

INIZIATIVA CANTONALE (art. 106. LGC)

Strade più sicure subito

del 21 marzo 2016

Si parla sempre più di sicurezza stradale, in particolare quando si parla della Galleria autostradale del San Gottardo, giustificando la necessità di una seconda canna per questioni di sicurezza.

A prescindere dal fatto che il tunnel non è il tratto stradale più pericoloso del Paese, conveniamo che, laddove possibile, la sicurezza debba essere aumentata, quindi anche nella galleria del San Gottardo, come pure in quelle del San Bernardino, del Gran San Bernardo e perché no nella Mappo Morettina, cioè quella nettamente più trafficata dell'elenco.

Riteniamo che la sicurezza possa essere aumentata a breve termine e non si debba attendere 20 anni per la seconda canna.

La Galleria del San Gottardo, quale grande attrattore di traffico di transito internazionale, genera traffico e pericoli anche sulle strade d'accesso.

Proponiamo una misura che potrebbe essere adottata entro pochi anni, concernente i mezzi pesanti, all'origine del più gran numero di incidenti avvenuti in galleria, ma anche su altre tratte della rete stradale.

Dal 2015 tutti i nuovi mezzi pesanti immatricolati in CH e in Europa devono essere dotati di vari nuovi sistemi di sicurezza che eviteranno diverse tipologie di incidenti come i tamponamenti o le collisioni frontali:

- sistema antibloccaggio;
- dispositivo avanzato frenata d'emergenza;
- sistema di controllo della stabilità;
- avviso di deviazione dalla corsia;
- controllo pressione pneumatici.

Alcune grandi marche hanno già adottato questi standard prima del termine previsto dall'Ordinanza concernente le esigenze Tecniche per i Veicoli Stradali (OETV) in vigore dal 2015.

Questi dispositivi accresceranno il livello di sicurezza in generale su tutte le strade.

La nostra proposta

Nel più breve tempo possibile dall'apertura della galleria di base del San Gottardo potranno transitare nei tunnel alpini solo mezzi pesanti equipaggiati con i sistemi di sicurezza definiti nella nuova OETV.

In questo modo, gli autotrasporti internazionali attraverso le Alpi (più dell'80% del totale) diminuiranno il potenziale di pericolo che rappresentano sulle nostre strade oppure trasferiranno i trasporti sulla ferrovia.

Si può fare?

Riteniamo di sì, visto quanto ad esempio vien fatto da decenni al Monte Bianco: controllo di tutti i mezzi prima di salire le rampe francese e italiana. In particolare al Monte Bianco, dopo l'incidente e conseguente risanamento, non sono più stati ammessi camion euro 0 ed euro 1. Anche l'Austria ha imposto delle limitazioni in funzione della categoria: camion euro 4 e minori sono esclusi dal transito notturno sull'asse del Brennero. La misura che proponiamo, analoga a quanto si fa in Italia, Francia e Austria, è quindi ammissibile nel contesto del diritto europeo.

Testo iniziativa

Nel più breve tempo possibile dopo l'apertura della Galleria di base del San Gottardo, ma non oltre la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, è vietato (salvo trasporti eccezionali) il transito nelle Gallerie alpine stradali Svizzere agli automezzi pesanti non dotati dei mezzi di sicurezza definiti dall'Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali in vigore dal 2015.

Per il Gruppo PS
Bruno Storni

Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Il sistema antibloccaggio, il dispositivo avanzato di frenata d'emergenza, il sistema d'avviso di deviazione dalla corsia e il sistema elettronico di controllo della stabilità dei veicoli delle classi M₂, M₃, N₂ e N₃ devono essere conformi al regolamento n. 661/2009/CE. Fanno eccezione i veicoli militari considerati veicoli fuoristrada conformemente alla direttiva 2007/46/CE.

Capitolo 3: Freni e dispositivo avanzato⁴

Art. 103

¹Gli impianti di frenatura dei veicoli delle classi M e N devono essere conformi alla direttiva 71/320/CEE oppure del regolamento ECE n. 13 o 13-H.¹

^{1bis}Gli autoveicoli pesanti delle classi M e N con più di quattro assi devono essere equipaggiati con dispositivi antibloccaggio automatici della categoria 1 conformemente al numero 3.1.1 dell'allegato X della direttiva n. 71/320/CEE.²

²Per i veicoli i cui documenti si riferiscono al veicolo con carrozzeria non ancora finita, la persona che completa il veicolo deve attestare che, in occasione della rifinitura del veicolo, sono state osservate le direttive di montaggio del costruttore del veicolo.

³L'efficacia degli impianti di frenatura può essere controllata giusta l'allegato 7.³

⁴Agli impianti di frenatura di autoveicoli che non appartengono alle classi M o N o la cui velocità massima non supera 60 km/h si applicano le disposizioni degli articoli 126 a 130.⁴

⁵**I veicoli delle classi M₁ e N₁ devono essere muniti di un sistema antibloccaggio e di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza come anche di un sistema elettronico di controllo della stabilità e di un sistema di controllo della pressione degli pneumatici conformi al regolamento n. 78/2009/CE o al regolamento n. 661/2009/CE oppure in grado di offrire un livello di protezione equivalente. Fanno eccezione i veicoli che non rientrano nel campo d'applicazione dei regolamenti CE menzionati e i veicoli di un tipo di cui non vengono prodotte più di 100 unità all'anno.⁵**

⁶**Il sistema antibloccaggio, il dispositivo avanzato di frenata d'emergenza, il sistema d'avviso di deviazione dalla corsia e il sistema elettronico di controllo della stabilità dei veicoli delle classi M₂, M₃, N₂ e N₃ devono essere conformi al regolamento n. 661/2009/CE. Fanno eccezione i veicoli militari considerati veicoli fuoristrada conformemente alla direttiva 2007/46/CE.⁶**

⁷Non rientrano nel campo d'applicazione dei capoversi 5 e 6 i veicoli con una velocità massima per la loro costruzione di 60 km/h.⁷

¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 mar. 2012, in vigore dal 1° mag. 2012 ([RU 2012 1825](#)).

² Introdotta dal n. I dell'O del 30 giu. 2004, in vigore dal 1° gen. 2005 ([RU 2004 3525](#)).

³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 sett. 1998, in vigore dal 1° ott. 1998 ([RU 1998 2352](#)).

⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 21 ago. 2002, in vigore dal 1° gen. 2003 ([RU 2002 3218](#)).

⁵ Introdotta dal n. I dell'O del 2 mar. 2012, in vigore dal 1° mag. 2012 ([RU 2012 1825](#)).

⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 2 mar. 2012, in vigore dal 1° mag. 2012 ([RU 2012 1825](#)).

⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 2 mar. 2012, in vigore dal 1° mag. 2012 ([RU 2012 1825](#)).