

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

Sì alla legge sulla circolazione stradale (LCS)

In nome della sicurezza

Tutti avranno sicuramente visto, specialmente sulla strada delle vacanze, numerosi autocollanti sui camion con la dicitura: "Largo 2,50 m". E tutti avranno potuto sorpassare questi camion senza difficoltà. La larghezza di questi veicoli risponde alla norma europea. Infatti, la larghezza massima dei veicoli è fissata a 2,50 metri in tutta l'Europa, tranne che in Svizzera.

Inoltre, su camion larghi 2,50 m, il carico è molto più sicuro e non rischia di far sbandare i camion ad ogni curva. Tutto è stato ben calcolato, a livello europeo, affinché il numero delle palette trasportate su camion larghi 2,50 m sia di 34; con veicoli che rispettano la vecchia norma svizzera, il numero massimo è di 26. Questo comporta una perdita di 8 palette per viaggio, e di conseguenza causa più viaggi e maggiore inquinamento atmosferico.

Tutti i fabbricanti svizzeri di camion di 2,30 m di larghezza sono scomparsi: Saurer, Berna, FBW. I camion che circolano in Svizzera sono tutti fabbricati all'estero. Costruire questi camion, che necessitano di motori speciali e di un sistema di frenaggio particolare, costa da 20'000 a 50'000 franchi supplementari.

Gli avversari della legge sulla circolazione stradale, contrari principalmente alla larghezza dei camion, hanno lanciato un referendum. Occorre rammentare loro che quanto proposto mette in pericolo l'insieme di questa legge che conta 25 articoli. Battersi unicamente per uno di questi articoli, quando tutto il resto è necessario e urgente per far fronte all'evoluzione del traffico attuale, è veramente troppo.

Questa nuova legge è ben fatta. Essa permette il ritiro immediato del permesso di guida di un conducente in stato di ebbrezza. Accorda ai comuni diritti particolari per la

regolamentazione stradale, permettendo loro di ricorrere contro decisioni cantonali o federali. Costringe i venditori di veicoli a fornire informazioni affidabili per quanto concerne il consumo di carburante; la maggior parte dei conducenti sono così sensibilizzati sui problemi relativi all'ambiente in seguito a un minor consumo di carburante.

Un capitolo è inoltre interamente dedicato al modo di remunerazione degli autisti professionisti. Questi ultimi non saranno più pagati in funzione della tratta da percorrere e della quantità di merci da trasportare, ciò che li incitava finora a guidare in modo pericoloso, a sovraccaricare i veicoli e a non rispettare le prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo. Dobbiamo quindi rifiutare un simile progresso, soltanto perché non si vuole inserire nella legge la norma dei 2,50 metri? No, evidentemente.

Moltissimi mezzi di trasporto pubblici delle città svizzere sono già larghi 2,50 metri. Nessuno se ne accorge, e specialmente gli utenti. I veicoli che rispettano la norma europea dei 2,50 m sono più sicuri, più stabili, frenano meglio. Tutte queste ragioni tecniche, economiche e di sicurezza del traffico militano in favore di questa legge veramente ben riveduta. Bisogna quindi resistere ad argomentazioni arcaiche e votare sì con convinzione alla nuova legge sulla circolazione stradale.

31.8.1990 / eo

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

Per una maggiore sicurezza nella circolazione stradale

Gli ecologisti se la prendono con la revisione della legge sulla circolazione stradale, una revisione che propone numerosi miglioramenti per quanto concerne la sicurezza stradale.

Essi rimproverano essenzialmente a questa revisione l'iscrizione nella legge della larghezza di 2,50 metri per i camion. Attualmente, la norma è di 2,30 metri ma con numerose possibilità di eccezioni. Queste possibilità sono del resto già state largamente sfruttate poiché si circola già con veicoli larghi 2,50 m sull'insieme della rete autostradale svizzera, sull'80% delle strade cantonali e il 65% delle strade comunali. Inoltre, il 70% dei veicoli (traffico pesante e bus dei trasporti pubblici) sono già larghi 2,50 metri.

L'argomento principale degli ecologisti concerne ... la sicurezza. E' falso poiché nulla prova che i veicoli larghi 2,50 metri siano più pericolosi per gli utenti della strada. Per contro, è scientificamente provato che veicoli più larghi sono, per motivi di stabilità, più sicuri. Infatti, i veicoli di 2,50 m sono dotati di pneumatici più solidi e di freni più sicuri. Sempre per quanto concerne il capitolo dei freni, un camion di 2,30 m di larghezza potrà essere difficilmente equipaggiato di un sistema antibloccaggio.

Ma vediamo ora la questione del comportamento nel traffico. La larghezza di un veicolo è meno determinante del suo raggio di sterzata. E i sorpassi? Anche qui, i timori sono infondati; bisogna infatti rammentare che i trasporti pubblici delle nostre città sono quasi tutti equipaggiati con bus di una larghezza di 2,50 m. Del resto, nessuna statistica può provare il legame fra questi venti centimetri e il numero di infortuni nel quale sono implicati i bus dei trasporti pubblici.

Assisteremo quindi a invasioni di camion di 2,50 m di larghezza sulla rete stradale svizzera, compromettendo così la capacità concorrenziale della ferrovia? No. I veicoli larghi 2,30 m sono

infatti utilizzati principalmente nel traffico a breve distanza, vale a dire per trasporti per i quali la ferrovia non entra assolutamente in linea di conto (trasporti di cantieri, distribuzione al dettaglio di merci, ecc.). Inoltre, bisogna ricordare che il trasporto combinato strada/ferrovia è favorito con camion della larghezza di 2,50 metri, a causa delle dimensioni delle palette standard.

Accettando la revisione della legge sulla circolazione stradale il 23 settembre, il popolo svizzero si doterà di una legislazione stradale moderna che rafforza la sicurezza, permette il trasporto combinato ed è ... eurocompatibile.

31.8.1990 / eo