

COMITATO CANTONALE
PER UNA MODERNA LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Casella postale 2336 - 6901 Lugano

DOCUMENTAZIONE

Votazione federale del 23 settembre 1990

LEGGE FEDERALE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE

SOMMARIO

1. Storia	pagina	4
2. Le principali modifiche		6
a) Le competenze (art. 3)		7
b) L'ambiente (art. 12)		7
c) La sicurezza (art. 15, 16, 17, 22, 69)		8
d) Modifiche tecniche		11
3. Larghezza dei camion		11
a) Necessità economiche		12
b) Necessità stradale		14
c) Necessità turistica		16
d) Necessità giuridiche		16
4. Conclusioni		17
Testi delle modifiche		19

1. STORIA

Il 16 luglio 1984, il Dipartimento federale di giustizia e polizia, in seguito alla presentazione di numerose mozioni e postulati, ha posto in consultazione un avamprogetto di revisione parziale della Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr). Dopo l'esame delle osservazioni e delle critiche fatte dalle organizzazioni consultate, il Consiglio federale ha pubblicato un progetto di legge accompagnato da un messaggio, il 27 agosto 1986. Le Camere federali hanno discusso questo testo nel 1988 e nel 1989.

La revisione proposta dal Consiglio federale mira essenzialmente a:

- concedere il diritto di ricorso ai comuni per ciò che concerne le misure che riguardano la circolazione sul loro territorio;
- esigere che la persona che accompagna un allievo conducente abbia compiuto almeno 23 anni;
- stabilire che l'impedimento intenzionale al prelievo di sangue sia motivo di ritiro obbligatorio del permesso di condurre;
- impedire che possa essere versato agli autisti professionisti un salario a forfait;
- infine, e soprattutto, stabilire la larghezza massima dei veicoli e dei loro rimorchi a 2,50 metri.

E' stato proprio quest'ultimo punto a scatenare la reazione degli ambienti ecologisti e della sinistra. Nell'ottobre del 1989, l'Associazione svizzera dei trasporti (AST) e la Comunità svizzera dei ciclisti hanno lanciato un referendum contro la generalizzazione dei 2,50 metri. Queste due associazioni, nella loro azione, sono state sostenute da parecchie sezioni del Partito socialista svizzero e dell'Alleanza degli indipendenti, da differenti gruppi ecologisti, fra cui il WWF, e dalla Gioventù democratica cristiana.

Il referendum è riuscito nel gennaio di quest'anno e ha raccolto 81'452 firme valide, di cui solo 822 in Ticino. Il maggior numero di firme è stato raccolto nei cantoni di Zurigo, Berna e Basilea-Città.

Questa materia è regolamentata dall'articolo 9, capoverso 2, della Legge sulla circolazione stradale. Esso fissa la larghezza massima dei veicoli e dei loro rimorchi a 2,30 metri, ma, allo stesso tempo, permette al Consiglio federale di aprire talune strade a veicoli fino a 2,50 metri di larghezza. Il Consiglio federale ha fatto uso di questo diritto e, all'articolo 64, paragrafo 1 dell'ordinanza sulle regole della circolazione stradale, ha previsto di lasciare circolare i veicoli di una larghezza massima di 2,50 metri sulle strade principali nonché nelle località percorse dalle strade principali, salvo eccezioni annunciate da pannelli bianchi.

In virtù di questa legislazione molto generosa, 50'000 dei 70'000 chilometri della rete stradale svizzera (cioè il 100% delle autostrade, l'80% delle strade cantonali e il 65% delle strade comunali) sono aperti ai camion, ai pullman e ai bus dei trasporti pubblici di 2,50 metri di larghezza, grazie al privilegio consacrato dall'ordinanza. D'altra parte, oltre il 70% dei mezzi di trasporto ha già oggi una larghezza di 2,50 metri.

Stabilendo ora la larghezza legale dei veicoli utilitari a 2,50 metri, il Consiglio federale non fa altro che proporre l'armonizzazione della legislazione svizzera a quella degli altri paesi europei, con una o due eccezioni. Per la Confederazione, si tratta di una concessione nel quadro dei negoziati che le autorità elvetiche stanno conducendo con la Comunità economica europea. Le Camere federali hanno capito il problema e hanno accettato questa proposta di modifica della Legge sulla circolazione stradale con confortevoli maggioranze:

- il Consiglio nazionale con 115 voti contro 43
- il Consiglio degli Stati con 34 voti contro 3.

Secondo il comitato di referendum, la generalizzazione dei veicoli larghi 2,50 metri lascerebbe anche i più piccoli villaggi in balia del traffico pesante e causerebbe un allargamento delle strade secondarie. La sicurezza dei ciclisti, dei pedoni, delle persone anziane e dei bambini non potrebbe più essere garantita. Inoltre, sempre secondo gli oppositori, l'ambiente subirebbe nuovi gravi danni. Questo allargamento causerebbe anche maggiori difficoltà per gli utenti della strada, per esempio in caso di sorpasso.

Questi argomenti, in particolare quello di ordine emozionale relativo alla sicurezza, non resistono a un esame attento della situazione. Innanzitutto, è provato che i veicoli più larghi hanno una migliore stabilità sulla strada e dunque sono più sicuri. In secondo luogo, ed è questo che giustifica la decisione presa dalle Camere federali, la decisione di fissare la larghezza massima a 2,50 metri corrisponde ai principi già in vigore nei paesi europei.

La Svizzera non ha nessun interesse a distinguersi in questo settore, tanto più che tutte le norme tecniche sono ora adattate alla larghezza di 2,50 metri. Ciò vale, ad esempio, per i mezzi meccanici che servono al trasbordo dei container, per giungere fino ai veicoli stessi. In effetti, già da qualche anno la Svizzera importa tutti i suoi mezzi pesanti e deve dunque effettuare ordinazioni speciali, poiché i fabbricanti stranieri producono solo veicoli di 2,50 metri di larghezza. Voler mantenere il limite e superare solo eccezionalmente i 2,30 metri di larghezza diventa dunque un nonsenso economico.

2. LE PRINCIPALI MODIFICHE

La revisione della Legge sulla circolazione stradale riguarda circa 25 articoli sparsi in differenti capitoli. In questo testo, ci limiteremo a citare solo qualcuno dei principali temi affrontati.

Va detto che il referendum contesta direttamente solo l'articolo 9, ma minaccia l'insieme di tutte le modifiche. Il 23 settembre, il popolo svizzero dovrà pronunciarsi sull'insieme delle modifiche previste dal Consiglio federale e non unicamente sull'articolo 9 della Legge sulla circolazione stradale.

Vediamo ora le più importanti proposte del Governo, in seguito ci concentreremo sull'articolo 9.

a) Le competenze (art.3)

Attualmente i comuni hanno lo stesso diritto di ricorso concesso alle persone private; ciò significa che i comuni non possono agire contro una decisione cantonale se non nella misura in cui questa riguarda i veicoli o gli immobili appartenenti al comune.

Nel campo della circolazione stradale, i cantoni godono di competenze abbastanza estese. Essi possono ordinare misure di restrizione della circolazione, quali i sensi vietati, gli stop, la limitazione della velocità eccetera. Gli interessi toccati da queste misure spesso superano la sfera puramente individuale. Gruppi interi di popolazione possono essere toccati dalle misure.

La nuova disposizione prevista permetterebbe così al comune di difendere l'interesse generale di un'intera popolazione, interesse che può essere opposto alla decisione presa a livello cantonale.

In alcuni settori, i comuni già dispongono di un tale tipo di ricorso, per esempio nell'ambito della Legge sulla sistemazione del territorio, della Legge sulla protezione dell'ambiente e di quella sui sentieri pedonali. Occorre notare che tali leggi sono molto strettamente collegate a misure che derivano dalla circolazione stradale. Vista l'importanza degli interessi in gioco, occorrerebbe dunque accordare ai comuni il diritto di ricorrere contro disposizioni che riguardano la circolazione stradale, prese sul loro territorio, nell'ambito delle procedure cantonali e nei confronti del Consiglio federale.

b) L'ambiente (art.12)

Un'informazione sicura relativa al consumo di carburante dei veicoli permetterà agli automobilisti di prendere maggiormente coscienza dei problemi dell'ambiente e dell'energia. Oltre a valori certi per ciò che concerne le emissioni, un consumo modesto rappresenta un ulteriore vantaggio.

Alcuni sondaggi d'opinione hanno rilevato che gli acquirenti potenziali di vetture riservano molta importanza al consumo di carburante. Fra i criteri di scelta al momento dell'acquisto di una vettura, un debole consumo figura nettamente in testa, molto prima di altri criteri, quali il prezzo d'acquisto modico, la manutenzione poco costosa, la qualità, la resistenza, la sicurezza, ecc.

La nuova legge sulla circolazione stradale dovrebbe permettere al Consiglio federale di far misurare anche il consumo di carburante dei veicoli, di pubblicare periodicamente i risultati di queste misurazioni e quelli relativi ai risultati delle misurazioni del rumore e dei gas di scarico. Infine, il Consiglio federale dovrebbe essere in grado di prescrivere per tutti i veicoli la dotazione di una piastrina munita di diversi dati.

Per ciò che concerne l'applicazione della disposizione proposta, occorre tuttavia tener conto del fatto che, nel settore dell'omologazione dei veicoli, le autorità non sarebbero in grado, allo stato attuale delle installazioni a disposizione e oltre ai compiti cui già oggi deve far fronte, di procedere a misurazioni speciali che riguardano il consumo dei veicoli. Così, può essere preso in considerazione per il momento solo un sistema di attestazione consegnata direttamente dai costruttori stessi.

Se, più tardi, dovesse rivelarsi necessaria l'introduzione delle misure sul consumo, il Consiglio federale potrebbe sempre farlo sulla base di queste nuove disposizioni.

c) La sicurezza

La sicurezza è uno dei temi più importanti trattati nella revisione. Numerosi articoli testimoniano effettivamente questa preoccupazione di migliorare e di rafforzare le misure di sicurezza. Ecco qualche esempio.

- Allievo conducente (art.15)

Questo articolo impone all'accompagnatore di un allievo conducente non solo di essere titolare del permesso di condurre da

almeno tre anni, bensì anche di avere almeno 23 anni compiuti. In effetti, la maturità di carattere dell'accompagnatore assume un ruolo importante, almeno quanto la sua esperienza di conduttore.

- Ritiro del permesso (art. 16, 17, 22)

Secondo questa disposizione, l'ostacolo al prelievo di sangue costituisce un motivo obbligatorio di ritiro del permesso di condurre. Attualmente, è possibile ritirare il permesso quando un conducente intenzionalmente si oppone o sfugge al prelievo di sangue o a un esame medico complementare.

Ebbene, si sa che le persone che, a torto o a ragione, si aspettano di dover subire un prelievo di sangue, manifestano una forte tendenza ad abbandonare il luogo di un incidente senza lasciare tracce. Ciò potrebbe essere il caso per quei conducenti che già sono stati condannati per aver guidato in stato di ebbrezza o che, per ragioni professionali, non possono fare a meno del permesso di condurre.

Rileviamo infine che il ritiro del permesso a causa dell'ebbrezza al volante costituisce una misura di carattere preventivo ed educativo, che mira ad accrescere la sicurezza del traffico. Nel caso di ritiro per ostacolo al prelievo di sangue non si tratta più di mettere in pericolo la circolazione, bensì di ostacolare il normale corso della giustizia. La sanzione è dunque più leggera, un mese al minimo invece di due.

Nella revisione, è pure previsto di fissare la durata del ritiro di condurre per ragioni di sicurezza. La differenza che esiste tra i ritiri di ammonimento, per violazione delle prescrizioni della circolazione, e i ritiri di sicurezza, per inadeguatezza alla guida, risponde a una giurisprudenza costante. Ebbene, la legge in vigore non contiene alcuna disposizione che concerne la durata minima dei ritiri di sicurezza. Occorre colmare questa lacuna.

- Condizioni-quadro

Secondo l'articolo 56, il Consiglio federale avrebbe la competenza di proibire il versamento di un salario a forfait versato agli autisti professionisti.

Gli inconvenienti di una remunerazione degli autisti professionisti in funzione della tratta da percorrere, della quantità di merci trasportate o di prestazioni simili sono evidenti. Tali sistemi di remunerazione incitano gli autisti a condurre in modo pericoloso (in special modo a non rispettare i limiti di velocità), a sovraccaricare i veicoli e a non rispettare le prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo. Essi portano dunque pregiudizio alla sicurezza stradale e alla salute degli autisti professionisti.

L'articolo 57 b nuovo concerne in special modo gli apparecchi o i dispositivi del tipo antiradar.

Questi apparecchi saranno completamente proibiti in modo da rendere impossibile la loro vendita in Svizzera. In effetti, se si vuole efficacemente combattere qualsiasi perturbazione dei controlli del traffico stradale, non basta proibire semplicemente l'utilizzazione di tali apparecchi, ma occorre soprattutto impedire i principali atti preparatori, quali in special modo il loro montaggio a bordo delle automobili.

- Assicurazioni (art.69)

Il detentore del veicolo che traina e quello del veicolo rimorchiato devono rispondere in modo solidale dei danni causati a terzi.

Secondo il diritto in vigore, il veicolo che traina un rimorchio o un altro veicolo costituisce un'unità, dunque solo il conduttore del veicolo che traina deve rispondere del danno in caso di incidente. Questa situazione non dà luogo a nessuna critica quando il rimorchio è solidamente ancorato al veicolo.

Per contro, la regolamentazione attuale non è soddisfacente nel caso in cui il traino di un veicolo avvenga attraverso una corda. Il fatto che il veicolo rimorchiato abbia bisogno di una forza esterna per avanzare non toglie niente al suo carattere automobilistico. La vettura rimorchiata può essere all'origine di incidenti, per esempio quando il motore si mette in moto in modo imprevisto, oppure nel caso di una falsa manovra del conduttore. Secondo la nuova disposizione, i due detentori di veicoli sono dunque ritenuti responsabili in modo solidale del danno.

d) Modifiche tecniche

L'articolo 9, oltre alla larghezza dei veicoli, prevede altri adattamenti che occorre sottolineare. Il peso totale autorizzato per le vetture automobili a tre assi, di cui uno solo è motore, passerebbe da 19 a 22 tonnellate.

Sono soprattutto le difficoltà che si riscontrano nel traffico internazionale a militare a favore di questo aumento a 22 tonnellate. L'attuale limite poco elevato ha ripercussioni particolarmente sfavorevoli sul turismo, poiché è sempre più frequente che gli autocarri stranieri siano muniti di tre assi, di cui uno solo è motore; il peso totale è allora sempre superiore a 19 tonnellate. In occasione di viaggi in Svizzera, questi pullman non possono dunque trasportare il numero di passeggeri per il quale sono stati costruiti.

Nessuno ignora che, a causa di questo inconveniente, alcune agenzie di viaggio straniere hanno disdetto i contratti a lungo termine che avevano concluso con gli albergatori svizzeri.

Per questo, la commissione intercantonale della circolazione stradale ha raccomandato alle autorità cantonali competenti di rinunciare a controllare il peso degli autocarri a tre assi fino a quando il limite legale sia fissato a 22 tonnellate.

3. LARGHEZZA DEI CAMION

L'articolo 9 è certamente il più discusso nell'ambito di tutta la revisione di questa legge. Il suo secondo capoverso prevede di aumentare la larghezza massima dei veicoli da 2,30 a 2,50 metri.

Gli ambienti ecologisti sono insorti contro questa modifica, invocando essenzialmente il clima generale di insicurezza che una tale misura potrebbe causare. Questa reazione è totalmente incomprensibile. Ecco perché si pensa che questo aumento della larghezza dei veicoli pesanti sia invece assolutamente da accettare.

a) Necessità economiche

La norma di 2,30 metri è una misura protezionista che è stata mantenuta per preservare il mercato interno ai costruttori svizzeri. I grandi fabbricanti Saurer, Berna, FBW costruivano i loro veicoli tenendo conto della norma elvetica di 2,30 metri. Ora, questi costruttori sono spariti. Le imprese di trasporto svizzere sono dunque costrette ad acquistare i veicoli presso fabbricanti stranieri, che tengono conto evidentemente della norma europea di 2,50 metri.

Se le imprese svizzere devono conformarsi alla legge sulla circolazione stradale, sono dunque costrette a richiedere ai costruttori stranieri uno speciale equipaggiamento (in special modo la larghezza di 2,30 metri, motori di diversa potenza, un sistema di frenata particolare) che impone loro una spesa supplementare di 20'000 fino a 50'000 franchi per unità.

Le imprese di trasporto che sono equipaggiate secondo le norme europee e dunque possiedono camion di larghezza di 2,50 metri hanno l'obbligo ogni anno di chiedere una deroga all'attuale legge sulla circolazione stradale.

L'irrazionalità economica del mantenimento della larghezza di 2,30 metri risulta ancora più nettamente nel campo del transbordo. Una generalizzazione delle larghezze di 2,50 metri permetterebbe una migliore utilizzazione delle tecniche moderne nel settore dei trasporti delle merci. Tutte queste tecniche sono adattate a veicoli di 2,50 metri di larghezza, corrispondenti dunque alle norme internazionali.

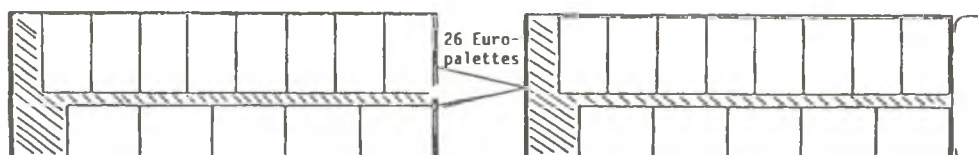
In effetti, i trasporti di merci sono effettuati sempre più con l'uso di palette standardizzate d'una dimensione di 80x120 centimetri. Un normale camion trasporta 26 palette, mentre un veicolo con la larghezza di 2,50 metri ne accoglie 34. Ciò evidentemente rappresenta una differenza di carico di 8 palette al viaggio. Se le palette fossero piazzate una di fianco all'altra sul ponte del camion, sia nel senso della larghezza (3x80 cm), sia nel senso della lunghezza (2x120 cm) la larghezza minima del ponte, senza contare le pareti, dovrebbe essere di 2,40 metri. Così, per 10 centimetri, bisogna attualmente trasportare una stessa quantità di merci in molti più viaggi.

Camion con rimorchio di 18 m

larghezza 2.50 m (interna 2.44 m)



larghezza 2.30 m (interna 2.24 m)

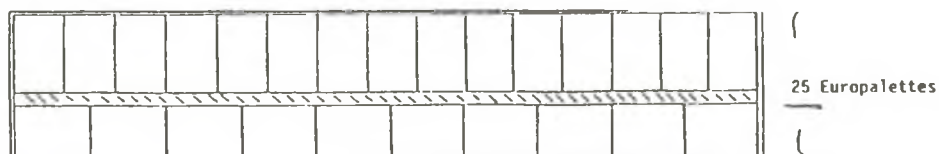



Trattore a sella

larghezza 2.50 m (interna 2.44 m)



larghezza 2.30 m (interna 2.24 m)



 → spazi inutilizzabili
 con problemi di
 fissazione e di
 sicurezza

Anche il parco dei veicoli pesanti è rivelatore di questa necessità. Nei trasporti pubblici, i bus sono praticamente tutti di larghezza di 2,50 metri, e ciò per ragioni di costi e di capacità ben evidenti. Questi veicoli non mettono particolarmente in pericolo le due ruote, che d'altro canto sono più numerose proprio nelle regioni urbane. Anche numerosi veicoli pubblici hanno questa dimensione, per esempio i veicoli dei pompieri, i pullman delle PTT al 98%, i veicoli che raccolgono la spazzatura, eccetera. Anche l'esercito si è dotato di camion con una larghezza di 2,50 metri.

Talvolta è indispensabile utilizzare veicoli larghi, come i camion frigoriferi, per ragioni tecniche di isolamento. In modo generale, i trasporti più razionali conducono a prezzi più bassi di cui tutti i consumatori approfittano.

b) Necessità stradale

L'argomento presentato come più importante da parte dei partigiani del referendum, quello relativo alla sicurezza, non regge. Niente prova che veicoli con una larghezza di 2,50 metri siano più pericolosi per gli utenti più deboli della strada (pedoni, eccetera) rispetto ai veicoli di una larghezza di 2,30 metri. E' inoltre scientificamente dimostrato che i veicoli più larghi sono, per problemi di stabilità, più sicuri.

In effetti, essi permettono l'utilizzazione di pneumatici più solidi e di freni maggiormente dimensionati. In questo modo, nelle frenate, i veicoli reagiscono in modo migliore. Inoltre, è assicurata anche la distanza sufficientemente ampia fra i freni e il telaio.

Il sistema antibloccaggio dei freni (Abs), molto sicuro, è soltanto difficilmente installabile su camion di 2,30 metri di larghezza.

Per ciò che concerne il comportamento nel traffico, la larghezza di un veicolo è meno determinante che non il raggio di sterzata. Spesso si fa menzione del pericolo supplementare che risulterebbe da una larghezza più grande dei veicoli in caso di sorpasso.

Questo timore è perfettamente infondato; in effetti, i trasporti pubblici nelle nostre città sono quasi tutti dotati di bus di una larghezza di 2,50 metri. Questi 20 centimetri supplementari non svolgono nessun ruolo determinante. Nessuna statistica è in grado di stabilire un collegamento tra questi 20 centimetri e il numero degli incidenti.

Neppure vi è da temere che un aumento a 2,50 metri della larghezza autorizzata possa compromettere la capacità concorrenziale delle ferrovie rispetto alla strada. Attualmente, i veicoli con larghezza massima di 2,30 metri sono utilizzati principalmente nel traffico a breve distanza (trasporti di cantiere, distribuzione al dettaglio delle merci), cioè per trasporti per i quali la ferrovia non entra comunque in linea di conto.

Su distanze più lunghe, le sole per le quali può essere previsto il trasporto per ferrovia, si utilizzano già correntemente veicoli di 2,50 metri di larghezza. Ad ogni modo, i luoghi di destinazione delle merci che si potrebbero eventualmente trasportare per ferrovia sono spesso situate in località accessibili anche attraverso una strada principale. Ma è anche importante poter servire le località meno favorite, sprovviste di collegamenti ferroviari, con veicoli di 2,50 metri di larghezza, senza dover far ricorso a un'autorizzazione eccezionale. E' questo il caso delle forniture fatte ad esempio con camion frigoriferi.

Il trasporto combinato strada-ferrovia-vie navigabili è possibile solo con veicoli di 2,50 metri di larghezza. In effetti, la complementarità dei differenti mezzi di trasporto non consiste solo nel caricare veicoli pesanti su vagoni delle ferrovie in un posto per poi scaricarli in un altro posto. Questa potrebbe essere la sola possibilità attualmente praticabile per ciò che concerne il transito. Tuttavia, è indispensabile la razionalizzazione di tutti i trasporti in Svizzera. L'utilizzazione di casse normalizzate e di contenitori non è concepibile se non con veicoli di 2,50 metri di larghezza; infatti, il trasporto con casse normalizzate rappresenta la soluzione applicata a livello europeo. Se vogliamo sviluppare i trasporti combinati, dobbiamo dunque anche noi applicare la norma di 2,50 metri di larghezza per i camion.

c) Necessità turistica

L'attuale regolamentazione applicabile nel campo della larghezza dei veicoli ha pure un'incidenza sfavorevole, in Svizzera, sulle attività legate al turismo.

Già per ragioni di confort, si ricorre sempre più spesso a bus di 2,50 metri di larghezza. Tuttavia, senza autorizzazione speciale, questi veicoli non possono recarsi in nessuna delle località collegate unicamente con strade secondarie. Per questo, spesso si debbono evitare questi luoghi.

Benché siano generalmente situate in regioni economicamente sfavorite e insufficientemente servite dai mezzi di trasporto pubblici, le località in questione sono private di tutti o di parte dei vantaggi economici non trascurabili che potrebbero essere procurati loro dal turismo.

Beninteso, l'argomento della maggiore sicurezza con veicoli di 2,50 metri di larghezza diventa particolarmente pertinente in questo contesto. Bus di maggiore capacità rendono certamente gli spostamenti più confortevoli e più sicuri per le decine di passeggeri che riescono a trasportare.

d) Necessità giuridiche

Vista l'evoluzione nei paesi europei che ci circondano, e che sono i nostri principali partner economici, appare totalmente inadeguato voler conservare prescrizioni così arcaiche come quella che fissa la larghezza massima dei camion a 2,30 metri. Ciò non ha più nessun senso.

La regolamentazione attuale applicabile nel campo della larghezza dei veicoli presenta inconvenienti soprattutto per il traffico internazionale. Infatti, la larghezza massima dei veicoli è fissata a 2,50 metri in tutta l'Europa, tranne che in Svizzera. Gli autisti stranieri sono confrontati senza sosta a difficoltà quando, dopo essere entrati nel modo più legale possibile in Svizzera attraverso una strada principale con veicoli di 2,50 metri di larghezza, essi utilizzano in seguito, sbagliando, la rete stradale secondaria.

Infatti, essi non conoscono bene questa regolamentazione speciale in vigore nel nostro paese. I controlli di polizia sono difficili da effettuare, poiché i veicoli stranieri non sono muniti di un disco che indica la loro larghezza.

E' sbagliato pretendere che tutte le strade non adatte ai camion di 2,50 metri di larghezza dovranno essere allargate. Non tutte le strade secondarie si prestano certamente alla circolazione dei veicoli più larghi. Tuttavia, non è necessario adattare queste strade alle nuove dimensioni dei veicoli, poiché è sempre possibile impedire la circolazione dei veicoli di 2,50 metri di larghezza sulle strade inappropriate, attraverso l'uso del segnale di larghezza massima consentita.

Le spese e il lavoro cagionati dalla posa di questi segnali resterebbe senza dubbio in limiti accettabili, poiché non sarebbe necessario segnalare tutte le strade secondarie che si vogliono impedire ai veicoli che misurano 2,50 metri di larghezza. Nelle regioni di montagna, ad esempio, basterebbe segnalare tutta la zona, piazzando i segnali appropriati sulle strade d'accesso.

Amministrativamente, è molto più semplice e meno costoso limitare l'accesso a talune strade che dover accordare una valanga di autorizzazioni speciali, rinnovabili ogni anno e accompagnate da segnali autocollanti da fissare su tutti i veicoli pesanti con larghezze superiori a 2,30 metri.

4. CONCLUSIONI

La decisione di generalizzare la larghezza di 2,50 metri non avrebbe mai dovuto uscire dal settore puramente tecnico nel quale essa doveva rimanere confinata. La norma che prescrive la larghezza massima di 2,30 metri è semplicemente superata e occorre dunque adattarla alle nuove circostanze.

In breve, ecco alcune idee riassuntive:

- Il mantenimento del limite a 2,30 metri è un nonsenso economico: oltre il 70% dei veicoli già è di larghezza di 2,50 metri; 50'000 chilometri dei 70'000 della rete stradale svizzera già sono aperti a questi tipi di camion;

- una generalizzazione della larghezza di 2,50 metri permetterebbe una migliore utilizzazione delle tecniche moderne nel settore dei trasporti delle merci;
- i veicoli più larghi sono, grazie alla loro stabilità, più sicuri;
- le ferrovie hanno tutto da guadagnare da una migliore armonizzazione delle norme tecniche con il trasporto stradale;
- proibire alcuni assi stradali ai camion di 2,50 metri di larghezza costituisce indiscutibilmente un grave ostacolo allo sviluppo economico delle regioni di montagna che dipendono dal turismo;
- vista l'evoluzione nei paesi europei che ci circondano, appare totalmente insensato conservare prescrizioni arcaiche;
- è falso pretendere che tutte le strade non adatte ai camion di 2,50 metri di larghezza dovranno essere allargate. I cantoni conservano la possibilità di impedire alcune tratte ai veicoli che superano la larghezza di 2,30 metri;
- amministrativamente, è più facile impedire l'accesso a talune strade che dover accordare ogni anno una valanga di autorizzazioni.

Ecco le ragioni che militano a favore della larghezza dei camion a 2,50 metri. Il 23 settembre prossimo dunque occorrerà votare SI alle modifiche proposte dal Consiglio federale.

Termine di referendum: 15 gennaio 1990

**Legge federale
sulla circolazione stradale
(LCS)**

Modificazione del 6 ottobre 1989

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 27 agosto 1986¹⁾,
decreta:

I

La legge federale del 19 dicembre 1958²⁾ sulla circolazione stradale è modificata come segue:

Titolo

(Concerne solamente il testo tedesco)

Art. 2 cpv. 4

⁴ Per quanto sia necessario all'esercito o alla protezione civile, la circolazione su determinate strade può essere temporaneamente limitata o vietata. Il Consiglio federale designa le autorità militari o di protezione civile autorizzate a decidere. Esse informano preliminarmente le autorità cantonali.

Art. 3 cpv. 4, ultimo periodo

⁴ ... I Comuni sono legittimati a ricorrere nelle procedure cantonali e in quelle davanti al Consiglio federale se, sul loro territorio, sono ordinate misure in materia di circolazione stradale.

Art. 9 cpv. 2, 4 e 6

² La larghezza non deve superare 2,50 m, compreso il carico.

⁴ La lunghezza, escluso il carico, non deve superare:

a. per un autocarro 10 m

¹⁾ FF 1986 III 185

²⁾ RS 741.01

b. per un torpedone, come anche per un autocarro
con più di due assi 12 m

c. per un autotreno 18 m

d. per un veicolo articolato 16 m;

il Consiglio federale può aumentare o diminuire
questa lunghezza di 50 cm, a titolo di adeguamento
a una regolamentazione internazionale.

⁶ Il peso totale non deve superare:

a. per un autoveicolo a due assi 16 t

b. per un autoveicolo a tre assi:

- qualora soltanto un asse sia motore 22 t

- qualora due assi o tutti e tre siano motori ... 25 t

c. per un autotreno, un veicolo articolato

o un autoveicolo con più di tre assi, di cui

due o più siano motori 28 t.

Art. 12 cpv. 4

⁴ Il Consiglio federale può decidere di far misurare, in occasione dell'esame del tipo dei veicoli a motore, oltre al rumore e ai gas di scarico anche il consumo di carburante. Può prescrivere che i risultati delle misurazioni siano pubblicati e marcati sui veicoli. Le autorità federali e cantonali forniscono questi dati anche su domanda.

Art. 15 cpv. 1 e 4, primo e secondo periodo

¹ L'allievo conducente può circolare con autoveicoli per esercitarsi alla guida solo se è accompagnato da una persona che abbia compiuto i 23 anni e che possieda da almeno 3 anni una licenza di condurre corrispondente alla categoria del veicolo usato.

⁴ Il Consiglio federale può emanare prescrizioni sulla formazione dei conducenti di veicoli a motore. Può segnatamente prescrivere che una parte della formazione venga impartita da un titolare della licenza per maestro conducente. ...

Art. 16 cpv. 3 lett. g

³ La licenza di condurre o la licenza per allievo conducente deve essere revocata, se il conducente:

- g. si è intenzionalmente opposto o sottratto alla prova del sangue, che era stata ordinata o che egli doveva presumere che lo fosse, o a un esame sanitario completo oppure ne ha eluso lo scopo.

Art. 17 cpv. 1^{bis} e 3, secondo e terzo periodo

^{1bis} La licenza di condurre o la licenza per allievo conducente è revocata per una durata indeterminata se il conducente non è idoneo a guidare un veicolo a motore a causa d'alcolismo o altra forma di tossicomania oppure per motivi caratteriali o altri motivi. La revoca comporta un periodo di prova di almeno un anno. Nel caso di revoca per motivi medici non vi è periodo di prova.

³ ... La durata minima legale della revoca (cpv. 1 lett. d) e il periodo di prova connesso con la revoca di sicurezza (cpv. 1^{bis}) non possono essere ridotti. Qualora il conducente non adempia le condizioni impostegli o venga meno in altro modo alla fiducia in lui riposta, la licenza deve essere nuovamente revocata.

Art. 18 cpv. 1 e 2

¹ I velocipedi devono essere conformi alle prescrizioni e provvisti di un contrassegno. Il contrassegno è rilasciato se è stata stipulata la prescritta assicurazione per la responsabilità civile. Esso è valido per tutta la Svizzera.

² Il Consiglio federale emana prescrizioni su la costruzione e l'equipaggiamento, il contrassegno e l'assicurazione dei velocipedi e dei loro rimorchi.

Art. 22 cpv. 1, secondo e terzo periodo

¹ ... La competenza spetta al Cantone di stanza per i veicoli e al Cantone di domicilio per i conducenti. La Confederazione può prevedere licenze federali per i suoi veicoli e i loro conducenti.

Art. 25 cpv. 3 lett. e, nonché 3^{bis}

³ ...

e. (Concerne solo il testo francese)

^{3bis} Il Consiglio federale, consultati i Cantoni, può prescrivere una formazione complementare per i nuovi conducenti che hanno contravvenuto a una norma della circolazione stradale in modo tale da compromettere la circolazione.

Art. 27 cpv. 2, primo periodo

(Concerne solamente il testo francese)

Art. 31 cpv. 3, primo periodo

³ Il conducente deve provvedere affinché non sia ostacolato nella guida né dal carico né in altro modo. ...

Art. 32 cpv. 4, primo periodo

⁴ Le misure secondo il capoverso 3 possono essere prese solo in virtù di una perizia; il Consiglio federale emana le disposizioni particolareggiate e può prevedere eccezioni. ...

Art. 34 cpv. 4

⁴ Il conducente deve tenersi a una distanza sufficiente da tutti gli utenti della strada, in particolare nell'incrociare, sorpassare e circolare affiancato o dietro un altro.

Art. 38 cpv. 4

(Concerne solamente il testo francese)

Art. 56 cpv. 3

³ Il Consiglio federale può vietare che il salario dei conducenti professionali di autoveicoli sia calcolato in funzione del tragitto percorso, della quantità di merci trasportate o di prestazioni analoghe.

Art. 57 cpv. 1 e 4

¹ Il Consiglio federale può emanare norme complementive della circolazione e, se è richiesto da circostanze speciali, prevedere eccezioni alle norme della circolazione, in particolare per i bisogni dell'esercito e della protezione civile, nonché per le strade a senso unico.

⁴ *Abrogato*

L'art. 57^{bis} diventa art. 57a

Capo settimo:

Perturbazione dei controlli della circolazione stradale

Art. 57b

¹ Gli apparecchi e i dispositivi che ostacolano, perturbano o vanificano i controlli ufficiali della circolazione stradale (ad es. i rivelatori di radar) non possono essere messi in commercio o acquistati, né montati o trasportati nei veicoli, né fissati su quest'ultimi e neppure usati in alcun modo.

² Per «mettere in commercio» s'intende la fabbricazione, l'importazione, la pubblicità, la cessione, la vendita nonché la consegna o la messa a disposizione in qualsiasi altro modo.

³ Gli organi di controllo sequestrano tali apparecchi e dispositivi; il giudice ne ordina la confisca e la distruzione.

Rimorchi di
veicoli a mo-
tore; veicoli
rimorchiati

Art. 69

¹ Il detentore del veicolo a motore trainante è civilmente responsabile del danno cagionato dal rimorchio o dal veicolo rimorchiato; le disposizioni concernenti la responsabilità civile per i danni cagionati dai veicoli a motore si applicano per analogia. Se il veicolo rimorchiato è guidato da un conducente, il suo detentore e quello del veicolo trainante sono solidalmente responsabili.

² L'assicurazione del veicolo a motore trainante sopprime anche alla responsabilità civile per i danni cagionati:

- a. dal rimorchio;
- b. dal veicolo a motore rimorchiato non guidato da un conducente;
- c. dal veicolo a motore rimorchiato guidato da un conducente, se detto veicolo non è assicurato.

³ I rimorchi destinati al trasporto di persone possono essere messi in circolazione solo se è stata stipulata un'assicurazione completa per il rimorchio che garantisca i minimi d'assicurazione per tutto il convoglio fissati dal Consiglio federale giusta l'articolo 64.

⁴ La responsabilità civile del detentore del veicolo trainante per le lesioni personali subite dai passeggeri di rimorchi, nonché la responsabilità civile per i danni cagionati tra il veicolo trainante e il veicolo a motore rimorchiato sono disciplinate dalla presente legge. Per i danni materiali al rimorchio è civilmente responsabile il detentore del veicolo trainante giusta il Codice delle obbligazioni¹⁾.

Art. 77 cpv. 1, secondo periodo

¹ ... I Cantoni sono civilmente responsabili, nella stessa misura, se omettono di revocare la licenza di circolazione e di ritirare le targhe di controllo entro sessanta giorni dalla notificazione fatta dall'assicuratore conformemente all'articolo 68 oppure dopo che il detentore abbia informato di aver ritirato definitivamente il veicolo dalla circolazione.

Art. 91 cpv. 3

³ La stessa pena è comminata a chiunque, intenzionalmente, si oppone o si sottrae alla prova del sangue, che è stata ordinata o che egli deve presumere che lo sia, o a un esame sanitario completo oppure ne elude lo scopo.

¹⁾ RS 220

Art. 94 n. 3, primo periodo

3. Chiunque usa un velocipede senza averne diritto è punito con l'arresto o con la multa. ...

Art. 96 n. 2 cpv. 1 e n. 3

(Concerne solamente il testo francese)

Art. 99 n. 8

8. Chiunque mette in commercio apparecchi o dispositivi che ostacolano, perturbano o vanificano i controlli ufficiali della circolazione stradale, li acquista, li monta o li trasporta nei veicoli, li fissa su quest'ultimi o li usa in qualsiasi modo,

chiunque contribuisce a far pubblicità a tali apparecchi o dispositivi,

è punito con l'arresto o con la multa.

Art. 106 cpv. 1, ultimo periodo, e cpv. 9

¹ ... E esso può autorizzare i Dipartimenti a disciplinare i particolari tecnici, segnatamente in materia di segnaletica stradale, nonché di costruzione e di equipaggiamento dei veicoli stradali.

⁹ Il Consiglio federale può concludere accordi internazionali concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, l'equipaggiamento degli utenti dei veicoli e il riconoscimento reciproco delle perizie relative. Il Dipartimento federale di giustizia e polizia può aderire agli emendamenti dei regolamenti tecnici relativi a questi accordi ove non sia necessario adattare il diritto svizzero.

II

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio nazionale, 6 ottobre 1989

Il presidente: Iten
Il segretario: Anliker

Consiglio degli Stati, 6 ottobre 1989

Il presidente: Reymond
Il segretario: Huber

Data di pubblicazione: 17 ottobre 1989¹⁾

Termine di referendum: 15 gennaio 1990