

RACCOMANDATA

Lodevole
Consiglio di Stato
Residenza governativa
6500 Bellinzona

Att. Onorevoli Gobbi e Zali

Agno, 11 novembre 2020

problematiche della circolazione stradale

Onorevoli Consiglieri di Stato,

in merito al vostro scritto del 22 settembre in risposta alla nostra lettera del 15 giugno 2020, il nostro Comitato si è nuovamente riunito ed ha deciso di presentarvi le seguenti argomentazioni sui vari temi proposti.

1. RADAR AMICI

Non comprendiamo la vostra osservazione sulla discriminazione. Da nessuna parte emergeva la richiesta di piazzare i *radar amici* solo qualche giorno prima e non al momento del rilevamento con i *radar punitivi*.

Pensavamo di essere stati chiari e non sappiamo da dove venga la vostra errata deduzione.

Fugato il dubbio e chiarito che il *radar amico* deve essere posato anche in presenza di quello vero, la consistenza delle vostre argomentazioni diviene un po' fiacca.

In merito al costo degli apparecchi, vorremmo far presente che l'acquisto non è più oneroso come un tempo. Da informazioni assunte, il prezzo per un apparecchio al top di gamma costa meno di CHF 5'000.

Inoltre, è possibile noleggiarlo per CHF 600 alla settimana tutto compreso (<https://www.tcs.ch/it/il-tcs/sezioni/ticino/content/politik-verkehrserziehung/>). Si tratta di un costo che viene coperto in poco tempo.

Prendiamo comunque atto del fatto che approfondirete la questione.

2. COMMISSIONE SEGNALETICA

Prendiamo atto che non è vostra intenzione costituire una Commissione di controllo di una segnaletica troppe volte ingannevole.

Segnaliamo comunque alcune delle situazioni inaccettabili per vedere se qualcosa si muove.

Ne portiamo solo (per ora) le seguenti:

- Via Industria a Bioggio: accedendovi da Via Cantonale è posato un cartello che indica *50 limite generale*, che è assolutamente inadeguato con l'area industriale. Inoltre, provenendo dalla parallela strada che dal distributore Agip porta alla rotonda "Planzer", si esce da un regime di 30, creando confusione e disparità. I controlli radar in quel tratto sono una vessazione.
- Via Danas a Gravesano: formalmente vige il limite generale di 50, in quanto provenendo da Lamone o da Gravesano non vi è il segnale di *fine 50* o di altra prescrizione. Pertanto, i controlli radar in quel tratto sono una vessazione.
- Via Figino e Via Cadepiano a Barbengo: la situazione è simile a quella di Via Danas, poichè non vi è il cartello di *fine 50*. Anche qui i controlli radar risultano vessatori.
- Via Massagno, che diviene Via Tesserete, a Lugano: il problema è lo stesso dei due casi precedenti. Imboccata la rotonda che si trova alla fine di Via Circonvallazione (provenendo dalla SUPSI) e dirigendosi verso l'Ospedale civico su Via Massagno, che diviene Via Tesserete, a un certo punto si ha l'impressione di essere in regime di 80. Invece per la regola del *50 limite generale* (che non perde la validità agli incroci) si incorre in un errore che causa controlli vessatori.
- La salita della Piodella a Muzzano, che per un tratto di 120 m. vige il cartello di *50 limite generale*, molto gradito dalla Polizia che ne fa copiosa cassetta.
- Lo stesso dicasi per l'improponibile limite di 60 km/h sulla salita della Crespera a Breganzona, dove il limite di 80 sarebbe più adatto.

Sulla problematica della luce lampeggiante quando il limite si riduce in misura uguale o superiore a 20 km/h, osserviamo che l'art. 68 cpv. 6 OSStr chiarisce il motivo per cui viene installata una luce gialla lampeggiante: *obbliga i conducenti a usare particolare prudenza*. Anche se questa norma rinvia all'art. 70 cpv. 1 (che non contempla espressamente il caso da noi indicato), riteniamo che sia un atto di correttezza verso l'utente e di sicurezza stradale. Il Ticino potrebbe fungere da pioniere e condurre l'Autorità federale a inserire un nuovo capoverso nell'art. 70. Vorremo ricordare che, in materia di permessi, il Consiglio di Stato ha forzato la mano al sistema legale in vigore, creando malumori, ma anche raccogliendo consensi a livello federale.

3. TASSE DI CIRCOLAZIONE

Siamo contenti del fatto che la futura imposta di circolazione sia basata solo sulla massa dei veicoli e sulle emissioni di CO₂, anche se ci rammarichiamo del fatto che non è stato inserito un correttivo (da noi proposto) per i motori diesel che producono emissioni di NOx e polveri fini.

Questa nuova base di calcolo potrebbe in futuro essere affiancata dalla percorrenza effettiva (con l'introduzione di un *malus* o un *bonus* rispetto alla percorrenza media di km 18'000 annui), che sarebbe di facilissimo controllo da parte di officine

specializzate e riconosciute (certamente felici di poter prestare questo servizio a pagamento).

Dal profilo burocratico, basterebbe aggiungere al calcolo del sistema informatico un solo parametro, ovvero una frazione con il denominatore fisso (pari al numero dei chilometri annui che vengono fissati per tutti) e al numeratore quelli effettivi riscontrati.

La questione della percorrenza fuori cantone vale anche con la futura e prossima base di calcolo. Pure le vetture estere (che in Ticino sono moltissime) presentano lo stesso problema (ma al contrario).

Per quanto riguarda l'esodo verso altri Cantoni, vorremmo ricordare che il fenomeno è attuale. Con dei sistemi di imposizione meno gravosi, potremmo assistere eventualmente al fenomeno contrario (aumentando semmai gli introiti in Ticino).

Anche il cambio di detentore non è un problema. Basta fare la verifica (che è nell'interesse di entrambi i contraenti). Si potrebbe addirittura pensare di segnare i chilometri sulla licenza di circolazione, come già viene effettuato per i veicoli d'epoca.

Auspichiamo quindi che il nuovo sistema di calcolo previsto con il Messaggio governativo n. 7670 entri in vigore al più presto. Vi invitiamo comunque a riflettere anche sul correttivo di percorrenza che a noi sembra nell'interesse della maggioranza degli automobilisti e dell'ambiente (chi inquina ... paga).

4. PERICOLI PER I MOTOCICLISTI

La vostra risposta non ha soddisfatto i motociclisti. La loro (nostra) sicurezza è più importante dei costi relativi allo studio e alla posa di protezioni.

Purtroppo, la struttura stessa dei guardrail permette allo sventurato di passarvi sotto e quindi di impattare con le piantane verticali che spesso sono letali o causano lesioni molto gravi.

Non bisogna attendere l'incidente ma puntare sulla prevenzione, che è molto importante. D'altronde, giustamente, per i ciclisti si interviene con delle corsie e piste ciclabili. Sarebbe auspicabile che si migliori la situazione anche per i motociclisti.

La UAM, TiMoto e altre associazioni di categoria sono senz'altro a disposizione per identificare e indicare alle autorità eventuali punti di evidente pericolo per gli utenti delle 2 ruote.

Nell'attesa, porgiamo i nostri migliori saluti.

UAM

il Presidente Avv. Rossano Guggiari