

Testo dell'interpellanza del 19 marzo 1998

Nelle regioni di confine gli autocarri di 40 tonnellate che provengono dall'estero possono penetrare su territorio svizzero entro una determinata fascia e seguendo determinati percorsi. Tale deroga al limite delle 28 tonnellate è giustificata per consentire rapporti transfrontalieri, permettendo in particolare a ditte svizzere site in prossimità della frontiera di rifornirsi di materie prime o prodotti semilavorati alle stesse condizioni delle vicine concorrenti estere.

Recentemente questo limite in Ticino è stato ulteriormente esteso. Gli autocarri di 40 tonnellate possono, limitatamente al traffico transfrontaliero, raggiungere Biasca e Locarno, passando da Cadenazzo.

Tale fatto, certamente positivo se si considera la grande vicinanza geografica e economica del Ticino alla Lombardia, presenta anche degli effetti fortemente penalizzanti per talune aziende. Un solo esempio: un cementificio comasco può ora effettuare una fornitura a Locarno con un autocarro di 40 tonnellate, mentre il cementificio sito in Ticino, a pochissimi chilometri dal suo concorrente italiano, può effettuare la stessa fornitura a Locarno ricorrendo tuttavia ad un autocarro di 28 tonnellate al massimo, ciò che implica un maggior costo di trasporto di oltre il 40 per cento.

Mi permetto pertanto di interpellare il Consiglio federale, chiedendo in particolare quali provvedimenti intende prendere per porre rimedio a tale manifesta ed inaccettabile disparità di trattamento che penalizza gravemente aziende ticinesi e mette in pericolo ulteriori posti di lavoro in una delle zone economicamente più minacciate del nostro paese.

Risposta scritta del Consiglio federale

dell'8 giugno 1998

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 8 juin 1998

Nel traffico internazionale possono essere accordate deroghe alle disposizioni elvetiche per entrare e uscire dalla Svizzera con veicoli di dimensioni e peso ammessi all'estero; tali deroghe sono limitate al percorso tra la frontiera e un posto di trasbordo o deposito situati in una zona vicina al confine e sono fissate nelle istruzioni dipartimentali. Questa regolamentazione si basa sull'articolo 9 capoverso 8 della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr) e sull'articolo 80 capoverso 4 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC).

Le istruzioni summenzionate sono state rivedute per l'ultima volta il 27 giugno 1997 dal Dipartimento federale di giustizia e polizia, allora competente in materia. Sulla base di diverse richieste avanzate dalle autorità cantonali, in particolare ticinesi, nell'ambito di tale revisione si è proceduto ad adattamenti locali in alcune zone di confine; per questo motivo autocarri dal peso effettivo di 40 tonnellate possono ora circolare fino a Biasca. Al tempo stesso è stata soppressa una limitazione del peso per corse transfrontaliere nel traffico locale, vale a dire per corse effettuate nei due sensi tra la fascia di confine svizzera e le zone equivalenti all'estero. Detta revisione ha raccolto ampi consensi durante la procedura di consultazione.

vero che i cementifici e i trasportatori di cemento svizzeri sono ora maggiormente esposti alla concorrenza estera che distribuisce il prodotto nelle zone di confine sul territorio svizzero. Questa situazione dipende tuttavia anche dai costi di produzione più vantaggiosi all'estero e dalle diverse condizioni di salario.

Dati pubblicati dalla Direzione generale delle dogane dimostrano tuttavia che le importazioni di cemento non sono aumentate in modo rilevante dopo la metà del 1997, vale a dire dopo l'entrata in vigore della citata revisione. In base alle statistiche, l'importazione di cemento dall'Italia tra gennaio e giugno 1997 non superava un volume totale di 42 287 tonnellate, di cui 11 673 trasportate da autocarri svizzeri e 30 614 da autocarri esteri. Nel periodo compreso tra luglio e dicembre 1997 si è registrato un volume totale di 43 070 tonnellate, di cui 13 766 trasportate da veicoli svizzeri e 29 304 da veicoli esteri.

Non vi è dunque alcun motivo di revocare la decisione di sopprimere questa restrizione poiché ciò comporterebbe più svantaggi che vantaggi per la maggior parte delle industrie e dei trasportatori. Si temono inoltre reazioni da parte dei Paesi limitrofi, tutti membri dell'Unione europea, che, con la reintroduzione di un ostacolo agli scambi commerciali transfrontalieri, si sentirebbero svantaggiati.

Il Consiglio federale non ha neppure la possibilità di creare una regolamentazione speciale per i trasporti effettuati tra due punti all'interno di una zona di confine svizzera; ciò significherebbe creare un precedente ingiustificato.

Nell'ambito dei negoziati bilaterali con l'Unione europea la Svizzera ha dichiarato la sua disponibilità ad aumentare il limite di peso degli autocarri a 34 tonnellate a partire dal 2001 e a 40 tonnellate a partire dal 2005, parallelamente all'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni su tutto il territorio nazionale. Ciò permetterebbe di ridurre le distorsioni di mercato a cui allude l'autore dell'interpellanza. Basandosi sulla propria analisi della situazione il Consiglio federale attualmente non vede alcuna necessità di prendere provvedimenti immediati in questo settore.