

Sitzung vom

3. März 2020

Mitgeteilt den

5. März 2020

Protokoll Nr.

136

### **Anfrage Preisig**

betreffend die Umklassierung der Julierpassstrasse zur N29 hinsichtlich einer möglichen Zunahme der 34/40-Tonnen-Fahrzeuge

### **Antwort der Regierung**

Der Strassenabschnitt Thusis–Tiefencastel–Silvaplana wurde im Rahmen des neuen Netzbeschlusses (NEB) per 1. Januar 2020 zur Nationalstrasse N29 aufklassiert und ins Eigentum des Bundes übertragen. Mit dem NEB erfolgt ein Eigentums- und Zuständigkeitswechsel der bestehenden Strassen. Das zuständige Bundesamt für Strassen ASTRA wird den Strassenabschnitt Thusis–Tiefencastel–Silvaplana grundsätzlich im bestehenden Zustand und als Nationalstrasse dritter Klasse (im Gegen- und Mischverkehr, mit Arealerschliessungen und ohne Wildschutzzaun) weiterbetreiben. Sie behält somit weiterhin ihren Charakter als Hauptstrasse bei gleichbleibender Signalisation. Nach Auskunft des ASTRA ist die Julierstrasse für die Umleitung von Güterverkehr ungeeignet, weshalb ihr auch künftig keine Rolle im Rahmen der Verkehrslenkung und -steuerung innerhalb des Nationalstrassennetzes zukommen wird. Allerdings ist der Julierpass massgeblich für die Erschliessung des Engadins sowie der angrenzenden Südtäler. Entsprechend wird sich die Regierung auch künftig beim Bund für einen massvollen Ausbau bzw. für die Beseitigung von Engpässen einsetzen.

*Zu Frage 1:* Der Umgang mit Verkehrsimmissionen bzw. die Massnahmen zur Einhaltung der relevanten Grenzwerte sind in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung geregelt. Die Umsetzung dieser Erlasse ist Aufgabe des Anlageeigentümers, im Falle der Nationalstrasse N29 ist somit der Bund zuständig. Vor diesem Hintergrund sind die Eingriffsmöglichkeiten des Kantons beschränkt.

Im "Massnahmenplan Lufthygiene, Novellierung 2016 und 2018, V3 ökologische Gütertransporte" hat die Regierung jedoch verschiedene Massnahmen zur Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Rhätische Bahn getroffen. Damit kann auch die Situation auf der Julierstrasse positiv beeinflusst werden.

*Zu Frage 2:* Im Güterverkehr wird gesamtschweizerisch ein hohes Wachstum auf der Strasse erwartet. Das Güterverkehrswachstum auf der Julierstrasse als Zubringer ins Engadin und in die angrenzenden Südtäler ist dabei insbesondere vom wirtschaftlichen Handeln, vom Siedlungswachstum sowie vom Eigenbedarf in der Region abhängig. Aus Sicht der Regierung wird der Julierstrasse auch langfristig keine Bedeutung als alpenquerende Gütertransitsachse (z.B. als Teilstrecke zu den Achsen Thusis–Tirano, Thusis–Chiavenna oder Landeck–Chiavenna) zukommen. Dies zeigt einerseits der Umstand, dass auch bei jeweiligen Sperrungen des Gotthardtunnels auf dem Julierpass keine signifikante Zunahme des Schwerverkehrs zu verzeichnen war. Andererseits zeigten Befragungen durch das kantonale Tiefbauamt im Jahr 2011, dass lediglich rund 15 Prozent des Güterverkehrs auf der Julierstrasse einen Ausgangs- bzw. Endpunkt in den angrenzenden italienischen Tälern aufweisen und der Güterverkehr somit auch keinen Transitverkehr darstellt.

*Zu Frage 3:* Die Julierstrasse war bereits vor der Übernahme durch den Bund mit 40-Tonnen-Fahrzeugen befahrbar. Die Umklassierung der Julierstrasse hat entsprechend keinen Einfluss auf deren Befahrung mit (vollbeladenen) 40-Tonnen-Fahrzeugen.

*Zu Frage 4:* Wie in der Antwort zu Frage 2 dargelegt, kommt der Julierstrasse aus Sicht der Regierung auch langfristig keine Bedeutung als alpenquerende Gütertransitachse zu.

*Zu Frage 5:* Gütertransporte mit der Rhätischen Bahn, z.B. für Grossverteiler oder für die Abfallentsorgung, haben heute einen respektablen Anteil und werden weiterhin gefördert (vgl. Antwort zu Frage 1). Die Regierung anerkennt überdies, dass die heute bestehende faktische Anbindung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch nach Möglichkeit einer Entkoppelung bedarf. Entsprechend wird diese Problemstellung eine Handlungssache des Aktionsplans "Green Deal für Graubünden" darstellen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

**Anfrage Preisig betreffend die Umklassierung der Julierpassstrasse zur N29 hinsichtlich einer möglichen Zunahme der 34/40-Tonnen-Fahrzeuge**

Im Engadin ist die schleichende Zunahme von 40-Tonnen-Lastwagen bis hin zu einer veritablen Nord-Süd-Gütertransitachse ein Szenario, das es vehement zu vermeiden gilt. Eine breite und schnelle Direktverbindung von Landeck nach Chiavenna ist die Grundlage für eine weitere Alpen-Transitachse von München nach Mailand.

Die Diskussion, ob ganz grosse Lastwagen (40-Tonnen-Fahrzeuge) im Engadin regelmässig verkehren dürfen, dauert an seit 2001. Damals wurde von der Eidgenossenschaft das Landverkehrsabkommen Schweiz-EU (SR 0.740.72) abgeschlossen und von der Bündner Regierung übernommen. Schrittweise wurden die erlaubten Tonnagen von 28 auf 34 Tonnen und auf der A13 (San Bernardino) auf 40 Tonnen erhöht, damals noch mit acht Kontingenten pro Tag.

Eine längere Diskussion über die San Bernardino- und auch die Julierroute wurde im Grossen Rat am 28. Mai 2002 geführt: [https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle\\_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf](https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf).

Die Freigabe der 40-Tonnen-Fahrzeuge auf den Kantonsstrassen (Julierstrasse, Engadinerstrasse) und vielfach auch auf den Verbindungsstrassen erfolgte im Jahre 2005. Ihre Nutzung für den Schwerverkehr war aber nur reduziert möglich aufgrund der vielen Engpässen und verlangsamten Strecken.

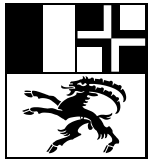
Die Strasse vom Unterengadin ins Bergell wie auch die Julierstrasse vom Domleschg ins Engadin sind in den letzten Jahren schrittweise ausgebaut, d.h. begradigt und verbreitert worden. Beide Achsen sind bis auf wenige kurze Abschnitte mit Engpässen für 40-Tonnen-Fahrzeuge ungehindert passierbar. Die Umrüstung der Fahrzeuge durch die Speditionsfirmen erfolgte ebenso schrittweise und parallel dazu. Die Engadinerstrasse wie auch die Julier-, Maloja- und Berninastrasse werden bereits regelmässig von grossen Sattelschlepper-Lastwagen befahren.

Ab dem 1. Januar 2020 wird die Julierstrasse von der Kantons- zur Nationalstrasse N29 um- bzw. höherklassiert. Damit wird der Bund bestimmen, mit welchen und wie vielen Tonnen-Fahrzeugen die Strasse befahren werden darf. Gerade hinsichtlich des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens und gegenüber der Pflicht des Kantons, die Bevölkerung vor einem solchen sowie vor erhöhten Immissionen zu schützen, stellen die Unterzeichnenden der Regierung folgende Fragen:

1. Wie und in welchem Umfang findet die stattfindende Nutzung, welche im Rahmen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA erfasst werden müsste, Eingang in die Immissionsstrategie der Regierung?
2. Bestehen konkrete Vorstellungen über den zukünftigen Schwerverkehrsbedarf der Julierstrasse (bei gleichbleibendem Wirtschaftswachstum) als
  - a) Zubringer ins Engadin?
  - b) Teilstrecke zu einer Achse Thusis-Tirano?
  - c) Teilstrecke sogar für Thusis-Chiavenna (zur ehemals angedachten Variante Splügentunnel)?
  - d) Querentlastungstrasse einer Achse Landeck-Chiavenna?
3. Erkennt die Regierung die Konsequenz, dass durch die Umklassierung der Julierstrasse die Befahrbarkeit mit (vollbeladenen) 40-Tonnen-Fahrzeugen mittelfristig zu 100% ermöglicht wird?
4. Inwieweit ist die Regierung bereit, einer ungehinderten Güterverkehr-Transitachse (inklusive Querentlastungen) durch das Engadin entgegenzutreten?
5. Wie gedenkt die Regierung, mit dem Dilemma umzugehen zwischen der Forderung der Klimastrategie 2050 einer Reduktion der Transportmenge und der ungehinderten Förderung des Wirtschaftswachstums, obwohl die Verlagerung auf die Schiene stockt und eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch vorerst nur ein Wunsch ist?

Chur, 4. Dezember 2019

**Preisig**, Salis, Clalüna, Atanes, Baselgia-Brunner, Berweger, Brandenburger, Brunold, Cahenzli-Philipp, Casutt-Derungs, Caviezel (Chur), Degiacomi, Deplazes (Chur), Ellemunter, Flütsch, Gartmann-Albin, Gasser, Hofmann, Horrer, Jochum, Kappler, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Felsberg), Natter, Noi-Togni, Papa, Perl, Rettich, Ruckstuhl, Rüegg, Rutishauser, Schwärzel, Thomann-Frank, Thöny, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Chur), Wilhelm, Zanetti (Sent), Padrun-Valentin, Pajic, Spadarotto



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

3 da mars 2020

5 da mars 2020

136

### Dumonda Preisig

concernent la reclassificaziun da la via dal pass dal Güglija a la N29 areguard in eventual augment dals vehichels da 34/40 tonnas

### Resposta da la Regenza

Il traject da via Tusaun – Casti – Silvaplauna è vegnì reclassifitgà a via naziunala N29 en il rom dal nov Conclud da vias naziunalas (NEB) per il 1. da schaner 2020 e transferì en proprietad da la Confederaziun. Cun il NEB resulta ina midada da proprietad e da cumpetenzza da las vias existentas. L'Uffizi federal da vias UVIAS ch'è cumpetent en chausa vegn da princip a manar vinavant il traject da via Tusaun – Casti – Silvaplauna en il stadi existent e sco via naziunala da terza classa (cun cuntratraffic e cun traffic maschadà, cun avertura da l'areal e senza saiv da protecziun cunter la selvaschina). Il traject mantegna uschia vinavant ses caracter da via principala, sche la signalisaziun resta la medema. Tenor l'infurmaziun dal UVIAS n'è la via dal Güglija betg adattada per sviar il traffic da rauba, uschia ch'ella na vegn er en il futur betg ad obtegnair ina rolla en il rom da la regulaziun dal traffic entaifer la rait da vias naziunalas. Bain è il pass dal Güglija decisiv per l'avertura da l'Engiadina sco er da las vals dal sid cunfinantas. Correspudentamain vegn la Regenza a s'engaschar er en il futur tar la Confederaziun per in engrondiment moderà resp. per l'eliminaziun da stretgas.

*Tar la dumonda 1:* Co ir enturn cun immissiuns da traffic resp. las mesiras per observar las valurs minimalas relevantas èn reglads en la legislaziun federala davart la protecziun da l'ambient. L'execuziun da quests relaschs è l'incumbensa dal proprietari dal stabiliment, en cas da la via naziunala N29 è pia la Confederaziun cumpetenta. Sut quest aspect èn limitadas las pussaivladads d'intervegnir dal chantun.

Ma en il "Plan da mesiras per l'igièna da l'aria, adattaziun 2016 e 2018, V3 transports ecologics da rauba" ha la Regenza prendì differentas mesiras per transferir il traffic

da rauba da la via sin la Viafier retica. Questas mesiras permettan er d'influenzar en moda positiva la situaziun sin la via dal Güglia.

*Tar la dumonda 2:* Pertutgant il traffic da rauba vegn spetgà in grond augment sin via en l'entira Svizra. L'augment dal traffic da rauba sin la via dal Güglia sco via d'access per l'Engiadina e per las vals dal sid cunfinantas dependa cunzunt da l'agir economic, da la creschientscha dals abitadis sco er dal diever persunal en la regiun. Ord vista da la Regenza na vegn la via dal Güglia er a lunga vista betg ad avair ina impurtanza sco axa transalpina per il traffic da rauba (p.ex. sco traject parzial da las axas Tusaun – Tiran, Tusaun – Clavenna u Landeck – Clavenna). Quai mussa per l'ina il fatg che – er en cas da serradas respectivas dal tunnel dal Gottard – i na vegn betg registrà in augment signifitgant dal traffic da camiuns pesants sin il pass dal Güglia. Per l'autra han las enquistas da l'Uffizi chantunal da construcziun bassa da l'onn 2011 mussà che mo circa 15 pertschient dal traffic da rauba da la via dal Güglia ha in punct da partenza e d'arriv en las vals dal sid talianas cunfinantas e ch'il traffic da rauba na preschenta pia er nagin traffic da transit.

*Tar la dumonda 3:* La via dal Güglia era charrabla cun vehichels da 40 tonnas gia avant che la Confederaziun l'ha surpigliada. La reclassificaziun da la via dal Güglia n'ha pia nagina influenza sin la pussaivladad da charrar cun vehichels da 40 tonnas (chargiads cumplainamain).

*Tar la dumonda 4:* Sco preschentà en la resposta a la dumonda 2, na vegn – ord vista da la Regenza – la via dal Güglia er a lunga vista betg ad avair ina impurtanza sco axa transalpina per il traffic da rauba.

*Tar la dumonda 5:* Ils transports da rauba cun la Viafier retica, p.ex. per grossists u per la dismessa da rument, èn oz ina part respectabla e vegnan promovids vinavant (cf. resposta a la dumonda 1). La Regenza renconuscha ultra da quai che la colliaziun ch'exista oz facticamain tranter la creschientscha economica ed il consum da resursas dovria ina distgargia sche pussaivel. Correspudentamain vegn questa problematica ad esser in'axa d'agir dal plan d'acziun "Green Deal per il Grischun".



En num da la Regenza

Il president:

Il chancelier:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Chr. Rathgeb".

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Daniel Spadin".

Dr. Chr. Rathgeb

Daniel Spadin

**Dumonda Preisig concernent la reclassificaziun da la via dal pass dal Güglia a la N29 areguard in eventual augment dals vehichels da 34/40 tonnas**

En Engiadina è l'augment latent dals camiuns da 40 tonnas fin ad ina veritabla axa da traffic da rauba sin il transit nord-sid in scenari che sto vegnir evità vehementamain. Ina colliaziun directa lada e svelta da Landeck a Clavenna è la basa per in'ulteriura axa da transit tras las Alps da Minca a Milaun.

La discussiun, sche camiuns fitg gronds (vehichels da 40 tonnas) dastgan cursar regularmain en Engiadina, dura dapi l'onn 2001. Quella giada ha la Confederaziun fatg la cunvegna davart il traffic terreste tranter la Svizra e la UE (CS 0.740.72) e la regenza grischuna l'ha surpigliada. Pass per pass è vegnidas augmentadas las tonnaschas permissas da 28 sin 34 tonnas e sin la A13 (San Bernardin) sin 40 tonnas, quella giada anc cun 8 contingents per di.

Ina discussiun pli gronda davart la ruta dal San Bernardin ed er davart la ruta dal Güglia ha gè lieu en il cussegl grond ils 28 da matg 2002: [https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle\\_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf](https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf).

L'autorisaziun da charrar cun vehichels da 40 tonnas sin tut las vias chantunales (via dal Güglia, via d'Engiadina) e savens er sin las vias da colliaziun è vegnida concedida l'onn 2005. L'utilisaziun per camiuns pesants è dentant stada pussaivla mo en moda limitada, pervia dal grond dumber da stretgas e pervia dals trajects a sveltezza reducida.

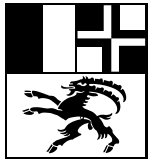
La via da l'Engiadina bassa en Bregaglia sco er la via dal Güglia da la Tumleatga en Engiadina è vegnidas renovadas pass per pass ils ultims onns, q.v.d. alingiadadas e schlargiadadas. Tuttas duas axas èn transiblas – fin ad intgins paucs trajects cun stretgas – senza impediments per vehichels da 40 tonnas. Las firmas da spediziun han medemamain modernisà ils vehichels pass per pass e parallelamain a la renovaziun da las vias. Sin la via d'Engiadina sco er sin las vias dal Güglia, dal Malögia e dal Bernina cureschan gia regularmain gronds camiuns a sella.

A partir dal 1. da schaner 2020 vegn la via dal Güglia reclassifitgada resp. auzada d'ina via chantunala ad ina via naziunala N29. Uschia vegn la confederaziun a decider tge vehichels da quantas tonnas che dastgan charrar sin la via. Gist en vista a l'augment dal volumen da traffic ch'è da spetgar ed en vista a l'obligaziun dal chantun da proteger la populaziun d'in tal augment sco er d'immissiuns pli grondas, fan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders las suandantas dumondas a la regenza:

1. Co ed en tge dimensiun vegn integrada en la strategia d'immissiuns da la regenza l'utilisaziun actuala che stuess vegnir registrada en il rom da la taxa sin il traffic da camiuns pesants dependenta da la prestaziun TTPDP?
2. Datti ideas concretas pertutgant il futur basegn da traffic da camiuns pesants sin la via dal Güglia (en cas che la creschientscha economica resta tala e quala) sco
  - a) apportadra en Engiadina?
  - b) traject parzial d'ina axa Tusaun–Tirano?
  - c) traject parzial schizunt per Tusaun–Clavenna (per l'anteriura varianta imaginada dal tunnel dal Spleia)?
  - d) via auxiliara traversala d'ina axa Landeck–Clavenna?
3. Renconuscha la regenza la consequenza ch'i vegn pussibilità – cun reclassifitgar la via dal Güglia – da charrar cun vehichels da 40 tonnas (chargiads cumplainamain) a media vista a 100 %?
4. Quant enavant è la regenza pronta da far frunt ad in'axa da transit senza impediments per il traffic da rauba (inclusiv distgargas trasversalas) tras l'Engiadina?
5. Co pensa la regenza d'ir enturn cun il dilemma tranter la pretensiun da la strategia da clima 2050 da reducir la quantidad dals transports e la promoziun libra da la creschientscha economica, cumbain ch'il transferiment sin la viafier stagnescha e cumbain ch'igl è actualmain mo in giavisch da distatgar la creschientscha economica dal consum da resursas?

Cuira, ils 4 da december 2019

**Preisig**, Salis, Clalüna, Atanes, Baselia-Brunner, Berweger, Brandenburger, Brunold, Cahenzli-Philipp, Casutt-Derungs, Caviezel (Cuira), Degiacomi, Deplazes (Cuira), Ellemunter, Flütsch, Gartmann-Albin, Gasser, Hofmann, Horrer, Jochum, Kappeler, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Favugn), Natter, Noi-Togni, Papa, Perl, Rettich, Ruckstuhl, Rüegg, Rutishauser, Schwärzel, Thomann-Frank, Thöny, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, Widmer (Favugn), Widmer-Spreiter (Cuira), Wilhelm, Zanetti (Sent), Padrun-Valentin, Pajic, Spadarotto



Seduta del

3 marzo 2020

Comunicato il

5 marzo 2020

Protocollo n.

136

### **Interpellanza Preisig**

concernente la riclassificazione della strada dello Julier a N29 in vista di un possibile aumento del numero di veicoli di 34/40 tonnellate

### **Risposta del Governo**

Nel quadro del nuovo decreto concernente la rete (NEB) con effetto al 1° gennaio 2020 il tratto stradale Thusis –Tiefencastel–Silvaplana è stato riclassificato come strada nazionale N29 diventando di proprietà della Confederazione. Il NEB comporta un trapasso di proprietà e un passaggio delle competenze per quanto riguarda le strade esistenti. In linea di principio l'Ufficio federale delle strade competente USTRA continuerà a gestire il tratto stradale Thusis–Tiefencastel–Silvaplana nel suo stato attuale e come strada nazionale di terza classe (con traffico in senso inverso, traffico misto, con accessi a siti confinanti e senza recinzioni di protezione dalla selvaggina). La strada mantiene così il suo carattere di strada principale con segnaletica invariata. Secondo le informazioni dell'USTRA la strada dello Julier non è adeguata alla deviazione del traffico merci e per questo motivo non le verrà attribuito un ruolo nel quadro della gestione del traffico all'interno della rete stradale nazionale. Tuttavia la strada dello Julier è fondamentale per il collegamento con l'Engadina e con le limitrofe valli meridionali. Di conseguenza il Governo si impegnerà anche in futuro per un ampliamento moderato e per l'eliminazione delle strettoie da parte della Confederazione.

*In merito alla domanda 1:* la gestione delle immissioni causate dal traffico e le misure per il rispetto dei valori limite rilevanti sono disciplinati dalla legislazione federale sulla protezione dell'ambiente. L'applicazione di tali atti normativi è di competenza dei detentori degli impianti; nel caso della strada nazionale N29 la competenza spetta quindi alla Confederazione. Di conseguenza le possibilità di intervento del Cantone sono limitate.

Tuttavia nel piano dei provvedimenti "Massnahmenplan Lufthygiene, Novellierung 2016 und 2018, V3 ökologische Gütertransporte" il Governo ha adottato diverse misure per il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla Ferrovia retica. Questo potrà portare dei benefici anche alla strada dello Julier.

*In merito alla domanda 2:* per quanto riguarda il trasporto merci su strada, ci si aspetta un aumento importante in tutta la Svizzera. L'aumento del trasporto merci sulla strada dello Julier quale strada di accesso all'Engadina e alle limitrofe valli meridionali dipende in particolare dall'attività economica, dalla crescita degli insediamenti nonché dal fabbisogno proprio della regione. Dal punto di vista del Governo a lungo termine la strada dello Julier non acquisirà importanza quale asse di trasporto merci transalpino (ad es. come tratto degli assi Thusis–Tirano, Thusis–Chiavenna o Landeck–Chiavenna). Ciò è dimostrato da un lato dal fatto che, nonostante la chiusura del tunnel del Gottardo non si sia registrato un aumento significativo del traffico pesante sulla strada dello Julier. D'altro lato i sondaggi condotti nel 2011 dall'Ufficio tecnico cantonale hanno dimostrato che solamente circa il 15 per cento del trasporto merci sulla strada dello Julier ha come punto di partenza o come destinazione le valli italiane confinanti; di conseguenza il trasporto merci non rappresenta un traffico di transito.

*In merito alla domanda 3:* già prima del rilevamento da parte della Confederazione la strada dello Julier era percorribile da veicoli di 40 tonnellate. Di conseguenza la riclassificazione della strada dello Julier non influisce sulla circolazione di veicoli da 40 tonnellate (a pieno carico).

*In merito alla domanda 4:* come spiegato nella risposta alla domanda 2, secondo il Governo in futuro la strada dello Julier non acquisirà importanza quale asse di trasporto merci transalpino nemmeno a lungo termine.

*In merito alla domanda 5:* il trasporto di merci con la Ferrovia retica, ad es. per grandi distributori o per lo smaltimento di rifiuti, rappresenta oggi una quota importante e continuerà a essere promosso (cfr. domanda alla risposta 1). Inoltre il Governo riconosce che il fattuale legame esistente oggi tra la crescita economica e il consumo delle risorse necessita, dove possibile, di una dissociazione. Di conseguenza questa problematica rappresenterà uno degli assi d'azione del piano d'azione "Green Deal per i Grigioni".



Il Presidente:

Dr. Chr. Rathgeb

In nome del Governo

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

## **Interpellanza Preisig concernente la riclassificazione della strada dello Julier a N29 in vista di un possibile aumento del numero di veicoli di 34/40 tonnellate**

In Engadina l'aumento graduale del numero di autocarri di 40 tonnellate fino ad arrivare a un vero e proprio asse di transito di merci pesanti nord-sud è uno scenario che deve essere evitato con fermezza. Un collegamento largo e veloce tra Landeck e Chiavenna è la base per un altro asse di transito alpino che porta da Monaco a Milano.

La discussione se permettere agli autocarri (veicoli di 40 tonnellate) di circolare regolarmente in Engadina è iniziata nel 2001. All'epoca la Confederazione ha stipulato l'accordo sul trasporto terrestre tra la Svizzera e l'UE (RS 0.740.72), adottato dal Governo grigionese. I tonnellaggi ammessi sono stati aumentati gradualmente da 28 a 34 tonnellate e a 40 tonnellate sull'A13 (San Bernardino), allora ancora con otto contingenti al giorno.

Il 28 maggio 2002 in Gran Consiglio si è dibattuto a lungo sull'asse del San Bernardino e su quello dello Julier: [https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle\\_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf](https://www.gr.ch/Deutsch/Institutionen/Parlament/Protokolle_Sessionen/mai2002/28mai-vow.pdf).

Nel 2005 è seguito il via libera ai veicoli di 40 tonnellate sulle strade cantonali (strada dello Julier, strada dell'Engadina) e su molte altre strade di collegamento. Tuttavia il loro utilizzo per il traffico pesante era possibile solo in misura limitata a causa delle numerose strettoie e delle tratte a velocità ridotta.

Negli ultimi anni la strada che porta dall'Engadina Bassa in Bregaglia così come la strada dello Julier che porta dalla Domigliasca in Engadina sono state ampliate gradualmente, ossia livellate e allargate. Entrambi gli assi, ad eccezione di poche tratte corte con strettoie, sono percorribili senza ostacoli per veicoli di 40 tonnellate. Anche l'adattamento dei veicoli da parte delle ditte di spedizione ha avuto luogo in modo graduale e parallelo. La strada dell'Engadina, come quella dello Julier, del Maloja e del Bernina vengono già percorse regolarmente da grandi autoarticolati.

Dal 1° gennaio 2020 la strada dello Julier verrà riclassificata da strada cantonale a strada nazionale N29. Di conseguenza sarà la Confederazione a decidere quali e quanti veicoli con un certo numero di tonnellate potranno percorrere la strada. Proprio in vista del presumibile aumento del traffico e in considerazione dell'obbligo del Cantone di proteggere la popolazione da un simile traffico nonché dall'aumento delle immissioni, i firmatari e le firmatarie pongono al Governo le seguenti domande:

1. Come e in che misura l'utilizzo esistente che dovrebbe essere registrato nel quadro della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP viene inserito nella strategia del Governo relativa alle immissioni?
2. Esistono previsioni concrete sul futuro fabbisogno di traffico pesante sulla strada dello Julier (con crescita economica invariata) come
  - a) strada di accesso all'Engadina?
  - b) tratto per un asse Thusis-Tirano?
  - c) tratto addirittura per un asse Thusis-Chiavenna (come variante alla galleria dello Spluga, una volta presa in considerazione)?
  - d) circonvallazione trasversale di un asse Landeck-Chiavenna?
3. Il Governo riconosce la conseguenza della riclassificazione della strada dello Julier che a medio termine permetterà al 100% la percorribilità di veicoli di 40 tonnellate (a pieno carico)?
4. In che misura il Governo è disposto a opporsi a un asse di transito per il trasporto di merci di libero accesso (incluse circonvallazioni trasversali) attraverso l'Engadina?
5. In che modo il Governo intende affrontare il dilemma tra i propositi della strategia climatica 2050 di ridurre la quantità di merci trasportate e la promozione senza ostacoli della crescita economica, nonostante il trasferimento su rotaia sia in stallo e un disaccoppiamento tra crescita economica e consumo di risorse per il momento rimanga solamente un desiderio?

Coira, 4 dicembre 2019

**Preisig**, Salis, Clalüna, Atanes, Baselgia-Brunner, Berweger, Brandenburger, Brunold, Cahenzli-Philipp, Casutt-Derungs, Caviezel (Coira), Degiacomi, Deplazes (Coira), Ellemunter, Flütsch, Gartmann-Albin, Gasser, Hofmann, Horrer, Jochum, Kappele, Kienz, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Castasegna), Müller (Felsberg), Natter, Noi-Togni, Papa, Perl, Rettich, Ruckstuhl, Rüegg, Rutishauser, Schwärzel, Thomann-Frank, Thöny, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Coira), Wilhelm, Zanetti (Sent), Padrun-Valentin, Pajic, Spadarotto