



K163-0758

Commenti alle modifiche proposte

1. **Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11)**

1.1 **Divieto di guida sotto l'effetto dell'alcol (attuazione della mozione 14.3876 Guhl)**

Articolo 2a

Capoverso 1 lettera c

Il diritto vigente vieta la guida sotto l'effetto dell'alcol «durante il trasporto di merci con autoveicoli pesanti». Nella pratica questa formulazione ha dato luogo a diverse interpretazioni in quanto l'attuale testo non specifica il limite alcolemico da applicare al conducente alla guida di un autocarro senza carico. Ci si chiede pertanto se quest'ultimo non sia (più) soggetto alle prescrizioni applicate al «trasporto di merci» o se il viaggio di ritorno a vuoto debba essere comunque considerato un «trasporto di merci» (come è il caso ad es. per il divieto di circolazione notturna e domenicale nonché le disposizioni OLR). Ma anche potendo distinguere chiaramente, occorrerebbe comunque delimitare con precisione i «trasporti di merci» dai «viaggi a vuoto», impresa quasi impossibile se si pensa, ad esempio, ai pallet vuoti o al materiale per il fissaggio (ad es. le cinghie di fissaggio), per non parlare del materiale di imballaggio restituito.

Sulla base della modifica proposta è facile rispondere dal momento che il futuro divieto di consumare alcol per conducenti di trasporti pesanti varrà fondamentalmente ogni qualvolta si guidi un veicolo a motore pesante autorizzato al trasporto di merci. Rientrano in questa categoria gli autocarri, i trattori a sella e i trattori che abbiano un peso totale superiore a 3,5 t. Il divieto avrà validità generale, vale a dire anche quando i veicoli non trasportano merci o circolano senza rimorchio o semirimorchio. Questa disposizione si giustifica non solo per problemi di delimitazione, ma anche per il notevole peso operativo dei veicoli pesanti, scarichi al pari di quelli carichi, e la velocità con cui viaggiano, che può raggiungere gli 80 km/h, per cui in realtà il potenziale rischio risultante dalla massa moltiplicata per la velocità non è inferiore a quello dei mezzi pesanti carichi.

Capoverso 2

Lettera a

In base al diritto vigente, gli spostamenti dei vigili del fuoco alla guida di veicoli pesanti (ad es. autopompe pesanti) con merci (ad es. schiuma estinguente) presenti a bordo rientrano nella categoria dei «trasporti di merci con autoveicoli pesanti» e sono pertanto soggetti al divieto di guida sotto l'effetto dell'alcol.

Secondo la mozione Guhl, nella pratica questa regolamentazione si è dimostrata troppo restrittiva, in quanto per interventi imprevisti di maggiore entità dei vigili del fuoco, ma anche di altre unità di soccorso (ad es. sanitario, polizia), si deve spesso fare ricorso a persone fuori servizio, le quali, non essendo obbligate a tenersi pronte, potrebbero presentare al momento dell'intervento un tasso alcolemico dello 0,10 per mille¹ o superiore. Una soluzione potrebbe essere quella di prevedere un servizio di

¹ In questo progetto si fa sempre riferimento al tasso alcolemico vigente. Dall'entrata in vigore dell'accertamento etilometrico probatorio varranno, oltre ai valori limite dell'alcolemia, quelli della concentrazione di alcol nell'aria espirata (0,05 mg/l).

picchetto per i conducenti, che comporterebbe tuttavia un notevole onere organizzativo e finanziario per i vigili del fuoco e renderebbe ulteriormente difficile reclutare dei volontari. La mozione Guhl chiede pertanto che a queste persone si applichi il limite ordinario dello 0,50 per mille; deroga che viene introdotta nella lettera a.

Lettera b

Sulla scorta della mozione Guhl, l'Associazione svizzera per la tecnica agricola (Schweizerischer Verband für Landtechnik) ha chiesto di prevedere delle deroghe anche per il settore agricolo: dall'entrata in vigore del divieto di guida sotto l'effetto dell'alcol per determinati viaggi o con determinati veicoli, si spiega, gli agricoltori, durante lo svolgimento del lavoro quotidiano, sono soggetti a diversi limiti di alcolemia a seconda del tipo di veicolo utilizzato e del suo impiego, e questo fatto è fonte di incertezza; inoltre, l'introduzione di una deroga per i trasporti effettuati con mezzi agricoli sarebbe giustificata dalle velocità ridotte con cui viaggiano questi veicoli. In considerazione di questa argomentazione e, in particolare, del minore potenziale di pericolo legato alla velocità (massa per velocità), si propone di escludere dal divieto la guida di veicoli agricoli la cui velocità massima prevista per costruzione non superi i 45 km/h e, al tempo stesso, anche dei restanti veicoli con velocità massime ridotte.

Lettera c

Un altro problema è costituito dai veicoli ammessi al trasporto di merci, il cui scopo principale è tuttavia un altro, ossia quello di eseguire un qualunque tipo di lavori. Nell'articolo 13 capoverso 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) questi veicoli sono equiparati agli «autoveicoli di lavoro», circostanza problematica all'atto pratico perché non è chiaro se il termine «equiparati» significhi che un autocarro è considerato un veicolo di lavoro (e valga pertanto il limite dello 0,50 per mille) o comunque un autocarro (e sia quindi soggetto al divieto di guida sotto l'effetto dell'alcol).

Poiché questi veicoli hanno uno scopo principale diverso dal trasporto merci, si propone di considerare i relativi conducenti al pari di quelli degli autoveicoli adibiti a solo scopo lavorativo e di esonerare pertanto anche loro dal divieto.

Capoverso 3

La disposizione corrisponde al vigente capoverso 2.

1.2 Autorizzazione dello svolgimento di gare su circuito con veicoli elettrici (attuazione della mozione 14.3761 Derder)

Articolo 94 capoverso 3

La mozione Derder chiede di prevedere una deroga per i veicoli elettrici al divieto di effettuare gare pubbliche su circuito. Il Consiglio federale nel suo parere del 5 dicembre 2014 ha dichiarato la sua intenzione, in caso di approvazione della mozione, di sancire la richiesta nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale, come viene appunto proposto nella presente disposizione.

Articolo 95 capoverso 3

Il Consiglio federale ha inoltre spiegato che intende tenere conto delle esigenze della sicurezza stradale, motivo per cui si propone che per il rilascio del permesso, oltre a rispettare gli attuali criteri di cui all'articolo 52 capoverso 3 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr) e all'articolo 95 ONC, si debba fissare un limite di velocità massima. L'autorità cantonale preposta al rilascio dei permessi deve inoltre assicurare mediante condizioni specifiche che la velocità massima stabilita venga controllata e fatta rispettare. Questo criterio, già applicato occasionalmente alle manifestazioni sportive con veicoli a motore soggette ad autorizzazione, dovrà essere tassativo per le gare su circuito svolte con veicoli elettrici.

2. Modifica dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV; RS 741.31)

Articolo 58: Obbligo di contribuzione e determinazione dell'importo

Le disposizioni relative al finanziamento dell'Ufficio Nazionale Svizzero di Assicurazione (UNA) e del Fondo nazionale di garanzia (FNG) limitano inutilmente il margine di manovra delle stesse istituzioni nella definizione dei contributi e nella verifica della loro corretta riscossione. A questa conclusione sono giunti sia UNA e FNG, i quali stabiliscono l'importo dei contributi, sia l'Autorità federale di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA; art. 76a cpv. 2 LCStr), competente per l'approvazione dei contributi.

Capoverso 1

Il gruppo dei detentori di veicoli esclusi dall'obbligo di versare contributi viene definito con maggiore precisione rispetto all'attuale articolo 59 capoverso 1 attraverso il rimando all'articolo 76a capoverso 4 LCStr.

Capoverso 2

Nel diritto vigente i contributi possono essere riscossi soltanto sotto forma di importi di base fissi (contributi forfettari; art. 58 cpv. 2), mentre sono escluse altre possibilità. Una tale limitazione non è tuttavia strettamente necessaria: si potrebbero ad esempio prevedere anche contributi percentuali calcolati sulla base del premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore. Ovviamente un cambio di sistema non sarebbe un motivo valido per richiedere importi maggiori a tutti i contraenti. I contributi servono infatti a finanziare le spese sostenute da UNA e FNG per l'adempimento del loro incarico legale. Queste spese sono indipendenti dalla modalità di riscossione dei contributi (forfettaria o in altra forma).

In futuro i contributi saranno calcolati secondo le regole riconosciute di tecnica attuariale. Il calcolo rimarrà sotto il controllo FINMA, che dovrà approvare anche lo schema di calcolo, a garanzia di un'efficace vigilanza finanziaria.

Articolo 59: Riscossione dei contributi

Capoverso 1

Il primo periodo del capoverso 1 riprende, senza modifiche materiali, l'articolo 59b capoverso 2. Il secondo periodo obbliga le compagnie assicurative a informare i contraenti sull'importo dei contributi. Poiché sembra essere già questa l'attuale prassi, non si prevede alcun onere supplementare per gli assicuratori.

Capoverso 2

Il fatto di tenere conto dei periodi assicurativi inferiori a un anno rientra nelle regole riconosciute di tecnica attuariale e può pertanto essere eliminato. UNA, FNG e le compagnie assicurative dovranno concordare tra loro i termini entro i quali vadano consegnati i contributi, senza che vengano emanate disposizioni di diritto federale.

Capoverso 3

La norma sugli interessi, finora contenuta nel capoverso 3, è stralciata. Al suo posto sarà ripreso il contenuto dell'articolo 59b, tuttavia non più disciplinato nei dettagli, ma come obbligo generale di fornire quanto necessario.

Il capoverso 4 è di natura puramente dichiarativa e viene quindi abrogato.

Articolo 59a: Collaborazione delle autorità

Gli obblighi di notifica imposti alle autorità sono disciplinati nel diritto vigente in modo molto dettagliato ed esaustivo. Per garantire una certa flessibilità nell'eventualità di un cambiamento delle condizioni, si è deciso di ricorrere a una formulazione più generale.

Articolo 59b

Il vigente articolo 59b può essere abrogato dal momento che gli obblighi di notifica degli assicuratori saranno disciplinati nell'articolo 59 capoverso 3.

3. Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51) (aumento del limite della potenza per la categoria «A limitata»)

Articolo 15

Capoverso 2

La categoria A per i motoveicoli prevede due livelli: la categoria A limitata ottenibile a partire da 18 anni di età e quella illimitata dai 25 anni in poi. Dopo due anni di guida disciplinata di un motoveicolo della categoria A limitata, viene rilasciata la licenza di condurre della categoria A illimitata già prima del 25esimo anno di età. Le proposte di seguito non apportano alcuna modifica a questo principio.

Nel diritto vigente la potenza massima del motore ammessa per i motoveicoli della categoria A limitata è di 25 kW. Inoltre, il rapporto tra potenza del motore e peso a vuoto non può essere superiore a 0,16 kW/kg. Nell'Unione europea (UE), invece, è consentita la guida di motocicli con potenza massima di 35 kW (cat. A2) già a 18 anni. Nel frattempo, come osserva Motosuisse, l'industria motociclistica è passata alla produzione di modelli di base con potenza massima di 35 kW, motivo per cui sul mercato non si trovano più moto nuove con 25 kW. Gli importatori potrebbero teoricamente ridurre autonomamente la potenza del motore a 25 kW, ma sarebbe opportuno, poiché in contrasto con la prevista legislazione «antitampering». Per ovviare tempestivamente a questa situazione di incertezza giuridica, in particolare per gli operatori del settore, la presente proposta di modifica intende consentire un facile adeguamento alle disposizioni UE: i limiti della potenza saranno adeguati a quelli dell'UE e corrisponderanno quindi a 35 kW, ovvero 0,20 kW/kg.

La proposta di aumentare il limite della potenza mantenendo invariata l'età minima può essere problematica in quanto l'incidentalità è particolarmente elevata nella categoria dei motociclisti. Proprio per motivi di sicurezza nel quadro di OPERA 3 (progetto per l'ottimizzazione della formazione dei conducenti e l'adozione della terza direttiva UE per le patenti di guida²) si è puntato a un'età minima più elevata. In compenso, la presente proposta è favorita dal migliore equipaggiamento di sicurezza dei nuovi motocicli con potenza di 35 kW, i quali in linea di principio devono essere dotati di sistema ABS, che riduce notevolmente il rischio di caduta in caso di frenata brusca. Un altro vantaggio è l'equiparazione dei motociclisti svizzeri a quelli dell'UE in relazione all'ottenimento della licenza per allievo conducente a partire da 18 anni di età.

La terza direttiva UE concernente la patente di guida prevede per la categoria A limitata che i motocicli derivino unicamente da una versione la cui potenza sia al massimo equivalente al doppio (quindi non più di 70 kW). Attualmente, tuttavia, non è affatto chiaro come si possa controllare tale criterio, dal momento che nella patente non figurano indicazioni al riguardo. Anche se ciò fosse possibile per i nuovi motocicli, occorrerebbe analizzare le vecchie patenti e, se del caso, sostituirle. Si propone pertanto, analogamente al diritto tedesco, di rinunciare per il momento a questo criterio.

Il passaggio del limite di potenza da 25 a 35 kW richiede adeguamenti redazionali di diversi articoli dell'OAC e l'emanazione di disposizioni transitorie.

Capoverso 5

Adeguamento dei valori al nuovo limite della potenza.

Articolo 24

Capoverso 3

Il discorso fatto per la licenza per allievo conducente (art. 15 cpv. 2) si applica anche alla licenza di condurre.

² Direttiva 2006/126/CE del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida

Capoverso 4 lettera a

La licenza di condurre della categoria A illimitata viene rilasciata al superamento di un esame di guida («esame di conducente») con un motociclo che soddisfi i requisiti di cui all'allegato 12 (vedi relativo commento in basso).

Articolo 151 d capoverso 7

Per evitare che le licenze di condurre della categoria A1 rilasciate prima del 2003 debbano essere convertite in una licenza di categoria A limitata a 25 kW prima di poter essere convertite, sulla base dell'articolo 151k capoverso 1, nella nuova categoria limitata a 35 kW, si concede con la presente disposizione la possibilità della sostituzione diretta. Per il successivo ottenimento della categoria illimitata si deve in ogni caso sostenere un esame pratico di guida.

Articolo 151k

Capoverso 1

Chi possiede una licenza per allievo conducente o una licenza di condurre dell'attuale categoria A limitata a 25 kW può convertire il proprio documento in una licenza della categoria A limitata a 35 kW, senza sostenere alcun esame.

Capoverso 2

I titolari di una licenza per allievo conducente della categoria A limitata a 25 kW, invece, non devono convertirla e possono sostenere un esame di guida secondo il diritto anteriore, al superamento del quale viene loro rilasciata una licenza di condurre della nuova categoria A limitata a 35 kW.

Capoverso 3

Dopo due anni di guida disciplinata, il limite della potenza può essere abrogato. Per il calcolo di questo periodo è riconosciuta anche la pratica acquisita con veicoli della categoria A limitata a 25 kW.

Capoverso 4

Chi non converte la licenza per allievo conducente può sostenere l'esame di guida anche secondo il diritto anteriore e non è tenuto a procurarsi, a tale scopo, un veicolo apposito, conforme ai nuovi requisiti.

Allegato 12

Categoria A (illimitata)

Si propone di applicare ai veicoli per gli esami gli stessi requisiti previsti dalla normativa UE (cilindrata di almeno 600 cm³ e potenza di almeno 40 kW).

Categoria A (limitata a 35 kW).

Si propone di applicare ai veicoli per gli esami gli stessi requisiti previsti dalla normativa UE (cilindrata di almeno 400 cm³ e potenza non superiore a 35 kW).