

COMITATO CANTONALE
PER UNA MODERNA LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Casella postale 2336 - 6901 Lugano

Ai principali organi d'informazione
della Svizzera italiana

Lugano, 16 agosto 1990

Egregi Signori,

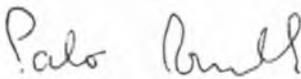
Sotto la co-presidenza dei consiglieri nazionali Adriano Cavadini e Gianfranco Cotti si sta costituendo nel nostro cantone un comitato a sostegno della Legge federale sulla circolazione stradale, contro la quale è stata presentata domanda di referendum e che sarà sottoposta in votazione federale il prossimo 23 settembre.

La nuova Legge è moderna ed equilibrata, prevede disposizioni per la salvaguardia dell'ambiente, si preoccupa di migliorare e rafforzare le misure di sicurezza e permette un adeguamento ad alcune norme in vigore nel resto dell'Europa, per nulla pregiudizievoli alla nostra qualità di vita.

Per illustrare il suo contenuto, iniziamo oggi l'invio di articoli specifici. Nei prossimi giorni sarà poi annunciata la composizione definitiva del comitato e sarà messa a disposizione una documentazione completa.

Ringraziando per la cortese attenzione, porgiamo i più distinti saluti.

Per il Comitato:


Paolo Rimoldi

COMITATO CANTONALE
PER UNA MODERNA LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE
Casella postale 2336, 6901 Lugano, 091 231402

Un'ottica molto ristretta

Si distingue ancora l'essenziale dal superfluo in Svizzera? A giudicare dal referendum riuscito contro la generalizzazione a 2,50 m della larghezza del traffico pesante, è lecito chiederselo. Così, semplicemente perché una disposizione minore di un ampio programma in materia di circolazione stradale ha avuto la sfortuna di non incontrare il favore di taluni ambienti ecologisti, il popolo dovrà recarsi alle urne il 23 settembre per accettare o rifiutare l'insieme della revisione della legge sulla circolazione stradale (LCS).

Se si considera che questa revisione comprende numerose modifiche unanimemente giudicate positive, di cui alcune vanno chiaramente nel senso di una giustificata preoccupazione legata alla protezione dell'ambiente; ad esempio, il consumo del carburante dei veicoli sarà ormai misurato e pubblicato. Fra le altre innovazioni degne di nota, constatiamo che la persona che accompagna un allievo conducente deve avere almeno 23 anni, che l'opposizione intenzionale al prelievo di sangue sarà punita con il ritiro del permesso di guida. Inoltre, il Consiglio federale avrebbe la competenza di proibire il versamento di un salario a forfait agli autisti professionisti.

Naturalmente, non è a queste disposizioni che i nemici della revisione si oppongono, bensì a quella relativa alla larghezza dei camion. Gli oppositori denotano qui ampiamente una ristretta visione delle cose come sono realmente.

La legge attuale prevede 2,30 m al massimo, ma autorizza il Consiglio federale ad aprire talune strade ai camion di 2,50 m. Ora, occorre sapere che sotto la pressione delle molteplici richieste dei principali interessati, questa eccezione è divenuta la regola.

Le autostrade, l'80% delle strade cantonali e il 65% delle strade comunali sono già accessibili ai veicoli più larghi, ossia 50'000 dei 70'000 chilometri della rete stradale svizzera. Quanto alle regioni ancora escluse, esse continuano a reclamare le necessarie autorizzazioni per poter far circolare anch'esse i camion che, per la maggior parte, hanno una

larghezza di 2,50 m.

E' dunque seguendo una linea logica e nel rispetto di ciò che è in vigore nel resto dell'Europa che il legislatore ha voluto adattare il testo della LCS alla realtà facendo dell'eccezione la regola.

Ci si ricorderà che la vecchia regolamentazione non era stata concepita a scopi di sicurezza o per proteggere l'ambiente, bensì, molto più prosaicamente, per difendere gli interessi protezionisti dei costruttori svizzeri di camion, attualmente scomparsi.

Oggi, l'argomento economico è l'opposto, poiché i trasportatori svizzeri desiderosi di rinnovare il loro parco autoveicoli pesanti devono sborsare fino a 50'000 franchi supplementari per veicolo per acquistare all'estero un camion della larghezza di 2,30 m.

Secondo gli oppositori, l'ambiente subirebbe nuovi gravi danni e la sicurezza stradale non potrebbe più essere garantita. E' vero?

Essi non vogliono riconoscere le semplici realtà tecniche moderne che mostrano come, trasportando palette standardizzate su camion larghi, si evitano viaggi numerosi che sono più divoratori di energia e causano maggiore inquinamento.

Essi sono incapaci di capire che l'abbassamento del centro di gravità dei camion più larghi autorizza, secondo l'opinione dei migliori esperti, una condotta di guida molto più precisa e di conseguenza molto più sicura.

Bisogna arrendersi all'evidenza: senza tener conto di dati matematici sicuri, del riflesso europeo che dovrebbe permettere senza ostacoli un adattamento semplice, e senza tener conto di un discorso responsabile, gli ecologisti non hanno fatto altro che trovare un cattivo pretesto per tentare ancora una volta di colpevolizzare i sostenitori ragionevoli di un traffico utile a tutti.

Ciò che conta ora è di fare in modo che il referendum sia respinto e che le nostre energie siano invece destinate ai veri problemi che il futuro ci riserva.

16.8.1990 / eo

COMITATO CANTONALE
PER UNA MODERNA LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE
Casella postale 2336, 6901 Lugano, 091 231402

Svolta anti-europea

Ve ne siete resi conto? Già attualmente, la schiacciante maggioranza dei veicoli pesanti svizzeri sono costruiti secondo la norma internazionale dei 2,50 metri e circolano su quasi l'80% della nostra rete stradale. Il parlamento ha adottato la legge sulla circolazione stradale appunto in quest'ottica, portando da 2,30 a 2,50 metri la larghezza autorizzata dei camion.

E' forse insopportabile legalizzare una situazione che viviamo quotidianamente? Il comitato costituito contro camion più larghi lo ritiene. Anche se l'aumento della larghezza si riferisce poi a soli 20 centimetri.

Secondo gli oppositori, la generalizzazione della norma 2,50 metri accrescerebbe sensibilmente i rischi per i pedoni e i ciclisti. E distruggerebbe il paesaggio, poiché bisognerebbe adattare le strade alle nuove dimensioni. Accettare questa norma incoraggerebbe infine la lobby internazionale dei trasportatori a reclamare con maggior insistenza un innalzamento della portata massima e una diminuzione delle ore vietate alla circolazione del traffico pesante.

Fortunatamente, questa visione dantesca fa solo sorridere. Ognuno s'è accorto ormai da tempo che il bus che ci trasporta al lavoro o in vacanza, il camion dei rifiuti che ripulisce la città, quello dei pompieri o il veicolo che fornisce la merce ai centri commerciali - tutti veicoli pesanti di 2,50 metri di larghezza - non sono macchine infernali. Ognuno ha anche potuto constatare che non si sono dovute allargare le strade per questi veicoli.

Siccome ogni camion rettificato a 2,30 metri per rispettare la norma svizzera comporta una spesa supplementare da 20'000 a 50'000 franchi, è ora che la Svizzera importi veicoli di 2,50 metri, come vuole la norma internazionale. Questi ultimi sono inoltre più favorevoli all'ambiente. Equipaggiati con pneumatici larghi, essi risparmiano la strada. Concepiti per l'utilizzazione normalizzata di palette e contenitori-standard, permettono inoltre la miglior complementarità ferrovia-strada.

Ma la norma europea non ha solo vantaggi economici e relativi all'ambiente. In ragione della miglior stabilità dovuta alla loro larghezza superiore, i camion-rimorchio di 2,50 metri permettono una guida più precisa che si traduce con una diminuzione della velocità utilizzata. Ciò accresce sensibilmente la sicurezza stradale. E la strada non diventa meno, ma maggiormente sicura per i ciclisti e i pedoni.

Per quanto concerne la sicurezza, vi è ancora di più. Nei 2,50 metri, nessun spazio sussiste fra le palette. Il trasporto è dunque ancora più stabile rispetto ai 2,30 metri dove la minima imprudenza tende a far sbandare il camion.

L'Europa intera - compresi i paesi con regioni montagnose e piccoli villaggi con strade strette - vive serenamente il regime dei 2,50 metri. Nonostante tutto ciò, i referendisti rifiutano di considerare questo fatto.

Il cittadino deve stare in guardia. La politica del Club AST che attacca la revisione della legge sulla circolazione stradale non sarà senza conseguenze. Abbiamo visto come la Comunità abbia già adottato misure di ritorsione contro la Svizzera, colpevole di rifiutarle un corridoio per il traffico pesante di 40 tonnellate. Così la Swissair e le nostre altre compagnie elvetiche sono state messe in disparte dallo Spazio Aereo Europeo nuovamente negoziato.

Risolutamente anti-europeo, il referendum contro la legge sulla circolazione stradale costituisce inoltre un'aberrazione dal punto di vista puramente elvetico. Questo referendum non blocca forse tutte le disposizioni della revisione introdotte per ragioni di sicurezza?

Se il cittadino si lascerà ingannare da taluni argomenti, gli costerà molto salata la fattura per questi 20 centimetri di accanimento democratico.

COMITATO CANTONALE
PER UNA MODERNA LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE
Casella postale 2336, 6901 Lugano, 091 231402

Copresidenti i consiglieri nazionali Cavadini e Cotti

Sì alla revisione della legge sulla circolazione stradale

Sotto la copresidenza dei consiglieri nazionali Adriano Cavadini e Gianfranco Cotti si è costituito negli scorsi giorni in Ticino il Comitato cantonale per una moderna legge sulla circolazione stradale. Questo organismo, che raggruppa, accanto a personalità del mondo politico ed economico, anche i rappresentanti degli ambienti automobilistici, raccomanda alle elettrici e agli elettori ticinesi di votare sì, il prossimo 23 settembre, alla revisione della legge federale sulla circolazione stradale.

Questo testo legislativo, rileva il Comitato, oltre a numerose altre migliorie, prevede anche di portare a 2,50 metri la larghezza massima dei camion e degli autobus. Si tratta di un adeguamento indispensabile alle norme europee, che nel contempo si rivela pratico ed economico.

Tuttavia, è proprio contro questa norma che si sono scagliati gli ambienti ecologisti svizzeri, sordi agli imperativi dettati da una nostra sempre più forte integrazione nel resto dell'Europa, ma miopi anche nei confronti delle esigenze ambientaliste. Infatti, una maggiore larghezza dei camion e degli autobus, che del resto è già ampiamente prevista nell'attuale legislazione, ma sotto forma di eccezione (basti pensare che praticamente tutti i mezzi pubblici di trasporto sono larghi 2,50 metri), permette di trasportare più razionalmente le persone e le merci, riducendo così nel contempo il numero dei viaggi, a tutto vantaggio dell'ambiente.

Il Comitato cantonale per una moderna legge sulla circolazione stradale è così composto:

Copresidenti i consiglieri nazionali Adriano Cavadini e Gianfranco Cotti;

Membri il consigliere di Stato Dick Marty; il consigliere agli Stati Franco Masoni; i consiglieri nazionali Giovanni Baggi e Mario Grassi; i membri del Gran Consiglio Franco Ballabio, Fausto Barchi, Demetrio Ferrari, Piero Früh, Antonio Galli, Alfredo Giovannini, Marina Masoni, Tullio Righinetti, Chiara Simoneschi-Cortesi, Alessandro von Wyttenbach; Sergio Cavadini e Giorgio Bobone, presidente e direttore dell'Automobile Club Svizzero, Sezione Ticino (Acs); Bruno Notari e Renato Gazzola, presidente e segretario del Touring Club Svizzero, Sezione

Ticino (Tcs); Pietro Somaini e Sandro Lombardi, presidente e segretario dell'Associazione Industrie Ticinesi (Aiti); Sergio Grandini e Claudio Camponovo, presidente e direttore della Camera di commercio, dell'industria e dell'artigianato del Canton Ticino (Ccia); Renato Antonini ed Edo Bobbià, presidente e segretario della Società svizzera impresari costruttori, Sezione Ticino (Ssic); Fausto Petrini, presidente dell'Associazione svizzera trasportatori stradali, Sezione Ticino (Astag); Hans Ludwig Fritzsche e Gabriele Lazzaroni, presidente e segretario dell'Unione professionale svizzera dell'automobile, Sezione Ticino (Upsa); Silvio Zürcher, presidente dell'Associazione spedizionieri Chiasso.