



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle telecomunicazioni DATEC

R412-0344

10 ottobre 2018

Modifica delle norme della circolazione stradale e delle prescrizioni sulla segnaletica

**Ordinanza sulle norme della circolazione
stradale (ONC)**

Ordinanza sulle strade nazionali (OSN)

Rapporto esplicativo

Compendio

Con il presente progetto posto in consultazione si adegua l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale alle più recenti esigenze di diversi gruppi d'interesse e al contempo si dà seguito ad alcune richieste espresse in interventi politici. Anche la modifica dell'ordinanza sulle strade nazionali ha la stessa origine. Le proposte sono particolarmente utili alla fluidità del traffico e alla sicurezza stradale. Inoltre, vengono soppresse alcune disposizioni obsolete.

Situazione iniziale

Con il presente rapporto vengono poste in consultazione modifiche dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC¹) e dell'ordinanza sulle strade nazionali (OSN²). Con questa revisione parziale vengono portate in discussione diverse richieste presentate all'USTRA da più parti; esse riguardano, per esempio, la velocità massima degli autotreni leggeri, l'obbligo di creare un corridoio di emergenza in caso di ingorghi e maggiori possibilità di passare sulla destra di altri veicoli. Le modifiche dell'ONC contribuiscono a migliorare la fluidità del traffico e, allo stesso tempo, favoriscono la sicurezza stradale.

Contenuto del progetto

Il progetto contiene principalmente proposte volte a migliorare la fluidità del traffico, ma anche misure relative alla mobilità lenta. Inoltre, vengono introdotte disposizioni utili per la sicurezza stradale e alcune semplificazioni per gli utenti della strada. Infine, si propone di abrogare alcune disposizioni non più necessarie.

¹ RS 741.11

² RS 725.111

Indice

1. Punti essenziali del progetto	3
1.1. Situazione iniziale	3
1.2. Le nuove regolamentazioni proposte	3
1.2.1. Fluidità del traffico	3
1.2.2. Mobilità lenta	3
1.2.3. Base giuridica per le applicazioni informatiche	3
1.2.4. Abolizione di prescrizioni	3
1.2.5. Altre modifiche e semplificazioni	4
2. Commenti alle singole disposizioni	4
2.1. ONC	4
2.2. OSN	9
3. Ripercussioni	9
3.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione ...	9
3.2. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per i Cantoni	9
3.3. Ripercussioni per l'economia, l'ambiente e la società	10
4. Aspetti giuridici	10
4.1. Basi legali	10
4.2. Compatibilità con gli impegni internazionali	10

1. Punti essenziali del progetto

1.1. Situazione iniziale

La presente revisione trae origine dalle seguenti richieste, che vengono poste in discussione nell'ambito della procedura di consultazione:

- aumento a 100 km/h della velocità massima consentita per gli autotreni leggeri. Questa misura risponde agli interessi di diverse associazioni dei trasporti, è stata richiesta dalla popolazione in numerose occasioni ed è inoltre l'oggetto di un intervento parlamentare (17.3100 Mozione Burkart, Aumentare da 80 a 100 chilometri all'ora il limite di velocità sulle autostrade svizzere per gli autoveicoli con rimorchi);
- abolizione del divieto di superamento a destra, proposta conformemente al parere del Consiglio federale sull'interpellanza Walti (16.3524, Autorizzare il sorpasso a destra in autostrada per maggiore sicurezza giuridica e fluidità del traffico);
- obbligo di formare un corridoio di emergenza nelle situazioni di traffico paralizzato, come richiesto dalla Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere (KSSD);
- autorizzazione alla mescita e alla vendita di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali, in conformità con la mozione della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-CS) (17.3267 Mozione CTT-CS, Condizioni eque per tutti. Ammettere la vendita e la mescita di bevande alcoliche anche nelle aree di servizio autostradali), adottata dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati.

1.2. Le nuove regolamentazioni proposte

1.2.1. Fluidità del traffico

Il progetto comprende proposte di modifica intese a migliorare la fluidità del traffico:

- introduzione di una regolamentazione riguardo alla creazione di un corridoio di emergenza che corrisponda il più possibile a quella in vigore nei Paesi limitrofi di Austria e Germania;
- possibilità sulle autostrade e semiautostrade di passare a destra di altri veicoli, fermo restando il divieto di sorpasso a destra con manovre di uscita e di rientro;
- aumento a 100 km/h della velocità massima consentita per autotreni leggeri;
- introduzione del cosiddetto «principio a cerniera». L'obbligo di mettersi per tempo in preselezione sarà limitato a chi cambia direzione, mentre non si applicherà più a chi è costretto a lasciare una corsia perché soppressa. Ai veicoli ostacolati nella marcia si dovrà permettere di immettersi in modo alternato nella corsia adiacente.

1.2.2. Mobilità lenta

Ulteriori proposte riguardano la mobilità lenta:

- i bambini fino ai 12 anni potranno, con la dovuta cautela, circolare in bicicletta su strade pedonali e marciapiedi;
- vengono definiti con maggiore precisione i mezzi simili a veicoli.

1.2.3. Base giuridica per le applicazioni informatiche

Per motivi di efficienza e privacy si propone inoltre una base giuridica per la gestione di applicazioni tecniche nel contesto del rilascio di permessi per la circolazione domenicale e notturna e per veicoli e trasporti speciali.

1.2.4. Abolizione di prescrizioni

Il progetto prevede anche l'abrogazione di alcune disposizioni superflue, nello specifico quelle riguardanti la velocità adeguata, la circolazione a destra, la conduzione di veicoli a trazione animale e di carri a mano, il comportamento in caso d'incidente. I contenuti principali di queste disposizioni sono

già coperti in modo sufficiente dalle norme della circolazione previste dalla legge federale sulla circolazione stradale (LCStr³).

1.2.5. Altre modifiche e semplificazioni

Nel progetto sono previste anche semplificazioni compatibili con la sicurezza stradale e la protezione ambientale e volte al contempo a creare pari condizioni di concorrenza:

- il conducente di un veicolo a motore potrà lasciare lo sterzo e scendere dal veicolo se utilizza un assistente di parcheggio secondo le condizioni previste;
- su richiesta dell'Associazione svizzera dei maestri conducenti, la retromarcia su lunghi tratti, che nell'ambito dell'ultima revisione era stata limitata a casi estremi, sarà ammessa senza limitazioni per le lezioni di scuola guida e gli esami di guida;
- saranno autorizzate la vendita e la mescolta di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali.

2. Commenti alle singole disposizioni

2.1. ONC

Ingresso

Le norme di delega dell'articolo 30 capoverso 1 LCStr, secondo cui il Consiglio federale può prevedere eccezioni al principio che impone al conducente di trasportare passeggeri soltanto negli appositi posti, non sono presenti nell'ingresso dell'ONC, che va quindi integrato per garantire una maggiore chiarezza. Si deve citare anche l'articolo 106 capoverso 5 LCStr, in quanto s'intende sancire a livello normativo l'uso di assistenti di parcheggio per i quali il conducente può lasciare il volante e/o il veicolo.

Art. 1 cpv. 10

La definizione attuale di mezzi simili a veicoli, in alcuni casi, è stata applicata in modo troppo ampio e intesa come fattispecie residuale per qualsivoglia veicolo senza motore che non corrispondesse ai criteri dell'OETV⁴. Con questa modifica si chiarisce che in linea di massima la disposizione fa riferimento ad apparecchi di piccole dimensioni, come pattini a rotelle ecc. Sono equiparati ai mezzi simili a veicoli anche le biciclette per bambini (veicoli dotati di almeno 2 ruote, che mediante dispositivi meccanici funzionano azionati esclusivamente dalla forza della persona che si trova a bordo e previsti specialmente per essere usati da bambini in età prescolare).

Art. 3 cpv. 3

Numerosi veicoli a motore sono già equipaggiati di serie con un assistente di parcheggio, che durante la manovra assume il controllo trasversale e a volte anche longitudinale del veicolo. L'utilizzo di tali sistemi non è in contrasto solo con l'ONC, ma anche con la LCStr. L'articolo 31 LCStr esige, infatti, che il conducente padroneggi costantemente il veicolo. Come riferimento normativo per l'autorizzazione di questi assistenti di parcheggio a livello di ordinanza si applica allora l'articolo 106 capoverso 5 LCStr, che stabilisce che il Consiglio federale è autorizzato a prendere provvisoriamente tutte le misure imposte dai progressi tecnici nel settore della circolazione stradale. In occasione di una futura revisione della LCStr l'articolo 31 dovrà essere adeguato di conseguenza.

Con la presente proposta di modifica viene consentito l'uso dell'assistente di parcheggio e il conducente che ne fa un uso conforme può abbandonare lo sterzo o anche il veicolo, laddove il sistema lo permetta. Il conducente continua a essere tenuto a sorvegliare l'operazione di parcheggio e rimane responsabile della manovra.

³ RS 741.01

⁴ RS 741.41

Art. 3a cpv. 4

La possibilità di utilizzare dispositivi di ritenuta per bambini omologati conformemente al regolamento UNECE n. 129 (e non solo n. 44⁵), finora prevista nelle istruzioni del 16 dicembre 2013, viene ora sancita a livello di ordinanza e le istruzioni possono essere abrogate. Allo stesso tempo il capoverso viene ristrutturato per una migliore leggibilità. Le eccezioni all'uso dei dispositivi di ritenuta per bambini vengono ora elencate separatamente (lett. a-d).

Art. 4 cpv. 2 e 3

Le norme di comportamento riportate in questi capoversi sono già ampiamente contenute nella LCStr. In particolare l'articolo 32 LCStr richiede di adattare sempre la velocità alle circostanze, nello specifico alle peculiarità del veicolo e del carico e alle condizioni della strada, della circolazione e alla visibilità. Si può quindi rinunciare alla concretizzazione non esaustiva delle cattive condizioni stradali di cui all'articolo 4 capoverso 2 ONC. L'obbligo di particolare prudenza verso bambini e altre persone che non prestano attenzione alla strada si evince già in modo sufficiente dall'articolo 26 capoverso 2 LCStr. La concretizzazione di cui all'articolo 4 capoverso 3 ONC, che definisce quali comportamenti tenere in presenza di bambini vicini alla strada che non prestano attenzione al traffico, non ha alcun valore aggiunto. A eccezione degli avvisatori, non si fa riferimento a comportamenti diversi da quelli precedentemente citati, che valgono anche nei confronti degli altri utenti della strada di cui all'articolo 26 capoverso 2 LCStr.

Art. 5 cpv. 2

Dando seguito a un'esigenza più volte espressa (p. es. 17.3100 Mozione Burkart, Aumentare da 80 a 100 chilometri all'ora il limite di velocità sulle autostrade svizzere per gli autoveicoli con rimorchi), gli autotreni composti da un veicolo a motore leggero e un rimorchio potranno circolare su autostrade e semiautostrade fino a 100 km/h. Questa prescrizione costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 5 capoverso 1 numero 2 ONC, secondo cui tutti gli autotreni possono circolare a una velocità massima di 80 km/h.

Questa regolamentazione permissiva fa appello alla responsabilità dei conducenti interessati. Le limitazioni relative al carico rimorchiabile dal veicolo trattore, che i conducenti sono chiaramente tenuti a rispettare, si evincono dalla licenza di circolazione. Anche nei documenti del rimorchio (comprese le istruzioni d'uso) si deve verificare attentamente la possibilità di circolare a velocità superiori agli 80 km/h.

Art. 7

Nell'ambito dell'ultima revisione sono stati abrogati i capoversi 1 e 4 di questa disposizione sulla circolazione a destra. I capoversi 2 e 3 contengono alcune concretizzazioni, ma lo stralcio dell'intera disposizione non comporterebbe alcuna lacuna normativa. È infatti sufficiente la norma di base sulla circolazione a destra contenuta nell'articolo 34 LCStr in combinato disposto con altri obblighi di comportamento (in particolare art. 32 LCStr). Appare evidente che, nonostante l'obbligo di mantenersi sulla destra, occorre lasciare una distanza sufficiente dal margine della strada. Inoltre esiste una contraddizione latente con la legge (art. 32 cpv. 1): mentre quest'ultima stabilisce infatti che i conducenti debbano mantenersi il più possibile sul margine destro della strada soprattutto nei tratti senza visuale, l'ordinanza esige che si mantenga una distanza sufficiente dal margine destro della carreggiata. Il fatto di dover circolare a destra delle isole spartitraffico e degli ostacoli nel mezzo della carreggiata è scontato e si evince già dall'obbligo di mantenersi sulla destra. Anche la disposizione speciale per la svolta a sinistra nelle intersezioni che hanno isole al centro è superata e può quindi essere abrogata, dato che isole spartitraffico di questo tipo ormai non esistono quasi più.

Art. 8 cpv. 5

In Svizzera finora non esistono norme sull'immissione a cerniera, ma alla luce del forte aumento del traffico appare assolutamente sensato disciplinarla nell'ordinanza. Così facendo si contribuisce a

⁵ Regolamento n. 44 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore («sistemi di ritenuta per bambini»).

migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura e, di conseguenza, la fluidità del traffico, a condizione che vi sia un'adeguata informazione in materia.

Viene proposto l'obbligo di consentire ai veicoli interessati dalla riduzione di una corsia di passare a quella adiacente in modo alternato.

Art. 13 cpv. 1

Questo adeguamento è una conseguenza dell'introduzione dell'immissione a cerniera (cfr. art. 8 cpv. 5). L'obbligo generale attualmente in vigore di mettersi per tempo in preselezione sarà limitato ai casi in cui si svolta, mentre non dovrà più applicarsi al semplice cambio di corsia. In questa fattispecie si proseguirà fino al restringimento della carreggiata o all'eventuale ostacolo e lì si cambierà corsia secondo il principio dell'immissione a cerniera.

Art. 14 cpv. 4

Le disposizioni di questo capitolo non si applicano solo ai conducenti di veicoli a motore, ma a tutto il traffico veicolare. Non è perciò necessario citare esplicitamente i ciclisti e i conducenti di veicoli senza motore.

Art. 27 cpv. 6

I maestri conducenti hanno criticato l'assenza di eccezioni per le lezioni di scuola guida e gli esami nella nuova regolamentazione della retromarcia (art. 17 cpv. 3 ONC) in vigore dal 1° gennaio 2016, che non consente di esercitare sufficientemente la retromarcia su tratti brevi. L'integrazione proposta risponde perciò alla richiesta dei maestri conducenti.

Art. 36 cpv. 5

Nel suo parere sull'interpellanza 16.3524 Walti, il Consiglio federale ha chiarito che non è possibile autorizzare il sorpasso a destra nel vero senso del termine, ossia con manovre di uscita e rientro, per diversi motivi (sicurezza stradale, diritto superiore nazionale e internazionale), ma si è dichiarato disposto a verificare possibili allentamenti al divieto di sorpasso a destra. Finora l'articolo 36 capoverso 5 permette l'avanzamento sulla destra su autostrade e semiautostrade solo in caso di circolazione in colonne parallele (lett. a), sui tratti di preselezione purché per ogni corsia siano indicate destinazioni differenti (lett. b), sulle corsie di accelerazione nelle entrate sino alla fine della linea doppia sulla carreggiata (lett. c) e sulle corsie di decelerazione nelle uscite (lett. d). Sono stati svolti accertamenti sulle conseguenze che la soppressione generale del divieto di passare sulla destra avrebbe sulla sicurezza stradale e sulla viabilità, da cui è emerso che la regolarizzazione di questa manovra ridurrebbe i cambiamenti di corsia, con effetti positivi per entrambi gli aspetti. Non è stato invece possibile stabilire se l'avanzamento a destra sia da considerarsi di per sé più pericoloso di quello a sinistra. Per questi motivi, su autostrade e semiautostrade i conducenti saranno autorizzati ad avanzare, con la dovuta cautela, rispetto ai veicoli alla loro sinistra. Rimane invece vietato il sorpasso con manovre di uscita e di rientro.

Nel complesso, con la modifica proposta questa disposizione subisce un'importante semplificazione. Per le autostrade e le semiautostrade, in particolare, verrà meno la complicata definizione del concetto di «circolazione in colonne parallele». In questo modo s'intende regolarizzare un comportamento ampiamente diffuso, che attualmente può portare a conseguenze di vasta portata, fino alla revoca della patente.

Art. 36 cpv. 7

La Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere (KSSD) ha chiesto all'USTRA di introdurre nella legislazione una prescrizione simile a quella dei Paesi limitrofi (nello specifico Austria e Germania) sulla formazione di un corridoio di emergenza.

In base alla modifica proposta, i conducenti saranno tenuti a creare un corridoio libero non in caso di traffico rallentato, ma solo quando si circola a passo d'uomo o i veicoli sono fermi. L'obbligo sarà limitato alle autostrade e alle semiautostrade. Il corridoio andrà sempre creato tra la corsia di sinistra più esterna e la corsia immediatamente alla sua destra.

L'articolo 27 capoverso 2 LCStr prevede esplicitamente che, non appena si percepiscono gli speciali segnalatori, occorre lasciare immediatamente la strada libera ai veicoli aventi la precedenza. Da ciò risulta che, all'avvicinarsi dei veicoli con precedenza, è possibile derogare dalla divisione delle corsie e ripiegare anche sulla corsia di emergenza, sempre usando la dovuta cautela. Nella presente disposizione si può quindi rinunciare a una regolamentazione di questo tipo.

Art. 41 cpv. 4

Allo scopo di promuovere la ciclomobilità, il Parlamento ha deciso di mantenere un'età minima per l'accesso dei ciclisti più piccoli alle strade principali solo quando non sono accompagnati. In realtà, negli ultimi anni l'uso della bicicletta tra i bambini è tendenzialmente diminuito. Per aiutare anche i più insicuri viene perciò proposto di consentire ai fanciulli fino ai 12 anni di usare in linea di massima la bicicletta su marciapiedi e strade pedonali.

La necessità di questa regolamentazione è avvertita soprattutto nelle zone rurali; essa aumenta con il progressivo accorpamento di diversi edifici scolastici, che per molti bambini significa un percorso casa-scuola più lungo. Dal punto di vista della psicologia del traffico, la circolazione in bicicletta sulla carreggiata da parte di bambini delle scuole elementari è vista con notevole preoccupazione sotto il profilo della sicurezza.

La proposta di modifica è il risultato di una valutazione ponderata fra due gruppi di utenti stradali particolarmente vulnerabili. Tenendo conto del fatto che, in caso di incidente tra bambini in bicicletta e veicoli motorizzati, le conseguenze sono più gravi rispetto agli incidenti tra bambini e pedoni, si è optato a favore dei bambini. Tuttavia, per tenere debitamente conto anche degli interessi dei pedoni, per i bambini saranno previsti come misure collaterali obblighi di particolare attenzione. Nello specifico, essi dovranno sempre dare la precedenza ai pedoni e adeguare alle circostanze la velocità e il modo di circolare. Ciò può anche significare, a seconda del contesto, fermarsi, scendere dalla bicicletta e spingerla a mano.

Il diritto di circolare sui marciapiedi e sulle strade pedonali non sussiste nei casi in cui è disponibile un'infrastruttura ciclabile idonea ai bambini. Ai sensi dell'articolo 33 capoverso 1 OSStr, quando le ciclopiste sono disponibili occorre servirsene. In presenza di una ciclopista i bambini non sono quindi autorizzati ad andare in bicicletta né sui marciapiedi né sulle strade pedonali.

Infine, si ricorda che i bambini fino ai 12 anni potranno chiaramente continuare a circolare in bicicletta sulla carreggiata. La disposizione serve a concedere un diritto, non a fissare un obbligo.

Art. 44

Questa disposizione sui veicoli a trazione animale e sui carri a mano ha ormai perso quasi ogni rilevanza e i relativi contenuti normativi vengono ampiamente coperti da altre disposizioni della LCStr (art. 26, art. 50 cpv. 4 in combinato disposto con art. 29 e 31).

Secondo il capoverso 3 i carri a mano provvisti di motore non possono trainare rimorchi. Questo divieto ha una rilevanza pratica minima: il suo stralcio risulta opportuno, non comportando alcun problema per la circolazione stradale.

Art. 48 cpv. 3

Si propone di sopprimere il rinvio alla norma svizzera SN 640 710. Tale norma rappresenta il punto di riferimento in materia, a cui non si dovrebbe derogare ingiustificatamente. Non è pertanto opportuno dichiararla giuridicamente vincolante per mezzo di un rinvio (cfr. i commenti all'abrogazione dell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri nel rapporto esplicativo sull'OSStr, pag. 12).

Art. 55 cpv. 3

Le persone coinvolte in un incidente sono obbligate, in linea di massima, a mettere in sicurezza il luogo del sinistro e ad allertare soccorsi e polizia. Le persone non coinvolte hanno l'obbligo di prestare soccorso solo nei casi in cui si avrebbe un'omissione di soccorso (art. 128 CP⁶). In genere, i loro obblighi

⁶ RS 311.0

nella circolazione stradale dovrebbero essere gli stessi che in altre situazioni. L'articolo 51 capoverso 2 LCStr stabilisce che le persone non coinvolte devono prestare soccorso nella misura in cui questo sia possibile. Questa norma è sufficiente. Gli esempi di assistenza elencati nell'articolo 55 capoverso 3 ONC non apportano alcun valore aggiunto.

Art. 58 cpv. 2, 2^{bis} e 4

Le disposizioni sulla segnalazione dei trasporti speciali finora contenute nel capoverso 4 saranno disciplinate nel capoverso 2. La proposta prevede l'abrogazione dell'obbligo di contrassegnare la parte anteriore del veicolo trattore, dando seguito a una richiesta del settore dei trasporti. Il capoverso 4 diviene così superfluo e può essere stralciato.

Ai fini di una migliore strutturazione, inoltre, l'ultimo periodo del vigente capoverso 2 è trasferito nel nuovo capoverso 2^{bis}.

Art. 91a cpv. 1 lett. k e l (nuovo)

Viene introdotta la nuova lettera k, con la quale i veicoli d'epoca vengono esclusi dal divieto di circolazione notturna e domenicale. Questa modifica è stata richiesta dall'associazione «Swiss Historic Vehicle Federation». I proprietari di autocarri storici, infatti, si incontrano occasionalmente nei fine settimana per i raduni. Affinché la domenica possano ripartire dal luogo dell'evento, devono poter circolare di notte e la domenica. Gli autocarri storici (che hanno più di 30 anni) ottengono lo status di veicoli d'epoca (registrazione nella licenza di circolazione da parte delle autorità cantonali) se sono in buono stato e non vengono usati a scopi commerciali.

Inoltre, viene introdotta la nuova lettera l, con la quale i veicoli il cui interno è adibito a locale specificatamente attrezzato per la donazione di sangue vengono esclusi dal divieto di circolazione notturna e domenicale. L'introduzione di questa eccezione risponde a un'esigenza dei servizi di donazione del sangue. Quando necessario, i veicoli adibiti a questi scopi devono poter circolare di notte e la domenica. Le raccolte di sangue si svolgono spesso nei fine settimana per poter raggiungere un elevato numero di donatori. Altrettanto spesso succede che questi servizi, terminato il lavoro, tornino al deposito a sera tarda, incappando così nel divieto di circolazione notturna.

Art. 97a (nuovo)

Per poter espletare le procedure relative ai permessi con la massima efficienza, le autorità di rilascio cantonali e l'USTRA operano già in parte con sistemi informativi autonomi per elaborare i dati necessari su persone e cose. Il nuovo articolo 97a serve a definire le basi giuridiche dovute in termini di protezione dei dati. Considerato il fatto che attualmente non vengono elaborati dati personali particolarmente sensibili, è sufficiente una regolamentazione normativa a livello di ordinanza. Al capoverso 2 lettere a–e vengono elencati singolarmente i dati da elaborare. Ad eccezione della lettera a, si tratta solamente di dati relativi a cose.

Le autorità di rilascio possono scambiarsi i dati attraverso un'interfaccia elettronica (cpv. 4). Lo scambio è utile, per esempio, a fini di controllo e coordinamento tra le diverse autorità. Il ricorso al canale interamente elettronico è fondamentale in particolare in termini di efficienza ed efficacia. Per i veicoli e i trasporti speciali a partire da determinate dimensioni il permesso di circolare sul territorio cantonale è trasmesso dalle autorità di rilascio cantonali alla Confederazione; viceversa, l'USTRA trasmette ai Cantoni i permessi di circolazione sulle strade nazionali. Per l'USTRA si tratta di circa 12 000 operazioni all'anno. Di conseguenza, un sistema di scambio dei dati non automatizzato come quello attuale risulta dispendioso in termini di tempo e costi.

A volte si verificano episodi di falsificazione o manomissione dei permessi da parte di terzi. Per sostenere le autorità di esecuzione (p. es. polizia e dogane) nell'accertamento di queste violazioni, in futuro sarà concessa anche a loro la possibilità di accedere ai dati relativi ai permessi (cpv. 5).

Per verificare i dati dei veicoli inseriti dai richiedenti, il sistema informativo dell'USTRA deve poter accedere ai dati già in possesso dell'Ufficio attraverso un'interfaccia apposita. Attualmente queste informazioni sono contenute nel registro dei veicoli e dei detentori di veicoli (MOFIS; art. 104a LCStr) e nel registro dei tipi di veicoli (TARGA; art. 104d LCStr), ma presto saranno trasferite nel *sistema*

d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC), che sarà attivato nel 2018. L'accesso sarà possibile solamente in base a relative disposizioni speciali. L'articolo 89 a–h LCStr e le disposizioni che il Consiglio federale deve ancora emanare a livello di ordinanza autorizzeranno questo accesso in misura limitata.

La procedura di autorizzazione per i permessi per viaggi notturni e domenicali è uguale a quella per veicoli e trasporti speciali. Le autorità competenti possono quindi utilizzare gli stessi sistemi informativi secondo le medesime prescrizioni (cpv. 1).

2.2. OSN

Art. 6 cpv. 2 e 3

La CTT-CN ha richiesto in una mozione (17.3267) di abrogare il divieto di vendita e mescolta di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali. In conformità con la proposta del Consiglio federale, la mozione è stata adottata dalle due Camere del Parlamento. La regolamentazione in vigore, che vieta la vendita e la mescolta di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali, oggi non è oggettivamente più necessaria. Secondo recenti valutazioni, l'abrogazione del divieto non inciderebbe sulla sicurezza stradale: ciò che conta è l'uso di alcol, non la sua disponibilità. Dal 1964, anno di introduzione del divieto in questione, la situazione è cambiata significativamente: oggi, sono numerosi i negozi delle stazioni di servizio che offrono alcolici fino a tarda notte e che, per di più, sono ben collegati con le autostrade e i relativi svincoli. Inoltre, l'abbassamento del limite alcolemico allo 0,5 per mille e il conseguente aumento della consapevolezza nel rapporto con l'alcol hanno portato a una riduzione del numero di automobilisti in stato di ebbrezza e, di conseguenza, a una notevole diminuzione del numero di vittime della strada. Sono proprio i giovani conducenti a seguire rigorosamente il principio «chi guida, non beve»: l'adozione della mozione non va a intaccare questa severa disciplina.

Il presente progetto di revisione non riguarda il divieto in vigore sulla vendita e sulla mescolta di alcolici nelle aree di sosta (art. 7 cpv. 4 OSN). Le aree di servizio, che al contrario delle aree di sosta sono dotate di ristoranti, potranno offrire gli stessi servizi degli altri ristoranti. Il bacino di utenza delle aree di servizio è, inoltre, molto più ampio: per esempio accolgono anche i pullman, per i cui passeggeri il divieto attuale non è giustificato. Le aree di sosta, invece, sono utilizzate soprattutto dagli autisti professionali durante le pause dalla guida e brevi periodi di riposo. Nel complesso non vi sono motivazioni sufficienti per abrogare il divieto nelle aree di sosta.

La fine dell'obbligo delle compagnie di telecomunicazione con concessione per il servizio universale di installare delle cabine telefoniche pubbliche in ogni comune, è dovuta alla sparizione generale delle cabine telefoniche e del materiale necessario su tutto il territorio. L'obbligo tutt'ora in vigore dei Cantoni, di installare dei telefoni pubblici sugli impianti accessori, loro genera delle spese sproporzionate. Queste vengono causate dalla necessità di incaricare un'impresa per l'installazione e per l'esercizio dei telefoni pubblici destinati unicamente a loro stessi. Inoltre, la diffusione dei telefoni cellulari ha fatto scomparire la necessità di tali installazioni. Di conseguenza si propone di abolire questo obbligo, in modo di permettere ai Cantoni una riduzione dei costi d'esercizio degli impianti accessori.

3. Ripercussioni

3.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione

Le modifiche proposte delle norme della circolazione saranno accompagnate da informazioni adeguate. Per il resto le modifiche proposte per l'ONC non hanno ripercussioni sostanziali per la Confederazione.

3.2. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per i Cantoni

Le modifiche hanno ripercussioni sugli esami pratici degli uffici della circolazione stradale e sulle attività di controllo della polizia, dato che saranno ammesse manovre finora vietate (nello specifico passare sulla destra di altri veicoli sulle autostrade). Per il resto, nell'ambito delle presenti modifiche dell'ONC e dell'OSN, non si stimano ripercussioni significative per i Cantoni e i Comuni.

3.3. Ripercussioni per l'economia, l'ambiente e la società

Le misure per il miglioramento della viabilità coincidono con gli interessi dell'economia, dell'ambiente e della società. Risvolti positivi hanno anche l'aumento della velocità massima per gli autotreni leggeri e l'uso più ampio dell'assistente di parcheggio. L'autorizzazione a vendere e mescolare bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali è anche nell'interesse del settore economico.

Infine, la possibilità per i bambini fino ai 12 anni di circolare in bicicletta sui marciapiedi rende più sicuro e allettante l'uso di questo mezzo di locomozione.

4. Aspetti giuridici

4.1. Basi legali

Gli articoli 2 capoverso 2, 9 capoversi 1^{bis} e 2, 57 capoversi 1 e 5 così come 106 capoverso 1 LCStr fungono da basi legali per le presenti modifiche.

4.2. Compatibilità con gli impegni internazionali

Le modifiche previste sono compatibili con il diritto internazionale, in particolare con il diritto dell'UE e la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale⁷. Anche l'autorizzazione generale a passare alla destra di altri veicoli non viola la Convenzione di Vienna, che lascia alle Parti contraenti un ampio margine di manovra in materia.

⁷ RS 0.741.10