i tempi di percorrenza, tra un'area e l'altra sono brevi);
- costi d'adozione non commisurati al beneficio apportato dal sistema.

Qualora un sistema d'informazione del genere dovesse in futuro rivelarsi indispensabile a fini dell'esercizio, si potrebbe comunque adottarlo in un secondo momento.

7. Costi, finanziamento

È difficile, in linea di principio, avanzare un stima attendibile dei costi legati all'allestimento delle aree di parcheggio. Visto il numero relativamente elevato di siti e il notevole fabbisogno di terreno, i costi non saranno trascurabili. Le costruzioni infrastrutturali previste sono tuttavia poche e di piccole dimensioni e a ridurre i costi contribuisce anche la condivisione di superfici che sarebbero comunque necessarie per altre funzioni. Di fatto, i costi di realizzazione dipendono in particolare dalle risposte alle seguenti domande:

- dove e a che prezzo si può acquistare il terreno richiesto?
- quando, alla luce della tempistica, saranno messi a disposizione i mezzi necessari?
- in che misura si riuscirà a coordinare la realizzazione delle aree con lavori di manutenzione già pianificati in modo da costruire a prezzi favorevoli?

Una stima molto approssimativa fatta dall'USTRA parla di un investimento minimo di qualche centinaio di milioni e questo anche se, dal punto di vista contabile, una parte degli esborsi può essere addebitata alle singole funzioni condivise. Rispetto ai considerevoli costi di realizzazione, i costi supplementari piuttosto contenuti della manutenzione corrente hanno un peso decisamente inferiore. Le aree di parcheggio sono parti integranti delle strade nazionali e come tali sono finanziate *in toto* dalla Confederazione attraverso il conto delle strade nazionali (cfr. punto 9).

8. Piano d'attuazione

Rientrando nella voce contabile delle «sistemazioni», la realizzazione di ulteriori aree di parcheggio per mezzi pesanti si trova in concorrenza finanziaria diretta con le misure di sicurezza in galleria, i risanamenti fonici, i corridoi faunistici e gli altri progetti di sistemazione. Alla luce della ristrettezza dei mezzi a disposizione in ambito di infrastruttura stradale non è dunque dato al momento determinare con esattezza quali fondi possano essere liberati per questo compito. Per quel che è soprattutto dell'acquisizione dei terreni è tuttavia d'uopo cominciare a vagliare le possibilità che si offrono in fatto di superfici idonee. Quella che si delinea in questa prospettiva è infatti una realizzazione a tappe, dettata almeno per le parti essenziali dalla concreta offerta di terreni vantaggiosi. Data l'attuale situazione finanziaria appare peraltro chiaro che non tutte le aree potranno essere realizzate contemporaneamente.

Ubicazione	Stato d'attuazione attuale
Ripshausen/Erstfeld, centro di controllo del traffico pesante (maxi)	in funzione
St. Maurice, centro di controllo del traffico pesante (medio)	in costruzione
Bodio/Monteforno, centro di controllo del traffico pesante (maxi)	in fase di pianificazione; terreno di proprietà della Confederazione
Chavornay, centro di controllo del traffico pesante (medio)	in fase di pianificazione; terreno di proprietà della Confederazione
Neuenkirch, centro di controllo del traffico pesante (mini)	trattative per l'acquisto del terreno in corso
Forrenberg, ampliamento dell'area di servizio	trattative per l'acquisto del terreno in corso
Realta, centro di controllo del traffico pesante	trattative per l'acquisto del terreno in corso
Mesocc, centro di controllo del traffico pesante (mini)	in fase di pianificazione

Tabella 2: Stato dell'attuazione (ad agosto 2010)

Per le altre sedi previste esistono piani che illustrano con diverso grado di approfondimento l'opportunità e la fattibilità della realizzazione in un dato luogo o secondo determinate modalità: in taluni casi (ad es. nell'area di Friburgo) sono previste diverse idee concrete.

8.1 Consumo di energia

Nel quadro dei progetti delle singole aree di parcheggio andrà di volta in volta esaminato in che misura l'attuazione del piano o la realizzazione dell'area, porti ad un maggiore o minore carico energetico. L'obiettivo deve essere, nel complesso, quello di ridurre il consumo di carburanti e le emissioni di CO².

8.2 Superfici a coltura alternata

Nel caso in cui dovesse essere compromessa dall'attuazione del piano, la conservazione delle superfici di avvicendamento delle colture va presa in considerazione in sede di elaborazione dei singoli progetti.

9. Basi legali

L'articolo 6 della legge federale sulle strade nazionali (LSN; RS 725.11) non disciplina esaustivamente i requisiti determinanti ai fini della definizione di una strada nazionale. La legge contiene solo

un'enumerazione esemplificativa degli impianti necessari a una corretta configurazione delle strade. Possono pertanto essere definiti impianti anche le corsie e le aree di parcheggio (cfr. art. 2 lett. n dell'ordinanza sulle strade nazionali [ONS; RS 725.111]): si tratta in effetti di installazioni indispensabili alla corretta sistemazione tecnica delle strade. Non è dunque necessario procedere a un ampliamento, modifica o adeguamento dell'ONS. Il finanziamento delle aree si evince di conseguenza dall'articolo 7 e seguenti della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin; RS 725.116.2) e segnatamente dall'articolo 8 capoverso 2 lettera e.

Allegati:

- Carta 1: Aree di parcheggio per mezzi pesanti in Svizzera
- Carta 2: Aree di parcheggio in Svizzera – solo gestione del traffico pesante
- Carta 3: Aree di parcheggio in Svizzera – solo controllo del traffico pesante
- Carta 4: Aree di parcheggio estere in prossimità della frontiera con la Svizzera
- Carta 5: Flusso di mezzi pesanti in Svizzera (traffico medio giornaliero di mezzi pesanti sulla rete elvetica di strade nazionali)