

Messaggio

numero

7273

data

18 gennaio 2017

Dipartimento

ISTITUZIONI

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sull'iniziativa cantonale 21 marzo 2016 presentata dal deputato Bruno Storni "Strade più sicure subito"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

abbiamo esaminato l'iniziativa cantonale 21 marzo 2016 presentata dal deputato Bruno Storni, e formuliamo le seguenti considerazioni.

1. PREMESSA

La galleria autostradale del San Gottardo, inaugurata nel 1980, garantisce durante tutto l'anno un collegamento stradale attraverso le Alpi. Per motivi di usura la galleria verrà integralmente risanata e rimarrà chiusa al traffico per un lungo periodo. Numerose le varianti esaminate, ma alla fine la decisione è stata quella di realizzare una seconda canna, in seguito risanare la galleria attuale per poi far transitare il traffico in due canne separate, con una corsia di marcia e una di emergenza per ogni direzione. Questa soluzione ridurrà considerevolmente il rischio di incidenti, eliminando di fatto in particolare le casistiche potenzialmente più pericolose e cioè le collisioni frontali e quelle di striscio.

Questa variante facilita inoltre gli interventi dei servizi di soccorso e ne riduce i tempi.

Alla luce degli incidenti occorsi negli ultimi 15 anni (181, con 21 morti e 107 feriti) e delle considerazioni sopra esposte, effettivamente il rafforzamento della sicurezza stradale nella galleria era uno degli argomenti principali a favore del raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo.

La realizzazione della seconda canna comporterà indubbiamente un miglioramento a lungo termine della sicurezza stradale. L'iniziativa solleva però il problema della necessità di interventi che rendano più sicuro nel frattempo il transito in galleria (e sulle strade d'accesso).

2. L'INIZIATIVA

L'iniziativa parte dal presupposto che l'importanza di un miglioramento della sicurezza stradale è tale per cui non si debbano solamente attendere i risultati della messa in esercizio della seconda canna, ma si debba già intervenire nell'immediato.

Gli iniziativaisti intendono agire sulla qualità dei veicoli che attraversano la galleria, in particolare autorizzando il transito unicamente a quei veicoli pesanti dotati dei più recenti dispositivi di assistenza alla guida (sistema antibloccaggio, dispositivo avanzato frenata d'emergenza, sistema di controllo della stabilità, avviso di deviazione della corsia).

Per questo motivo l'iniziativa chiede che dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo (ma al più tardi dalla messa in esercizio della galleria di base del Ceneri) venga proibito il transito, nelle gallerie stradali alpine svizzere, di veicoli pesanti non dotati dei sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida di cui all'art. 103 cpv. 6 Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).

3. VALUTAZIONE

L'ultimo adeguamento dell'art. 103 OETV è entrato in vigore il 1° maggio 2012 e per quanto qui interessa, prevede in particolare che i veicoli delle classi M2, M3, N2, N3 (veicoli con più di 9 posti per il trasporto di persone e veicoli pesanti per il trasporto di merci) debbano essere muniti di sistemi di sicurezza, quali un sistema antibloccaggio, un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza, un sistema elettronico di controllo della stabilità e un sistema d'avviso di deviazione della corsia, conformi al relativo regolamento CE.

La proposta di cui al punto 2 è indubbiamente positiva per la sicurezza stradale in galleria. I seguenti aspetti rendono però la misura proposta di difficile applicazione.

- a) L'obbligo di ossequiare i requisiti per i citati sistemi di assistenza alla guida è in via di introduzione. A dipendenza del tipo di procedura (approvazione del tipo/immatricolazione) e del genere di veicolo, l'introduzione dell'obbligo è compreso fra il 2013 e il 2016 e in alcuni casi particolari non è ancora in vigore.
- b) La presenza sul veicolo dei citati sistemi non figura né sulla licenza di circolazione né nella banca dati federale dei veicoli e non è pertanto controllabile (del resto i veicoli stranieri nemmeno sono registrati in Svizzera).
- c) Per contro, la data di prima immatricolazione figura sia sulla licenza che nella banca dati. Essa non può però essere di particolare aiuto perché anche un veicolo omologato o immatricolato prima dell'entrata in vigore delle citate disposizioni, potrebbe comunque già essere dotato di simili sistemi.
- d) Se il divieto di transito si limitasse alle gallerie e non ai passi alpini, è ipotizzabile che il livello generale di sicurezza finisca addirittura per diminuire (passaggio con diverse condizioni meteorologiche di veicoli di "vecchia generazione" sui colli alpini).
- e) Pur senza disporre di statistiche precise si può ipotizzare che in generale i veicoli più recenti (sia svizzeri che esteri) e dotati dei vari sistemi di assistenza alla guida siano adibiti ai trasporti internazionali, mentre per i trasporti regionali vengono utilizzati veicoli più "datati". Un divieto come quello proposto finirebbe quindi per penalizzare l'economia regionale svizzera.

Segnaliamo che l'autorità federale dopo un primo, seppur sommario esame, sembra ritenere che la proposta sia compatibile con il vigente diritto internazionale (Accordo sui trasporti terrestri e Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale).

In conclusione ribadiamo che lo scrivente Consiglio apprezza di principio le proposte che hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, come l'iniziativa in oggetto. Nel caso concreto non possiamo però sostenere una misura che di fatto, per i motivi sopra esposti, sarà inapplicabile.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annessa: Proposta di iniziativa cantonale 21 marzo 2016

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 della 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 erano più 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 di 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

⁵I 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

⁶Il 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 set. 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](#)).