



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K
E T E C
A T E C

Gruppo di lavoro "Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2"

Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2

Rapporto finale del gruppo di lavoro "Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2"

Sintesi

30 settembre 2002

30.09.02
Rapporto n. 23.055-008 / MR

Sintesi

Nel settore dei trasporti, a partire dal 1.1.2001 in Svizzera i presupposti politici sono cambiati (cfr. aumento del limite di peso nel traffico merci stradale a 34t, regime dei contingenti per veicoli di 40t e introduzione della TTPCP). Nel nostro Paese, il traffico merci transalpino sulla gomma è aumentato ulteriormente, seppure, in parte per ragioni congiunturali, in misura limitata. Già prima dell'introduzione del sistema di dosaggio dei veicoli pesanti al San Gottardo (a seguito dell'incendio del 24 ottobre 2001 in galleria), in particolare i valichi di frontiera di Basilea/Weil-autostrada e di Chiasso erano all'origine di problemi di capacità. Gli imbottigliamenti in prossimità dei confini provocavano regolarmente lunghe colonne, costringendo a una sosta anche quei TIR che avrebbero potuto valicare il confine senza fermarsi alla dogana.

Per risolvere i sempre più gravi problemi venutisi a creare sulla A2 dall'inizio del 2001, in un primo passo il DATEC ha istituito una "*Task Force camion in transito sulla A2*". Operativa fino alla fine di maggio 2001, la Task Force si è concentrata sull'esercizio e sulla messa a punto di misure di ottimizzazione del traffico.

In data 20 giugno 2001, il DATEC ha deciso di sostituire la Task Force con il gruppo di lavoro "*Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2*", incaricato di analizzare in modo sistematico e a diversi livelli politici (Confederazione/Cantoni) la problematica del traffico pesante. Entro la fine di agosto 2001, il gruppo di lavoro ha portato a termine la sua analisi, proponendo l'attuazione di una serie di misure. Dall'analisi è emerso che tutte le parti interessate hanno fatto del loro meglio per migliorare gli aspetti del sistema di cui erano direttamente responsabili. Il miglioramento parziale delle singole parti non ha tuttavia permesso di trovare una soluzione globale, vista la mancanza di una regolamentazione generale. Le numerose misure parziali hanno condotto a un momentaneo miglioramento della situazione; tuttavia, un vero e proprio miglioramento della situazione è possibile solo se Cantoni, Stati e autorità interessate riescono a gestire il traffico e le formalità doganali in maniera coordinata.

Il gruppo di lavoro ha rapidamente messo a punto una serie di misure da applicare in tempi brevi; con l'incendio del 24 ottobre 2001 nella galleria stradale del San Gottardo la situazione è tuttavia cambiata radicalmente, giacché il traforo è rimasto chiuso al traffico per diverse settimane per lavori di riparazione. L'analisi della problematica "A2" ha così assunto una nuova dimensione: la priorità è stata infatti data alla regolazione del traffico durante la chiusura della galleria e agli aspetti legati alla sicurezza. Il gruppo di lavoro "Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2" si è dovuto occupare intensamente delle richieste, avanzate da più parti, di contingentare o dosare il traffico merci stradale attraverso le Alpi. Le misure di dosaggio, per principio, possono essere messe in atto alle frontiere o sui valichi alpini. Da un'analisi più approfondita, risulta però che il dosaggio dei camion ai confini non è attuabile o, quantomeno, è legato a notevoli inconvenienti.

Dopo l'incidente nella galleria del San Gottardo, al gruppo di lavoro "Ottimizzazione A2" è stato affiancato un organo denominato "*Gestione del traffico pesante in Svizzera*" che, operando parallelamente e in modo coordinato con il primo, ha proposto di far fronte alle conseguenze della chiusura del tunnel prevedendo, per i camion, percorsi alternativi sul San Bernardino e sui valichi alpini vallesani, oltre al trasferimento delle merci su rotaia. A breve termine, quali misure di regolazione del traffico pesante nord-sud, sono stati istituiti un'autostrada viaggiante da Brunnen (SZ) a Lugano e un sistema di dosaggio al San Bernardino, con circolazione a senso unico alternato dei mezzi pesanti in galleria. Durante i lavori di risanamento del traforo del San Gottardo, protrattisi fino al 21 dicembre 2001, il traffico merci è stato convogliato sul San Bernardino, sul Passo del San Gottardo e sull'autostrada viaggiante; il forte afflusso di traffico sull'asse del San Bernardino ha però causato diversi gravi inconvenienti per i trasportatori, gli altri utenti della strada, la popolazione della Mesolcina e le autorità.

Allo scopo di aumentare la sicurezza nei tunnel stradali lunghi e bidirezionali, in vista della riapertura della galleria del San Gottardo sono stati vagliati sia interventi infrastrutturali che di regolazione del traffico. Il gruppo di lavoro "Ottimizzazione A2" ha esaminato diverse proposte di introduzione di un *contingentamento* e di un *dosaggio* dei mezzi pesanti.

Con la riapertura del tunnel del San Gottardo, per il traffico pesante su quest'asse è stato deciso un regime di circolazione a senso unico alternato. Il 21 dicembre 2001, per il transito dei TIR in un unico senso di marcia al San Gottardo e al San Bernardino si è introdotta una cadenza di 2 ore, ottimizzata man mano nel corso dell'esercizio. Delle diverse varianti studiate per la circolazione a senso unico alternato dei TIR sono state applicate le cadenze di 2, 3 e 4 ore. Il regime di dosaggio, deciso per ragioni di sicurezza, ha comportato lunghe colonne e tempi di attesa alle aree di sosta. In mancanza di appositi piazzali al di fuori dell'autostrada, le aree di sosta hanno dovuto essere create, nelle zone interessate, sulle corsie di destra e sulle corsie di emergenza dell'autostrada stessa. Rispetto al periodo precedente la chiusura del tunnel (media giornaliera: 4'500 camion), il regime di dosaggio al San Gottardo e al San Bernardino ha condotto ad una massiccia diminuzione del volume di mezzi pesanti. Mentre durante il periodo invernale (fino al 4 maggio 2002), grazie alle fasi di transito lunghe (3-4 ore), il numero di TIR al San Gottardo era in media di 2'900 veicoli al giorno (punta massima: 3'700/giorno), con l'introduzione della cadenza bioraria e l'aumento del traffico di automobili, questo volume è diminuito a ca. 2'700 TIR/giorno (punta massima: 3'100/giorno). Al San Bernardino, dove è stato applicato sistematicamente il regime biorario, nel periodo invernale il numero di veicoli in transito si è attestato a una media di 850 al giorno contro gli 830 del periodo estivo (punte massime: rispettivamente 1'220 TIR/giorno e 1'140 TIR/giorno). Sui valichi alpini vallesani il flusso giornaliero è stato in media di 390 TIR al Gran S. Bernardo e di 420 al Sempione (punte massime: 480 TIR/giorno al Gran S. Bernardo e 640 TIR/giorno al Sempione).

Quale misura di accompagnamento, il 4 marzo 2002 è stato introdotto un sistema di regolazione del traffico alle frontiere, meglio noto sotto il nome di "*fase rossa*". Nei casi di superamento delle capacità sugli assi del San Gottardo e del San Bernardino, ciò ha permesso di convogliare temporaneamente il traffico pesante dalle frontiere verso percorsi alternativi. Fino alla fine di agosto del 2002, complessivamente la fase rossa è stata decretata 13 volte.

L'intensa discussione sulle conseguenze del sistema di dosaggio al San Gottardo e al San Bernardino, nonché la richiesta di completa abolizione dello stesso e le numerose proposte volte a ridurre il traffico merci attraverso le Alpi, sono sfociate in due incontri - le cosiddette Tavole rotonde - tra autorità dei Cantoni interessati e gruppi d'interesse, sotto l'egida del capo del DATEC. In assenza di un sistema di dosaggio, il traffico pesante avrebbe continuato ad aumentare come nella fase precedente l'incendio nella galleria del San Gottardo, generando intasamenti e lunghe colonne sull'autostrada. Per giunta, malgrado l'installazione di nuovi dispositivi, si sarebbe corso il rischio di ridurre di nuovo la sicurezza in galleria al livello precedente il 24 ottobre 2002, o a un livello addirittura inferiore.

Al termine di questi incontri, si è deciso di sostituire, per la fine di settembre 2002, il regime a senso unico nella galleria del San Gottardo con un sistema di dosaggio a circolazione nei due sensi di marcia. Grazie a un dispositivo di regolazione dei flussi di traffico, i camion entrano in galleria singolarmente (ritmo di 1 - 2,5 TIR/minuto), in modo da ridurre notevolmente rispetto a prima il rischio di collisioni e di incendi tra due o più veicoli pesanti. Se da un parte un simile sistema di dosaggio a flusso continuo riduce i tempi di attesa, esso non consente di evitare le aree di sosta al di fuori dell'autostrada, atte a compensare i flussi di traffico più o meno intensi sull'arco della giornata e l'aumento massiccio del numero di veicoli in certi giorni dell'anno. Tenendo conto dei flussi discontinui che si registrano in una giornata, probabilmente attraverso il San Gottardo sarà possibile far transitare nei due sensi un numero di veicoli paragonabile al periodo precedente il 24 ottobre 2001 e, nel contempo, sgravare il San Bernardino e i passi alpini vallesani. Nei giorni in cui il volume di traffico

supererà la capacità delle gallerie stradali del San Gottardo e del San Bernardino, verrà decretata la "fase rossa".

Al fine di evitare l'isolamento di una parte della Svizzera dal resto del Paese, con conseguenti svantaggi economici rispetto alle altre regioni, i tempi di attesa dei camion provenienti da tali regioni devono essere ridotti. I veicoli muniti del cosiddetto contrassegno "S", con il quale si intende garantire l'operabilità dell'economia della Svizzera meridionale, saranno pertanto autorizzati ad oltrepassare le aree di sosta e a procedere direttamente verso la galleria.

Per preparare ed attuare il citato cambiamento di regime e le misure che si renderanno necessarie in un secondo tempo, è stato creato un nuovo organo denominato "*Strada nord-sud Svizzera*" (SNS-CH), incaricato di realizzare i sottoprogetti "controllo del traffico pesante", "regolazione del traffico sui valichi alpini (dosaggio)", "sistema di prenotazione dei transiti" e "piazze di sosta". Detto organo sostituisce il gruppo di lavoro "*Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2*".

Oltre al coordinamento e all'accompagnamento delle misure di dosaggio ai valichi alpini, il gruppo di lavoro "Ottimizzazione A2" ha esaminato numerose proposte avanzate da diverse cerchie nell'intenzione di risolvere la problematica del traffico pesante. Esso ha raccomandato di attuare o di esaminare in modo più approfondito le seguenti misure:

Misure da attuare alle frontiere:

- Gestione dell'area di sosta dogana S-N Basilea Weil-autostrada
- Nuova suddivisione delle corsie sul ponte di confine Basilea-Weil S-N
- Provvisorio ampliamento della dogana BWA sul comprensorio della stazione di smistamento della DB a Basilea
- Gestione dell'area di sosta presso la dogana di Basilea-St. Louis-autostrada, direzione Francia
- Dogana di Basilea-St. Louis-autostrada: creazione di un terminale per il pagamento della TTPCP (al livello della cabina di guida)
- Corsia per veicoli vuoti N-S dogana di Basilea-St. Louis-autostrada, lato importazione
- Divieto/limitazione di utilizzo degli impianti doganali di Chiasso per altri scopi
- Controlli a campione dei veicoli vuoti a Chiasso, lato italiano, in caso di colonne
- Mantenimento di tre corsie in direzione N-S prima della dogana di Chiasso-autostrada durante la fase di costruzione dei ripari fonici
- Realizzazione del tratto stradale Mendrisio-Stabio est-Gaggiolo, integrazione nella rete delle strade nazionali
- Intensificazione delle attività di sdoganamento prima della frontiera
- Nuovo sistema di gestione del transito computerizzato (NCTS)
- Provvedimenti sul lato italiano del confine

Misure da attuare in Svizzera:

- Aree di sosta di emergenza su terreni non utilizzati presso l'aerodromo di Buochs
- Aree di sosta sull'aerodromo di Alpnach
- Aree di sosta di emergenza sull'aerodromo di Ambri
- Aree di sosta, sdoganamento dei camion e centro di servizi presso la Monteforno
- Aree di sosta di emergenza provvisorie sulla A2 presso Bellinzona o sulla via di accesso da nord al Monte Ceneri
- Centro di competenze a Sigirino
- Piano di intervento coordinato tra i Cantoni per la gestione delle colonne di TIR
- Distanza minima tra i camion nella galleria del San Gottardo
- Stazioni di controllo della TTPCP sugli assi del San Gottardo e del San Bernardino per il rilevamento di dati relativi al traffico pesante
- Sistema di regolazione del traffico sulla via di accesso nord al San Gottardo
- Divieto di sorpasso per i camion su determinati tratti della A2
- Aumento delle capacità dei TIR con infrastrutture di servizio sulle aree di sosta e di servizio
- Sostegno federale ai centri di servizio privati al di fuori delle autostrade
- Sistema di regolazione dei parcheggi per i TIR sulle aree di sosta e di servizio
- Indennizzo, da parte della Confederazione, dei costi per attività di sorveglianza e regolazione del traffico sulle strade nazionali svolte dalla polizia
- Creazione di una centrale dei dati relativi al traffico pesante sulla A2
- Preparazione del progetto "Gestione del traffico pesante sulla A2"
- In Internet: portale d'informazione sul traffico pesante
- Informazioni mirate sulla viabilità prima dei giorni festivi e dei principali periodi di vacanze

Attualmente, per quanto riguarda i trasporti stradali, al centro dell'attenzione vi è tuttavia il perfezionamento del regime di dosaggio al San Gottardo, con il sistema a contagocce e il "traffico S".

In una seconda fase si tratterà di introdurre per il traffico pesante un sistema di prenotazione dei transiti sul modello dei traghetti, degli aerei, dei treni ad alta velocità ecc. Con questo sistema, si intende sgravare gli assi di transito dalle lunghe colonne di veicoli, rendere più scorrevole il traffico e migliorare la prevedibilità dei flussi di traffico. Se il sistema funzionerà bene, sarà possibile compensare gli effetti negativi del sistema di dosaggio.

A lungo termine, sarebbe inoltre opportuno introdurre le tasse sul traffico pesante in tutta Europa. In questo contesto andrà esaminata anche l'introduzione di speciali tasse sui valichi alpini (tassa sul transito alpino, pedaggi per le gallerie, "borsa dei transiti alpini", ecc.).

Per alcune di queste misure è decisiva la collaborazione internazionale, tanto nel settore stradale quanto ferroviario, e a diversi livelli. Citiamo: il vertice dei ministri dei trasporti dei Paesi dell'arco alpino (attualmente presieduto dalla Svizzera), la Conferenza europea dei ministri dei trasporti CEMT, la costante collaborazione con la Commissione dell'Ue (comitato misto per l'accordo sui trasporti terrestri), i colloqui diretti con le autorità tedesche e italiane, sia a livello nazionale che regionale, con partecipazione degli attori interessati (ferrovie, operatori e spedizionieri).