

10. 092

## **Messaggio concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale**

del 20 ottobre 2010

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica di atti legislativi federali necessari all'attuazione di Via sicura. Il disegno contiene modifiche della legge sulla circolazione stradale, della legge sulle multe disciplinari, della legge federale su l'assicurazione per l'invalidità nonché dell'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale.

Vi proponiamo nel contempo di togliere di ruolo i seguenti interventi parlamentari:

- |      |   |         |  |
|------|---|---------|--|
| 2004 | P | 04.3249 | Mantenimento dell'idoneità a condurre<br>(N 8.10.04, Marty Kälin)                                  |
| 2004 | P | 04.3404 | Evitare gli incidenti stradali gravi che coinvolgono gli<br>autocarri (N 8.10.04, Marty Kälin)     |
| 2004 | P | 04.3472 | Piano di misure contro i pirati della strada<br>(N 17.12.04, Hochreutener)                         |
| 2004 | P | 04.3512 | Stop ai pirati della strada (N 17.12.04, Teuscher)   |
| 2004 | P | 04.3516 | LCStr. Nessuna rinuncia ai diritti di regresso in caso di<br>colpa grave (N 17.12.04, Joder)       |
| 2005 | P | 03.3352 | Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione<br>stradale (N 17.3.05, Simoneschi-Cortesi) |
| 2005 | P | 05.3317 | Maggiore sicurezza per i motociclisti (N 7.10.05, Joder)   |
| 2006 | P | 06.3119 | Provvedimenti contro l'elusione delle multe disciplinari<br>(N 23.6.06, Hubmann)                   |

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

20 ottobre 2010

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Doris Leuthard  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

*Sulle strade svizzere continuano a morire ogni anno circa 350 persone; altre 4700 rimangono ferite gravemente. Non bisogna tuttavia rassegnarsi e accettare questa situazione come se fosse una fatalità: al contrario, è possibile ridurre il numero delle vittime della circolazione in modo significativo – di un quarto secondo le stime – attuando le misure contenute nel presente disegno di legge.*

### Situazione iniziale

*Nonostante l'evoluzione positiva degli ultimi anni, nel 2009 sono state 349 le persone che hanno perso la vita a seguito di un incidente della circolazione, mentre 4708 sono rimaste gravemente ferite. Ogni anno le vittime della strada causano alla società costi per oltre 5 miliardi di franchi. Più della metà è costituita da danni puramente materiali. A questi costi si aggiungono, tra l'altro, le spese per le cure mediche e per la perdita di produttività dovuta all'incapacità lavorativa.*

*È possibile compiere ulteriori importanti progressi nell'ambito della sicurezza stradale: lo si può fare adottando una politica a lungo termine, globale e coerente, che lotti in modo mirato contro le cause degli incidenti gravi. Per sviluppare questa nuova politica è stato scelto un processo partecipativo in modo da renderla solida e più facilmente attuabile. La nuova politica della sicurezza stradale Via sicura è stata pertanto sviluppata secondo il principio «bottom up»: circa 80 persone appartenenti alle organizzazioni specializzate, alle associazioni interessate, alle autorità cantonali e comunali hanno collaborato a un progetto diretto dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).*

*La procedura di consultazione ha evidenziato che gli sforzi profusi dalla Confederazione per migliorare la sicurezza stradale raccolgono il vasto consenso degli interpellati, i quali accettano gran parte dei provvedimenti proposti.*

*Le misure descritte nel presente messaggio permettono migliorare ulteriormente e in modo significativo la sicurezza sulle strade svizzere. Infatti, grazie ad esse sarà possibile ridurre di circa un quarto il numero dei morti (circa 350) e dei feriti gravi (quasi 5000) che ancora si registrano ogni anno.*

### Contenuto del disegno

*Visti i risultati della procedura di consultazione, il Consiglio federale ha rinunciato ai provvedimenti molto controversi, quali le misure di finanziamento (supplemento sui premi delle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore e destinazione vincolata degli introiti delle multe per progetti a favore della sicurezza stradale) o il perfezionamento obbligatorio per tutti i titolari di licenze di condurre. Il presente disegno contiene unicamente le misure che hanno raccolto ampi consensi durante la consultazione e che presuppongono una modifica di legge.*

---

*Con il presente disegno il Consiglio federale tiene altresì conto dei numerosi interventi parlamentari che chiedono il miglioramento della sicurezza stradale, e in particolare l'adozione di misure contro le infrazioni gravi ai limiti di velocità. Nel solo 2009 sono state inoltre presentate 16 iniziative parlamentari e cantonali incentrate sui «pirati della strada». Nelle sue risposte agli interventi parlamentari, il Consiglio federale si è sempre riferito al programma d'intervento Via sicura, proponendo di respingere gli interventi che andavano al di là di quanto previsto da tale programma.*

*Le misure legali esplicano un effetto positivo sulla sicurezza stradale. Lo dimostra l'ultima importante revisione della legge sulla circolazione stradale, che ha portato alla diminuzione del valore limite di alcolemia, ha autorizzato l'analisi dell'alito sistematica senza motivi di sospetto, ha inasprito le misure amministrative (sistema «a cascata» per le revocche della patente) e ha introdotto la licenza di condurre in prova e la formazione in due fasi per i nuovi conducenti. Dal 2005, anno in cui sono entrate in vigore queste misure, il numero dei morti sulle strade è calato di circa il 15 per cento, quello dei feriti gravi di circa il 7 per cento.*

*Dal punto di vista materiale, le misure proposte possono essere suddivise nei seguenti gruppi:*

*Misure preventive: ad esempio, il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol per determinati gruppi di persone, l'obbligo generale di circolare con le luci accese nelle ore diurne, l'età minima fissata a 7 anni per poter circolare in bicicletta e l'obbligo di portare il casco di protezione imposto ai ciclisti che non hanno ancora compiuto 14 anni.*

*Misure per migliorare l'applicazione delle norme esistenti: ad esempio, le misure atte a garantire la qualità degli accertamenti dell'idoneità alla guida, l'attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito, il divieto di segnalare sia pubblicamente sia contro pagamento i controlli della circolazione stradale, la validità limitata della licenza di condurre e la responsabilità del detentore del veicolo in caso di multe disciplinari.*

*Misure repressive applicabili in caso di reati gravi commessi dai pirati della strada e di altri reati gravi: ad esempio, la confisca e la realizzazione del veicolo, l'obbligo di sottoporsi a un accertamento dell'idoneità alla guida nei casi in cui sussiste un dubbio al riguardo, l'installazione di apparecchi per la registrazione dei dati e di etilometri blocca-motore.*

*Misure infrastrutturali: ad esempio, il risanamento dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente e la verifica dei progetti di costruzione stradale allo scopo d'individuare eventuali carenze a livello di sicurezza stradale («road safety audit»).*

*Misure volte ad ottimizzare la statistica degli incidenti: ad esempio, la riproduzione visiva degli incidenti sulla carta geografica per individuare i tratti pericolosi e a rischio d'incidente e il miglioramento dell'analisi dei dati relativi agli incidenti.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>7456</b>
<b>1 Punti essenziali del progetto</b>	<b>7461</b>
1.1 Situazione iniziale	7461
1.1.1 La situazione europea in materia di sicurezza stradale	7462
1.1.2 La situazione in Svizzera in materia di sicurezza stradale	7463
1.1.3 La Svizzera nel confronto internazionale	7466
1.1.4 L'attuale incidentalità in Svizzera	7467
1.1.5 Il programma d'intervento Via sicura	7469
1.2 Soluzioni analizzate	7470
1.2.1 Possibilità esistenti nell'ambito del diritto sulla circolazione stradale	7470
1.2.2 Varianti di finanziamento	7470
1.2.3 Interventi politici, in particolare contro i «pirati della strada»	7471
1.3 La nuova normativa proposta	7472
1.3.1 Principio	7472
1.3.2 Misure proposte	7473
1.3.2.1 Sicurezza dell'infrastruttura stradale	7473
1.3.2.2 Divieto di circolazione per i gigaliner	7474
1.3.2.3 Divieto di accompagnare allievi conducenti per chi possiede solo una licenza di condurre in prova	7475
1.3.2.4 Validità limitata della licenza di condurre	7475
1.3.2.5 Limite di età per poter guidare veicoli a motore con più di otto posti	7476
1.3.2.6 Accertamento dell'idoneità alla guida o della capacità di condurre	7477
1.3.2.7 Formazione complementare per i conducenti in infrazione	7478
1.3.2.8 Uso di apparecchi per la registrazione dei dati (scatola nera)	7478
1.3.2.9 Etilometro blocca-motore	7479
1.3.2.10 Ridefinizione dell'età minima per i ciclisti	7480
1.3.2.11 Età minima per i veicoli a trazione animale	7480
1.3.2.12 Garanzia della qualità dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida	7480
1.3.2.13 Divieto per determinati gruppi di persone di guidare sotto l'influsso dell'alcol	7482
1.3.2.14 Obbligo di circolare con le luci accese nelle ore diurne	7483
1.3.2.15 Incremento di ciclisti che indossano il casco	7484
1.3.2.16 Attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito	7485
1.3.2.17 Regresso delle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore	7486
1.3.2.18 Introduzione dell'attestazione relativa ai sinistri	7487
1.3.2.19 Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione	7487

1.3.2.20	Diritto delle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore di richiedere informazioni sui dati concernenti le misure amministrative	7490
1.3.2.21	Ottimizzazione della statistica degli incidenti stradali	7491
1.3.2.22	Ottimizzazione della statistica dei controlli della circolazione stradale	7491
1.3.2.23	Confisca e realizzazione di veicoli a motore in caso di una violazione senza scrupoli delle norme della circolazione	7492
1.3.2.24	Divieto di segnalare controlli della circolazione a pagamento	7493
1.3.2.25	Impegno a favore di un perseguimento penale transfrontaliero	7493
1.3.2.26	Coordinamento della procedura della multa disciplinare	7494
1.4	Procedura di consultazione	7495
1.4.1	Risultati della procedura di consultazione	7495
1.4.2	Misure scartate	7496
1.4.2.1	Sostegno finanziario dell'attuazione	7496
1.4.2.2	Perfezionamento obbligatorio	7496
1.4.2.3	Divieto per i conducenti di autoveicoli di guidare sotto l'influsso dell'alcol	7497
1.4.2.4	Obbligo di informazione alla consegna di medicinali	7497
1.4.2.5	Creazione di tribunali della circolazione	7497
1.4.2.6	Requisiti minimi per l'idoneità caratteriale	7497
1.5	Compatibilità tra i compiti e le finanze	7498
1.6	Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo e internazionale	7499
1.6.1	Generalità	7499
1.6.2	Diritto comparato con l'Unione europea	7499
1.6.3	Rapporto con il diritto europeo e il diritto internazionale	7500
1.7	Attuazione	7501
1.8	Interventi parlamentari	7501
<b>2</b>	<b>Commento ai singoli articoli</b>	<b>7503</b>
2.1	Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale	7503
2.2	Legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari	7523
2.3	Ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale	7525
2.4	Legge federale del 19 giugno 1959 su l'assicurazione per l'invalidità	7526
<b>3</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>7526</b>
3.1	Per la Confederazione	7526
3.1.1	Ripercussioni finanziarie	7526
3.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	7526
3.1.3	Altre ripercussioni	7526
3.2	Per i Cantoni	7527
3.3	Per l'economia pubblica	7528
3.3.1	Necessità e possibilità d'intervento statale	7528

3.3.2 Per i singoli gruppi sociali	7529
3.3.3 Per l'insieme dell'economia	7529
3.3.4 Regolamentazioni alternative e aspetti pratici dell'esecuzione	7529
3.4 Altre ripercussioni	7530
<b>4 Programma di legislatura</b>	<b>7530</b>
<b>5 Aspetti giuridici</b>	<b>7531</b>
5.1 Costituzionalità e legalità	7531
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	7531
5.3 Delega di competenze legislative	7531
<b>Allegato</b>	
Panoramica concernente l'entrata in vigore delle principali disposizioni sulla legislazione stradale rilevanti in materia di sicurezza	7533
<b>Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr) (Disegno)</b>	<b>7537</b>
<b>Ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale (Progetto)</b>	<b>7567</b>

# Messaggio

## 1 Punti essenziali del progetto

### 1.1 Situazione iniziale

La mobilità riveste un ruolo importante nella vita sociale ed economica. I moderni trasporti stradali consentono, infatti, di fornire alla popolazione le merci di cui necessita quotidianamente, ridurre i tempi di trasporto di tali merci e collegare tra loro i vari mercati, sia a livello nazionale sia internazionale. Inoltre, permettono di soddisfare i bisogni di mobilità dei singoli individui, ad esempio per recarsi sul posto di lavoro, svolgere attività nel tempo libero oppure per gli scambi culturali. I vantaggi offerti dalla mobilità sono tuttavia controbilanciati da taluni aspetti negativi che provocano considerevoli danni non solo a molti individui ma anche all'economia pubblica. Secondo un rapporto pubblicato nel 2009<sup>1</sup> dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), ogni anno nel mondo gli incidenti stradali provocano 1,2 milioni di morti e tra i 20 e i 50 milioni di feriti. L'OMS prevede che nel 2030 gli incidenti stradali saranno la quinta causa di morte. Nel 2004 erano invece ancora in nona posizione. I costi sociali che ne derivano sono ingentissimi. Gli incidenti della circolazione stradale sono inoltre fonte di sofferenze e dolori difficilmente quantificabili in termini di costi, ma pur sempre immensi per le vittime così come per familiari, amici e conoscenti. Inoltre, in molti casi provocano perdite sociali e compromettono in modo grave la qualità di vita.

Gli incidenti stradali non vanno tuttavia accettati come una mera fatalità. I numerosi programmi a favore della sicurezza e gli sforzi avviati a livello internazionale, nazionale e anche regionale mostrano che è possibile ridurre gli elevati costi sociali ed economici provocati dagli incidenti stradali. In un rapporto pubblicato nel 2008<sup>2</sup>, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) ha calcolato che, dagli anni '70 ad oggi, nei Paesi con il più elevato livello di sicurezza in materia di circolazione stradale, gli incidenti mortali sono diminuiti di oltre il 50 per cento, e questo nonostante si sia contemporaneamente registrato un importante aumento della motorizzazione. Questo rapporto mostra però anche che i Paesi che hanno introdotto con successo la maggior parte delle misure di sicurezza tradizionali, sono confrontati dopo un certo periodo a un rallentamento della diminuzione degli incidenti. Secondo l'OCSE, una delle chiavi per migliorare la sicurezza stradale è l'introduzione di un sistema che ne comprenda tutti gli aspetti.

<sup>1</sup> Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009; [http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf) (15.9.2010) (disponibile unicamente in inglese).

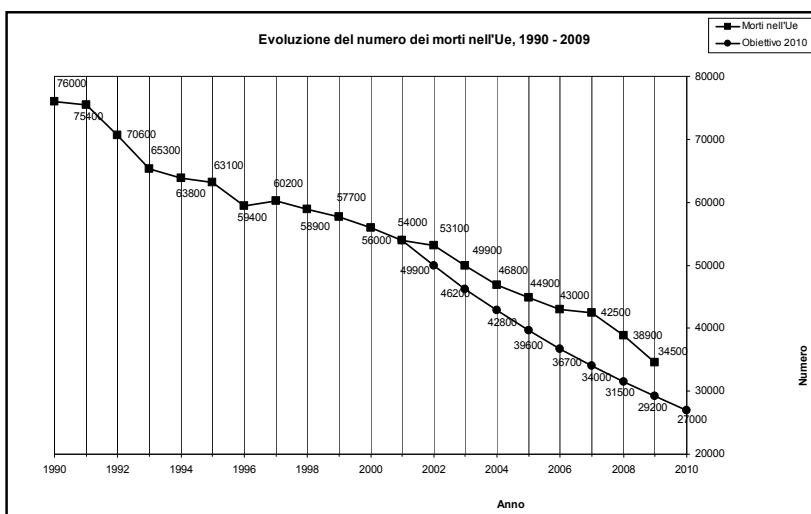
<sup>2</sup> Zéro tué sur la route; un système sûr, des objectifs ambitieux, OCSE 20.4.2009, pag. 203 (disponibile unicamente in francese).

## 1.1.1 La situazione europea in materia di sicurezza stradale

Nel 2001, nei Paesi dell'Unione europea (UE), i decessi dovuti a incidenti della circolazione stradale sono stati complessivamente 54 302. Lo stesso anno la Commissione europea ha formulato l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero dei morti sulle strade<sup>3</sup>. Sebbene non sia stato possibile raggiungere quest'obiettivo, negli ultimi vent'anni si è assistito in media a un miglioramento della sicurezza stradale in Europa. Infatti, se nel 1991 si contavano ancora circa 75 400 morti, nel 2009 il loro numero è sceso approssimativamente a 34 500, e questo nonostante l'adesione di nuovi Stati membri e il considerevole aumento del parco veicoli e del chilometraggio.

Tabella 1

### Evoluzione del numero dei morti nell'UE dal 1990 al 2009<sup>4</sup>



<sup>3</sup> Libro bianco, presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001: «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», COM(2001) 370 def. - non pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>4</sup> Fonte: CARE (banca dati comunitaria sugli incidenti stradali), Commissione europea, sicurezza stradale;  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/trends/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/trends/index_en.htm) (15.9.2010) (pagina unicamente in inglese).

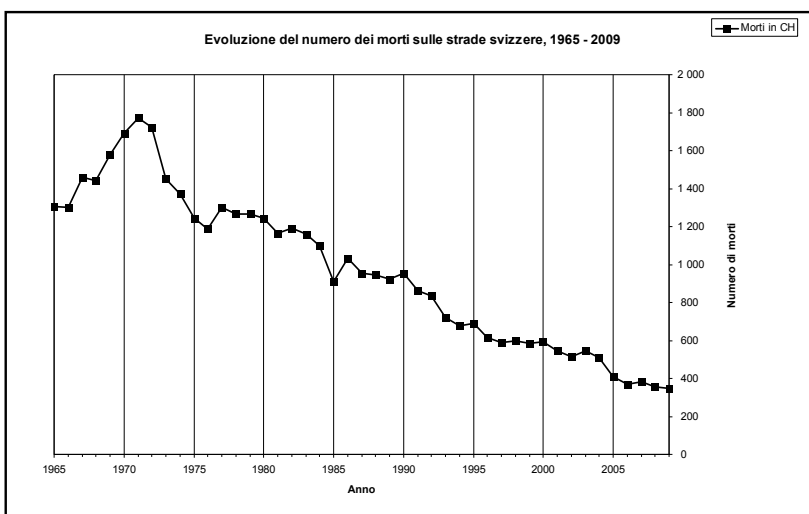


## 1.1.2 La situazione in Svizzera in materia di sicurezza stradale

Negli ultimi 40 anni circa, in Svizzera si è assistito a un miglioramento della situazione in materia di sicurezza stradale. Infatti, si è registrata una diminuzione di oltre l'80 per cento del numero dei morti, sceso da 1773 nel 1971 a 349 nel 2009. I feriti gravi sono invece passati da 18 785 nel 1971 a 4708 nel 2009<sup>5</sup>, attestando dunque un calo del 75 per cento circa. Si considera che abbiano riportato ferite gravi le persone che soffrono di limitazioni gravi e visibili che impediscono le normali attività domestiche per almeno 24 ore (ad es. perdita di conoscenza, frattura ossea [esclusa frattura delle dita], oppure degenza ospedaliera per più di un giorno).

Tabella 2

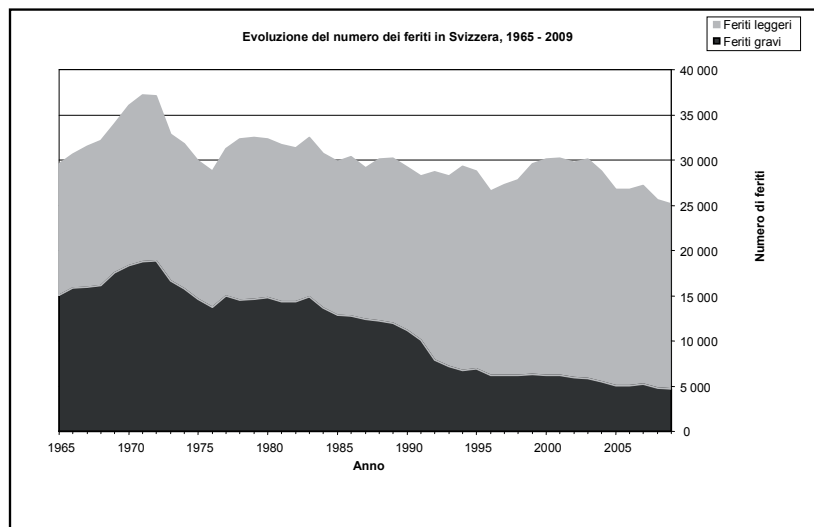
### Evoluzione del numero dei morti sulle strade svizzere, 1965–2009<sup>6</sup>



<sup>5</sup> UST, Ufficio prevenzione infortuni (upi).

<sup>6</sup> upi, Livello di sicurezza e incidentalità nella circolazione stradale 2009, Berna 2010, (cit. Rapporto SINUS), pag. 15.

### Evoluzione del numero dei feriti gravi e leggeri sulle strade svizzere, 1965–2009<sup>7</sup>



Questa evoluzione positiva è dovuta a due fattori: da un lato è riconducibile alle misure tecniche che hanno migliorato la sicurezza attiva e passiva (ad es. airbag, miglioramenti nella costruzione dei veicoli e sistemi elettronici di assistenza alla guida); dall'altro, alle misure legali con le quali è stato possibile intervenire su varie cause d'incidente. Nell'allegato si presenta una panoramica delle principali prescrizioni in materia di sicurezza stradale entrate in vigore nella legislazione svizzera sulla circolazione stradale.

Nel 1970 erano immatricolati solo 1,4 milioni di autoveicoli, nel 2009 il loro numero raggiungeva già quota 4 milioni circa. I motoveicoli sono invece passati da 142 000 a 643 000. Contemporaneamente si è assistito anche a un aumento del chilometraggio: per gli autoveicoli la crescita è stata del 126 per cento (da 23 mia. a 52 mia. di chilometri percorsi), mentre per i motoveicoli l'incremento è stato pari al 186 per cento (da 700 mio. a 2 mia. di chilometri percorsi).<sup>8</sup> Queste cifre mostrano dunque una riduzione del numero di vittime nonostante la forte crescita del numero di chilometri percorsi.

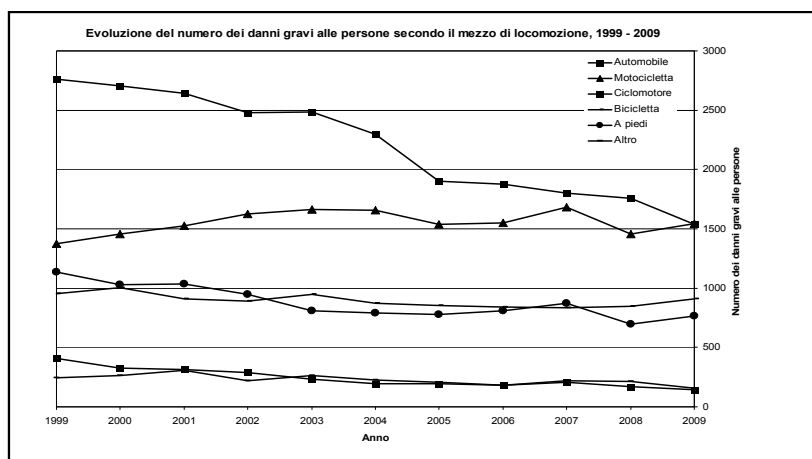
<sup>7</sup> Rapporto SINUS, pag. 15.

<sup>8</sup> UST, [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/key/01/01.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/key/01/01.html) (15.9.2010) (pagina disponibile unicamente in tedesco e francese), Rapporto SINUS, pag. 14.

**Numero dei morti sulle strade secondo il mezzo di locomozione, 1971–2009<sup>9</sup>**

Mezzo di locomozione	1971	2009	Variazione in percentuale
Automobile	668	136	-80
Motocicletta	191	78	-59
Ciclomotore	189	8	-96
Bicicletta	119	54	-55
A piedi	537	60	-89
Altro	69	13	-81
<b>Totale</b>	<b>1773</b>	<b>349</b>	<b>-80</b>

**Evoluzione del numero dei danni gravi alle persone (feriti gravi e morti), secondo il mezzo di locomozione, 1999–2009<sup>10</sup>**



<sup>9</sup> Rapporto SINUS, pag. 15.

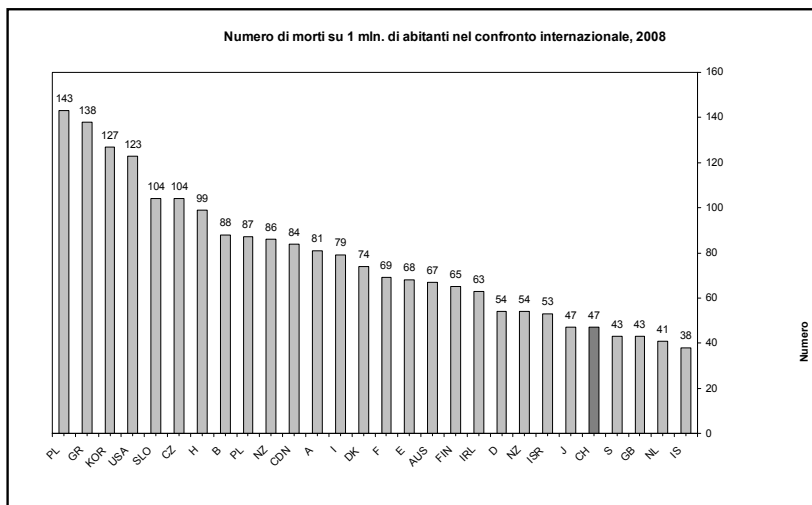
<sup>10</sup> Rapporto SINUS, pag. 17.

### 1.1.3 La Svizzera nel confronto internazionale

La Svizzera occupa una buona posizione nella graduatoria internazionale. Tuttavia, facendo un paragone con i Paesi al vertice della classifica, risulta chiaro che vi è ancora un potenziale di miglioramento. Ad esempio, se si raggiungesse il livello di sicurezza olandese, sulle strade elvetiche si potrebbero evitare ogni anno oltre 40 decessi.<sup>11</sup>

Tabella 6

#### Numero di morti su 1 mio. di abitanti nel confronto internazionale, 2008<sup>12</sup>



<sup>11</sup> Rapporto SINUS, pag. 32.

<sup>12</sup> Rapporto SINUS, pag. 33. Dati per KOR, CDN e ISR relativi al 2007.

**Numero di morti su 1 mio. di abitanti secondo il mezzo di locomozione, nel confronto internazionale, 2008<sup>13</sup>**

Mezzo di locomozione	PL	GR	KOR	USA	SLO	CZ	H	B	p <sup>14</sup>	NZ	CDN	A	I	DK
Automobile	67	63	30	48	52	55	45	45	...	60	46	44	...	36
Motocicletta	7	35	14	17	18	12	9	10	11	12	7	11	...	7
Bicicletta	11	2	6	2	8	9	11	8	4	2	2	7	5	10
A piedi	49	22	50	14	19	23	25	9	15	7	11	12	11	11
Altro	8	16	30	41	7	5	10	16	...	4	17	7	...	10
<b>Totale</b>	<b>143</b>	<b>138</b>	<b>130</b>	<b>123</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>99</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>74</b>

Mezzo di locomozione	F	E	AUS	FIN	IRL	NIRL	D	N	ISR	J	CH	S	GB	NL	S
Automobile	36	33	46	38	36	37	29	31	31	10	21	25	21	20	32
Motocicletta	13	11	11	6	7	8	8	7	4	5	11	6	8	4	3
Bicicletta	2	1	1	3	3	1	6	2	1	8	4	3	2	9	0
A piedi	9	11	9	10	11	11	8	7	16	15	8	5	10	3	0
Altro	9	12	0	7	6	3	4	7	1	9	4	4	2	5	3
<b>Totale</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>65</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>38</b>

#### 1.1.4 L'attuale incidentalità in Svizzera

Nel 2009 in Svizzera, 349 persone hanno perso la vita in un incidente stradale. Si tratta della cifra annua più bassa registrata dalla seconda guerra mondiale ad oggi. Benché negli ultimi anni il numero di decessi si sia ridotto in maniera significativa, non si delinea una tendenza generale costantemente positiva per tutti i mezzi di locomozione. Infatti, ad esempio nel 2009 si sono avuti risultati positivi sia per quanto riguarda il numero di occupanti di un'automobile deceduti in un incidente (-13 % rispetto al 2008) sia per quello dei motociclisti che hanno perso la vita (-6 % rispetto al 2008). I ciclisti feritisi mortalmente nel 2009 sono stati invece 54: il doppio rispetto all'anno precedente. Le cifre riguardanti i pedoni morti nel 2009 sono rimaste pressoché invariate rispetto al 2008.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Rapporto SINUS, pag. 33. Dati per KOR e CDN relativi al 2006, risp. al 2007.

<sup>14</sup> Non sono disponibili dati al riguardo.

<sup>15</sup> Rapporto SINUS, pag. 12.

Incidentalità totale 1999/2008/2009<sup>16</sup>

	Stato attuale 2009			Evoluzione del numero di morti		Evoluzione del numero di feriti gravi	
	Morti	Feriti gravi	Totale	Assoluto		Assoluto	
				Differenza risp. 2008	Ø 1999-2009	Differenza risp. 2008	Ø 1999-2009
<b>Totale</b>	<b>349</b>	<b>4708</b>	<b>5057</b>	<b>-8</b>	<b>-27</b>	<b>-72</b>	<b>-173</b>
<i>Mezzo di locomozione</i>							
Automobile	136	1402	1538	-20	-17	-197	-112
Motocicletta	78	1466	1544	-5	-1	92	11
Ciclomotore	8	136	144	-1	-1	-23	-22
Bicicletta	54	858	912	27	0	37	-12
A piedi	60	704	764	1	-6	66	-30
Altro	13	142	155	-10	-1	-47	-8

Per quanto concerne il numero dei feriti gravi la situazione è un po' diversa. Rispetto all'anno precedente, nel 2009 si è assistito a un calo del 12 per cento delle persone feritesi gravemente che si trovavano a bordo di un'automobile al momento dell'incidente. Tra i ciclisti si è invece registrato un aumento pari al 5 per cento. Hanno pure subito un incremento sia il numero di pedoni (+10 %) sia quello dei motociclisti (+7 %) che hanno riportato ferite gravi.<sup>17</sup>

Rispetto al 2008, vi è stata una leggera mutazione delle cause degli incidenti. Nel 2009, a causare un quarto di tutti i danni gravi alle persone è stata, come nel 2008, una velocità non adeguata o eccessiva. Si osserva però un cambiamento per quanto riguarda la gravità delle ferite. Infatti, sono decedute in totale 29 persone in meno in incidenti provocati dall'eccesso di velocità (riduzione del 20 % rispetto all'anno precedente), ma sono aumentati di 30 unità i feriti gravi. Inoltre, se da un lato è stata registrata una leggera flessione dei danni gravi alle persone a causa d'incidenti provocati dall'alcol, dall'altro sono però cresciuti quelli causati da disattenzione e distrazione.<sup>18</sup>

Malgrado l'evoluzione positiva degli ultimi anni, nel 2009 è deceduta in un incidente stradale una persona ogni 25 ore e ogni giorno si sono avuti 13 feriti in modo grave. Si calcola che le vittime della circolazione stradale costino alla società oltre 5 miliardi di franchi l'anno. Più della metà è costituita da danni materiali. A questi si aggiungono, tra l'altro, i costi per le cure mediche e per la perdita di produttività dovuta all'incapacità lavorativa. Il numero delle vittime e i costi provocati dagli incidenti evidenziano la necessità di ridurre ulteriormente gli incidenti stradali gravi.

<sup>16</sup> Rapporto SINUS, pag. 13.

<sup>17</sup> Rapporto SINUS, pagg. 12-14.

<sup>18</sup> Rapporto SINUS, pagg. 12 e 30.

## 1.1.5 Il programma d'intervento Via sicura

### Fondamenti della politica della sicurezza stradale

Nel mese di maggio del 2000, il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il consigliere federale Moritz Leuenberger, ha incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di elaborare le basi necessarie a definire una politica federale sulla sicurezza stradale. Essa doveva mirare ad ottenere un traffico stradale senza morti né feriti gravi («Visione zero»)<sup>19</sup>. L'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi) si è occupato delle verifiche di base e nel 2002 ha pubblicato un rapporto finale in merito intitolato «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes» (Principi per una politica federale della sicurezza stradale)<sup>20</sup>.

### Il progetto VESIPO

Nel 2002, il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di definire i singoli elementi di questa politica, partendo dal rapporto di base dell'upi, e di elaborare un programma d'intervento per una maggiore sicurezza stradale, tenendo conto dell'accettazione politica. Il progetto doveva mirare ad uguagliare gli sforzi intrapresi in seno all'UE per dimezzare il numero dei morti sulle strade entro 10 anni (cfr. n. 1.1.1).

Il progetto VESIPO (politica della sicurezza stradale) è stato realizzato sotto la direzione dell'USTRA. Per rendere questa nuova politica solida e più facilmente realizzabile, l'Ufficio federale ha optato per un processo partecipativo sviluppando dunque il progetto VESIPO con un approccio «bottom up». Considerato che nella sicurezza stradale sono attivi molti attori a livelli diversi, l'USTRA ha deciso di coinvolgerli direttamente nel progetto VESIPO<sup>21</sup>, in seguito terminato con il «Rapporto conclusivo Via sicura»<sup>22</sup>.

### Via sicura

Il 23 novembre 2005, l'Esecutivo ha preso atto dei risultati del progetto VESIPO e fissato l'obiettivo di ridurre in modo massiccio entro dieci anni il numero dei morti e dei feriti gravi dovuti a incidenti della circolazione stradale. Ha altresì incaricato il DATEC di elaborare diverse varianti di attuazione fornendo priorità, stima dei costi e alcune alternative.

Sulla base di questo mandato, il DATEC ha elaborato un progetto di revisione legislativa contenente diverse varianti. Il 5 novembre 2008, il Consiglio federale ha dunque posto in consultazione il pacchetto di misure Via sicura, invitando ben 465 destinatari (Cantoni, partiti politici, associazioni mantello dei Comuni, delle Città e

- <sup>19</sup> «Visione Zero» è una filosofia della sicurezza basata sulla convinzione che in nessuna circostanza si devono tollerare morti e feriti gravi in seguito a incidenti stradali. Si tratta di una prospettiva ideale di un traffico stradale senza morti né feriti gravi, una filosofia che da decenni viene adottata in altri settori quali l'industria e altri vettori del traffico.
- <sup>20</sup> Rapporto finale «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes» (Principi per una politica federale della sicurezza stradale) del maggio 2002; [www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de) (15.9.2010) (disponibile unicamente in tedesco)
- <sup>21</sup> Al progetto VESIPO hanno partecipato, tra il gennaio 2003 e il settembre 2004, circa 80 rappresentanti di organizzazioni specializzate, di associazioni interessate, di autorità cantonali e comunali, del settore economico e politico
- <sup>22</sup> «Rapporto conclusivo Via sicura 2005», <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=it> (7.9.2010)

delle regioni di montagna e altre organizzazioni) a esprimere il proprio parere in merito alle proposte entro il 15 marzo 2009.

Il 3 febbraio 2010 il nostro Collegio ha preso atto dei risultati della consultazione (cfr. n. 1.4.1), ha stabilito le misure che avrebbero dovuto essere portate avanti e ha incaricato il DATEC di redigere un messaggio entro la fine del 2010<sup>23</sup>. Nel presente disegno vengono sottoposte alle Camere federali le misure per le quali è necessaria una modifica degli atti legislativi dell'Assemblea federale. Alcune misure di Via sicura possono essere disciplinate a livello di ordinanza (ad es. miglioramenti tecnici dei veicoli), per altre sono sufficienti le basi giuridiche già esistenti (ad es. campagne di sensibilizzazione degli utenti della strada).

## **1.2 Soluzioni analizzate**

### **1.2.1 Possibilità esistenti nell'ambito del diritto sulla circolazione stradale**

In passato è stato possibile ottenere successi considerevoli aumentando il grado di sicurezza stradale (cfr. n. 1.1.2–1.1.4). Tuttavia, se si vuole progredire ulteriormente e in modo significativo non ci si può più limitare, come in passato, ad applicare singole misure. È necessario adottare una politica a lungo termine, globale e coerente il cui scopo primario sia la lotta contro gli incidenti gravi (con morti e feriti gravi). Occorre applicare le misure a più livelli (comportamento nella circolazione, formazione dei conducenti, infrastrutture più sicure, ecc.) armonizzandone i contenuti.

### **1.2.2 Varianti di finanziamento**

Ai partecipanti alla consultazione concernente Via sicura sono state sottoposte tre varianti. Esse si distinguevano per l'entità dei mezzi supplementari che i Cantoni e i Comuni avrebbero dovuto mettere a disposizione per l'attuazione delle misure. Per tutte le varianti sono state proposte le misure dalle quali ci si aspettava la maggiore efficacia, tenuto conto dei mezzi a disposizione<sup>24</sup>.

La prima variante prevedeva un contributo finanziario di 45 milioni di franchi l'anno attraverso l'aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore (premio RC auto) dall'attuale 0,75 al 2,5 per cento.

La seconda variante contemplava un contributo finanziario di 300 milioni di franchi l'anno mediante l'aumento del supplemento al premio RC auto dall'attuale 0,75 al 5 per cento e la destinazione vincolata del 50 per cento degli introiti provenienti dalle multe stradali.

<sup>23</sup> Comunicato stampa sul decreto del Consiglio federale del 3 febbraio 2010; [www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=31468](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=31468) (15.9.2010).

<sup>24</sup> Varianti di finanziamento per l'attuazione di Via sicura: [www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/13554.pdf](http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/13554.pdf) (15.9.2010).



La terza variante proponeva un contributo finanziario di 110 milioni di franchi l'anno tramite l'aumento del supplemento al premio RC auto dall'attuale 0,75 al 5 per cento.

I partecipanti alla consultazione hanno respinto tutte le varianti. Di conseguenza il Consiglio federale ha deciso di proporre un programma d'intervento Via sicura che potesse essere attuato anche senza introiti supplementari. La mancanza di questi mezzi aggiuntivi si ripercuote sulle misure legate alle infrastrutture, ai controlli di polizia e all'educazione stradale. La Confederazione non può, con un mandato di prestazioni, obbligare i Cantoni a fare di più in questi settori. Tuttavia, può mettere loro a disposizione aiuti all'esecuzione e un sostegno specializzato, affinché possano in futuro ottenere risultati migliori con i mezzi oggi a loro disposizione.

### **1.2.3 Interventi politici, in particolare contro i «pirati della strada»**

Negli ultimi anni sono stati presentati numerosi interventi parlamentari nei quali veniva chiesto un miglioramento della sicurezza stradale. Nel solo 2009 sono stati ad esempio inoltrati 16 interventi parlamentari e cantonali incentrati sui «pirati della strada».<sup>25</sup> Al numero 1.8 è riportato un elenco degli interventi trasmessi. Il Consiglio federale ha anche ripreso gli impulsi forniti da numerosi altri interventi che tuttavia sono stati respinti, poiché in alcuni punti chiedevano provvedimenti eccessivi. Di conseguenza, Via sicura contiene misure che riguardano esplicitamente le infrazioni gravi ai limiti di velocità, come ad esempio:

- obbligo di sottoporsi a un esame di verifica dell'idoneità alla guida in caso di violazione delle norme della circolazione facenti desumere mancanza di rispetto nei confronti degli altri utenti della strada (cfr. commento relativo all'art. 15d cpv. 1 lett. c del disegno LCStr);
- formazione complementare obbligatoria dopo una grave violazione dei limiti di velocità (cfr. commento relativo all'art. 16e del disegno LCStr);
- installazione di un apparecchio per la registrazione dei dati (la cosiddetta scatola nera) dopo una grave violazione dei limiti di velocità (cfr. commento relativo all'art. 17a cpv. 1 disegno LCStr);
- confisca dei veicoli a motore in caso di violazioni senza scrupoli (cfr. commento relativo all'art. 90a disegno LCStr).

Inoltre, il 14 aprile 2010 è iniziata la raccolta delle firme per l'iniziativa popolare federale «Protezione contro i conducenti spericolati» che, redatta sotto forma di disegno di modifica legislativa, chiede l'introduzione di un nuovo articolo nella Costituzione federale<sup>26</sup> (Cost.)<sup>27</sup>. Le misure riguardano una cerchia limitata di

<sup>25</sup> Iniziative cantonali 09.326 e 09.327 del Cantone di Argovia e 10.303 del Cantone di Soletta. Iniziative parlamentari 09.446 Amstutz, 09.447 Malama, 09.448 Segmüller, 09.449 Aeschbacher, 09.450 Teuscher, 09.451 Jositsch, 09.452 Galladé, 09.453 Moser. Mozioni 09.3057 Chopard-Acklin, 09.3632 Barthassat e 09.3772 Heim. Postulato 09.3518 Segmüller. Interpellanza 09.3331 Flückiger-Bäni.

<sup>26</sup> RS 101

<sup>27</sup> [www.admin.ch/ch/i/pore/vi/vis384.html](http://www.admin.ch/ch/i/pore/vi/vis384.html), [www.raserinitiative.ch](http://www.raserinitiative.ch) (15.09.2010) (sito disponibile solo in francese e tedesco).

persone («conducenti spericolati») definita nell'iniziativa popolare e completano o inaspriscono i provvedimenti di Via sicura.

Nell'ambito del progetto «Armonizzazione delle norme penali», il Dipartimento federale di giustizia e polizia (DFGP) propone varie revisioni del Codice penale (CP)<sup>28</sup>. L'8 settembre 2010 abbiamo posto in consultazione il relativo disegno di modifica. Esso propone tra l'altro di aumentare le pene massime in caso di omicidio colposo e di lesioni colpose gravi e d'introdurre una pena minima per l'esposizione al pericolo della vita altrui.

Questi esempi illustrano quanto sia attuale il tema della sicurezza stradale e che a livello politico viene chiesto che si provveda urgentemente a un ulteriore miglioramento della sicurezza sulle strade svizzere.

### **1.3 La nuova normativa proposta**

#### **1.3.1 Principio**

Le misure legali hanno un effetto positivo sulla sicurezza della circolazione. Lo dimostra l'ultima importante revisione della legge del 19 dicembre 1958<sup>29</sup> sulla circolazione stradale (LCStr) che ha portato alla diminuzione del valore limite di alcolemia, ha autorizzato l'analisi dell'alito sistematica senza motivi di sospetto, ha inasprito le misure amministrative (sistema «a cascata» per le revocche della patente) e ha introdotto la licenza di condurre in prova e la formazione in due fasi per i nuovi conducenti. Dal 2005, anno in cui sono entrate in vigore queste misure, il numero di morti sulle strade è calato di circa il 15 per cento, quello dei feriti gravi di circa il 7 per cento<sup>30</sup>.

La sicurezza sulle strade svizzere può essere ancora migliorata in modo duraturo. Per fare ciò, gli specialisti svizzeri e stranieri ritengono che sia necessario un approccio a più ampio raggio rispetto a quello adottato finora, che permetta d'intervenire contemporaneamente in vari settori quali la sensibilizzazione dell'opinione pubblica sull'importanza della sicurezza stradale, il comportamento degli utenti della strada, la sicurezza dei veicoli e dell'infrastruttura stradale. Lo stesso approccio è stato adottato anche dalla Commissione europea e dal Consiglio dei ministri europei dei trasporti.

Via sicura s'inserisce perfettamente nella serie di programmi nazionali per la sicurezza stradale e mostra come sia possibile ridurre entro dieci anni in modo significativo il numero dei morti e dei feriti gravi in seguito a incidenti stradali. Via sicura prevede un approccio globale, con misure armonizzate. Il pacchetto è incentrato su misure finalizzate ad attuare con maggiore efficacia le normative e gli standard in vigore.

Gli obiettivi perseguiti con Via sicura possono essere suddivisi nei seguenti gruppi:

- *Diminuzione dei comportamenti erranei degli utenti della strada:* i comportamenti (erranei) umani sono la principale causa degli incidenti stradali. Pertanto alcune misure devono influenzare positivamente la condotta dei con-

<sup>28</sup> RS 311.0

<sup>29</sup> RS 741.01

<sup>30</sup> Fonte: UST.

ducenti. Esse fanno leva sull'ideoneità alla guida (riconoscimento tempestivo della mancata idoneità), sulla capacità di condurre e sulla possibilità di stabilire in modo più efficiente l'inattitudine alla guida.

- *Sicurezza dei veicoli*: anche i provvedimenti tecnici sui veicoli devono contribuire a diminuire il rischio d'incidente, aumentando la sicurezza sia degli occupanti sia degli altri utenti della strada. Tuttavia, dato che queste innovazioni non devono comportare ostacoli tecnici al commercio, le attività si concentrano sul piano internazionale.
- *Sicurezza dell'infrastruttura stradale*: le misure volte a migliorare l'infrastruttura stradale s'ispirano da un lato al principio delle strade a prova di errore umano (le cosiddette *forgiving roads*) e, dall'altro, alla volontà di evitare che la configurazione, la gestione e la manutenzione di una strada siano causa d'incidenti stradali. Risultano a tal fine essenziali il rilevamento e il risanamento sistematico dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente.
- *Presa di coscienza collettiva*: nella percezione della società, dell'economia e del mondo politico, la mobilità stradale ha un'importanza assai elevata; per il momento non si può però dire lo stesso riguardo alla sicurezza di tale mobilità. Si finisce dunque per accettare il rischio di rimanere coinvolti in incidenti gravi o addirittura mortali senza rendersi conto che nella maggior parte dei casi potrebbero essere evitati. Bisognerebbe favorire un cambiamento di mentalità della gente attraverso una maggiore sensibilizzazione e informazione.

La decisione di rinunciare a mettere a disposizione mezzi finanziari supplementari ha come conseguenza che varie misure potranno solo essere ottimizzate e non, come inizialmente previsto, sviluppate e intensificate (cfr. n. 1.2.2).

Numerosi interventi parlamentari hanno chiesto l'adozione di modifiche che vadano nella stessa direzione del programma d'intervento Via sicura. Inoltre, il presente disegno di legge contiene le misure chieste dal Parlamento per lottare contro il problema dei pirati della strada (cfr. n. 1.2.3).

## **1.3.2                    Misure proposte**

### **1.3.2.1                Sicurezza dell'infrastruttura stradale**

Le misure infrastrutturali (art. 6a disegno LCStr) hanno suscitato un ampio consenso, tanto che alcune associazioni interessate (in particolare i rappresentanti dei motociclisti) ne chiedono un numero maggiore. A reagire in modo scettico al riguardo sono stati soprattutto i Cantoni, ossia i proprietari delle strade.

Le misure infrastrutturali sono molto efficaci. Le più efficaci sono le verifiche delle caratteristiche stradali (*road safety inspections*), seguite dalla gestione dei tratti a rischio d'incidente (*black spot management*) e dalle verifiche della sicurezza stradale (*road safety audit*). L'UE prevede di adottare le stesse misure infrastrutturali per tutta la sua rete stradale.<sup>31</sup> Questi provvedimenti producono un effetto duraturo. Infatti, grazie ad essi nei prossimi dieci anni i casi di decesso potranno essere fino a

<sup>31</sup> Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, GU L 319, pagg. 59-67.

40 in meno, quelli di ferimento grave fino a 500 in meno.<sup>32</sup> Questo tipo di misure è tuttavia molto oneroso. Il migliore rapporto costi-benefici può essere ottenuto se si tiene conto della sicurezza stradale già in fase di pianificazione. Le verifiche effettuate già in questa fase hanno ad esempio più volte dimostrato che spesso con piccole modifiche di pianificazione è possibile evitare, con una minima spesa, errori che minacciano la sicurezza. Invece, apportare correzioni a un'infrastruttura ultimata è molto più costoso e spesso non più possibile con un dispendio contenuto.

Ciononostante occorre individuare sistematicamente anche i tratti pericolosi e a rischio d'incidente presenti sulla rete stradale già esistente: essi dovranno venire puntualmente risanati in funzione della gravità del pericolo e dei mezzi a disposizione.

Rinunciando a conferire ai proprietari delle strade il mandato legale di risanare al più presto i tratti pericolosi e a rischio d'incidente, come invece prevedeva l'avamprogetto posto in consultazione, si è tenuto conto al massimo dei dubbi sollevati dai Cantoni.

### **1.3.2.2 Divieto di circolazione per i gigaliner**

I gigaliner sono combinazioni di veicoli (autotreno con rimorchio) che possono raggiungere una lunghezza complessiva di 25,25 metri e/o un peso totale di 60 tonnellate. Combinazioni di veicoli di questo genere sono utilizzate già da anni per il trasporto interno in Svezia e Finlandia. Inoltre, esse sono autorizzate a circolare a livello sperimentale su alcune tratte (ad esempio in Olanda e in Germania), ma anche per il traffico transfrontaliero (Danimarca–Germania). Al riguardo sono in corso vari studi in parallelo; altri si sono già conclusi. In Svizzera, queste prove hanno suscitato il grande timore che prima o poi anche nel nostro Paese potessero circolare queste combinazioni di veicoli. Tenuto conto della natura del territorio elvetico, ma anche nell'interesse del trasferimento del traffico e della sicurezza stradale, il Consiglio federale<sup>33</sup>, vari Cantoni<sup>34</sup> (ad es. BS, GE, LU, NE e UR) e il Parlamento<sup>35</sup> hanno respinto i gigaliner. Gli odierni limiti riguardanti la lunghezza e il peso degli automezzi devono pertanto essere sanciti nella legge in modo tale da poter essere modificati solo mediante un decreto del Parlamento sottoposto a referendum facoltativo (art. 9 disegno LCStr). Le lunghezze massime vigenti per i veicoli concordano con la Direttiva 96/53/CE<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> Rapporto intermedio interno del 12 agosto 2010 dell'upi, pag. 18.

<sup>33</sup> Risposta del Consiglio federale del 19 maggio 2010 alla mozione 10.3342 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT- S) (No agli autotreni di 60 tonnellate sulle strade svizzere).

<sup>34</sup> Iniziative cantonali BS (10.314; Vietare gli autotreni da 60 tonnellate (gigaliner) in Svizzera), GE (10.310; Contro gli autotreni da 60 tonnellate (gigaliner) sulle strade svizzere), LU (09.330; Contro gli autotreni da 60 tonnellate (gigaliner) sulle strade svizzere), NE (09.328; Contro gli autotreni da 60 tonnellate (gigaliner) sulle strade svizzere) e UR (10.316; Contro gli autocarri da 60 tonnellate).

<sup>35</sup> Mozione 10.3342 della CTT- S (No agli autotreni di 60 tonnellate sulle strade svizzere).

<sup>36</sup> Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 235 del 17.9.1996, pagg. 59.

### **1.3.2.3 Divieto di accompagnare allievi conducenti per chi possiede solo una licenza di condurre in prova**

I titolari di una licenza di condurre in prova sono ancora in formazione e devono ancora superare la fase di prova. Di conseguenza non devono per il momento avere la facoltà di accompagnare allievi conducenti. Chi accompagna allievi conducenti non deve quindi solo soddisfare i requisiti previsti finora (aver compiuto 23 anni ed essere in possesso da 3 anni di una licenza di condurre della categoria corrispondente), ma deve anche avere superato il periodo di prova (art. 15 cpv. 1 disegno LCStr).

### **1.3.2.4 Validità limitata della licenza di condurre**

In base al diritto vigente vengono rilasciate per una durata limitata solo le licenze per allievo conducente e le licenze di condurre acquisite per la prima volta (in prova). Allo scadere del periodo di prova le licenze di condurre sono valide a tempo indeterminato. Il rilascio di licenze di condurre a durata illimitata è un'eccezione a livello mondiale; nei Paesi UE viene praticato ancora solo in Austria, Belgio, Francia e Germania.

La Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006<sup>37</sup> (Terza direttiva europea sulla patente di guida) obbliga gli Stati membri dell'UE a limitare a dieci anni la validità delle licenze di condurre per autoveicoli e motoveicoli. Possono tuttavia prolungarne la validità fino a 15 anni. Le licenze per gli autocarri e i bus devono invece avere una validità di cinque anni. Il rinnovo può essere subordinato a un controllo medico periodico. In questo contesto, le licenze di condurre svizzere a tempo indeterminato sono una pura rarità.

Tuttavia, anche in Svizzera le licenze di condurre a tempo indeterminato provocano una serie di problemi d'applicazione: in molti casi non è possibile recapitare la convocazione a un controllo medico (prevista per i conducenti professionisti e le persone anziane), perché il titolare della licenza ha cambiato domicilio senza annunciarlo alle autorità d'immatricolazione. Dato che La Posta rispedisce la corrispondenza solo per un anno, molte persone riescono a sottrarsi ai controlli medici. Possiedono dunque una licenza valida per tutta la vita senza alcuna garanzia che soddisfino i requisiti minimi dal profilo medico. Un altro problema risiede nelle difficoltà incontrate dalla polizia nell'identificare una persona di 70 anni che presenta una licenza con la foto di un ventenne.

Viene pertanto proposta una limitazione generale della validità delle licenze di condurre (art. 15c disegno LCStr). I presupposti per il rinnovo variano in funzione del tipo di categoria della licenza, ossia se si tratta di categorie professionali (C, C1, D e D1) o non professionali (A, A1, B, B1, F, G e M):

<sup>37</sup> Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida, GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18; modificata dalla Direttiva 2009/113/CE, GU L 223 del 26.8.2009, pag. 31.

La durata delle licenze delle categorie professionali è limitata al successivo controllo medico. In questo modo gli autisti professionisti devono anche preoccuparsi personalmente di procedere tempestivamente al rinnovo della propria licenza.

Le licenze delle categorie non professionali devono invece essere valide fino al compimento dei 50 anni. In deroga alla citata Direttiva 2006/126/CE, che comunque non fa parte degli accordi bilaterali, il Consiglio federale non ritiene giustificata la prima limitazione a 10 o 15 anni della validità delle licenze di condurre, dato che in genere in questo lasso di tempo non si osservano carenze visive rilevanti e che le licenze riescono ad avere una durata di vita corrispondente. Dopo i 50 anni, il rinnovo viene fatto di volta in volta per 10 anni se, con un esame della vista, il titolare dimostra di avere una sufficiente acuità visiva. Anche le licenze delle persone anziane hanno una validità limitata a 10 anni. Come finora, dal compimento dei 70 anni devono presentare ogni due anni un certificato medico che attesti la loro idoneità alla guida. Le autorità cantonali d'immatricolazione devono però continuare a convocare i conducenti anziani alle visite mediche di controllo e badare alla tempestiva presentazione del certificato. Il disegno di legge prevede un periodo transitorio di 20 anni per il passaggio delle licenze a tempo indeterminato alle licenze a validità limitata.

Durante la consultazione, la limitazione della validità delle licenze di condurre è stata un tema molto controverso in quanto ad essa era collegato anche l'obbligo di partecipare a un perfezionamento (cfr. n. 1.4.2.2). Senza quest'obbligo, la limitazione della validità delle licenze di condurre avrebbe riscosso consensi maggiori: infatti le critiche si sono principalmente concentrate su questo aspetto.

### **1.3.2.5 Limite di età per poter guidare veicoli a motore con più di otto posti**

Non esiste alcuna prova scientifica che i conducenti più anziani causino incidenti con maggior frequenza rispetto a quelli più giovani. In linea di principio, pertanto, le misure basate sull'età avanzata dei conducenti di veicoli a motore non possono essere legittimate dalla volontà di aumentare la sicurezza stradale. Tuttavia, questo tipo di provvedimenti si giustifica quando le persone più anziane sono chiamate ad assumersi una responsabilità particolarmente elevata e i problemi di salute che insorgono con maggiore frequenza con l'avanzare dell'età potrebbero risultare particolarmente pericolosi. Si tratta in primo luogo dei titolari di licenze di condurre della categoria D o della sottocategoria D1 che trasportano passeggeri a bordo di autobus o minibus e, a maggior ragione, dato che queste categorie di licenza li autorizzano a trasportare passeggeri professionalmente. Gli autisti professionisti devono spesso guidare con sicurezza ogni giorno per otto ore o più in condizioni difficili (notte, cattiva visibilità, strade gelate) a volte con veicoli di grandi dimensioni: il pericolo potenziale è dunque elevato. Le persone anziane non garantiscono di possedere le riserve di capacità necessarie a far fronte a simili situazioni.

Dato che il processo d'invecchiamento avviene in modo individuale, non si ha un'automatica diminuzione delle capacità generali. È comunque dimostrato che con l'avanzare dell'età aumentano le possibilità che insorgano malattie tali da compromettere la sicurezza alla guida. Si tratta soprattutto di malattie neurologiche che riducono le capacità. Le persone più anziane contraggono anche con maggiore frequenza più malattie contemporaneamente, che vengono (o devono essere) trattate mediante svariati medicinali. Così, a partire dai 65 anni appaiono spesso demenza

senile, danni neurologici e patologie che interessano l'apparato locomotorio, limitandone i movimenti.

Questa misura è applicabile solo alle persone domiciliate in Svizzera: infatti, in base alla Convenzione sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968<sup>38</sup> vincolante per la Svizzera, il limite massimo di età non è applicabile ai conducenti residenti in altri Paesi; è invece possibile fissare un'età minima. Anche l'Unione europea non prevede un'età massima.

Una netta maggioranza dei partecipanti alla consultazione ha richiesto che venisse introdotto un limite di età per la guida di autobus. Sono state proposte due varianti: la prima fissava il limite a 70 anni, la seconda a 75. Entrambe le varianti sono state bene accolte. Il Consiglio federale propone dunque di adottare un limite di 70 anni per i conducenti di veicoli a motore con più di otto posti. Questa norma concerne le categorie D e D1<sup>39</sup> (art. 15c cpv. 4 disegno LCStr).

### **1.3.2.6                    Accertamento dell'idoneità alla guida                                   o della capacità di condurre**

Non è possibile individuare tempestivamente tutti i casi di mancata idoneità alla guida limitandosi alla dichiarazione fatta dal conducente sul proprio stato di salute (categorie non professionali), alla visita medica periodica di controllo (categorie professionali e persone anziane) e al nuovo esame della vista a partire dai 50 anni. Pertanto in seguito a incidenti, infrazioni e constatazioni mediche può essere necessario accertare l'idoneità alla guida. In base alla guida «Indizi per l'idoneità a condurre; misure; ripristino dell'idoneità a condurre» del 26 aprile 2000 del gruppo di esperti «sicurezza della circolazione stradale» del DATEC<sup>40</sup>, occorre inserire nella legge le fattispecie più frequenti per le quali è opportuno procedere a una verifica dell'idoneità alla guida. Si tratta in particolare delle dipendenze da alcol e stupefacenti, delle gravi violazioni delle norme della circolazione, dei disturbi psichici che generano un'incapacità lavorativa e, in genere, delle notifiche da parte di medici che attestano la presenza di una malattia che può escludere la capacità di condurre con sicurezza veicoli a motore (art. 15d disegno LCStr).

Queste fattispecie fanno presupporre la mancanza di idoneità alla guida e portano ad ordinare verifiche in tal senso. In questi casi la licenza viene in genere revocata a titolo precauzionale, fintanto che non sono stati conclusi gli accertamenti del caso.

<sup>38</sup> RS 0.741.10

<sup>39</sup> Categoria D: autoveicoli adibiti al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, conducente non compreso. Categoria D1: autoveicoli adibiti al trasporto di persone con più di otto posti a sedere, ma non più di sedici, conducente non compreso; art. 3 cpv. 1 nell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione, OAC, RS 741.51

<sup>40</sup> [www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03\\_237\\_i.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03_237_i.pdf) (15.9.2010).

### **1.3.2.7                    Formazione complementare per i conducenti in infrazione**

Le sanzioni previste dalla legge in vigore in caso di violazione delle norme della circolazione spesso non sono sufficienti per indurre i conducenti trasgressori ad adottare in futuro un comportamento conforme alle regole della strada. Studi condotti all'estero rivelano che attraverso una formazione complementare mirata si può influenzare positivamente la condotta dei conducenti trasgressori, diminuendo di riflesso il numero di recidive.

Oltre a chi è stato fermato per la prima volta per guida in stato di ebbrietà o sotto l'influsso di stupefacenti, devono partecipare a una formazione complementare anche le persone che per altri motivi (ad es. infrazioni ai limiti di velocità) hanno ripetutamente violato norme della circolazione e alle quali, di conseguenza, è stata revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi (art. 16e disegno LCStr).

L'obiettivo di tutti i corsi della formazione complementare è di indurre i partecipanti a modificare atteggiamenti e comportamenti in modo tale da ridurre in maniera significativa il tasso di recidive.

### **1.3.2.8                    Uso di apparecchi per la registrazione dei dati (scatola nera)**

Attualmente, una volta scaduto il periodo di revoca della licenza di condurre, le persone che hanno violato in maniera grave o ripetuta le prescrizioni in materia di velocità non sono sottoposte a nessuna sorveglianza speciale. Le autorità preposte devono pertanto controllare in maniera sistematica, per l'intero periodo di possibile recidiva (cinque anni), queste categorie di persone al fine di tutelare la collettività (art. 17a disegno LCStr).

Tali persone possono quindi guidare esclusivamente veicoli dotati di un apparecchio per la registrazione di dati che possono essere analizzati dalle autorità di controllo. Se vengono riscontrati superamenti dei limiti di velocità di una certa entità (ad esempio che superano l'importo previsto per le multe disciplinari), la licenza di condurre viene nuovamente revocata.

Questa disposizione restrittiva riguarda un gruppo ad alto rischio ben definito (i «pirati della strada»), ossia persone alle quali è stata revocata la licenza di condurre per almeno un anno o a tempo indeterminato (revoca di sicurezza) a causa di gravi violazioni dei limiti di velocità. Nel caso di due infrazioni gravi (ad esempio superamento della velocità massima all'interno di una località di almeno 25 km/h) entro cinque anni, deve essere disposta la durata di revoca minima di un anno, mentre la licenza di condurre viene revocata a tempo indeterminato se vengono commesse tre gravi infrazioni nell'arco di dieci anni o se viene accertata l'inidoneità alla guida. Dopo una revoca di sicurezza la licenza di condurre verrà rilasciata solo se la persona è in grado di dimostrare di essere (nuovamente) idonea alla guida, sulla base di una perizia di psicologia del traffico.



Diversi interventi parlamentari hanno chiesto che venisse adottata questa misura, che ha ottenuto un ampio consenso durante la procedura di consultazione, o misure analoghe<sup>41</sup>.

### 1.3.2.9 Etilometro blocca-motore

Questa misura è stata inserita nel messaggio sulla base dei risultati della procedura di consultazione (art. 17a disegno LCStr). Riguarda il gruppo a rischio chiaramente definibile delle persone alle quali la licenza di condurre è stata revocata a tempo indeterminato per aver ripetutamente guidato in stato di ebbrietà o perché alcolisti (revoca di sicurezza). Queste persone riottengono la licenza di condurre alla condizione, registrata nella licenza di condurre, che guidino esclusivamente veicoli a motore provvisti di un etilometro blocca-motore.

Nel 2009 vi sono stati 4550 casi in cui la licenza di condurre è stata revocata a tempo indeterminato o permanente a causa di guida in stato di ebbrietà, alcolismo o abuso di alcol<sup>42</sup>.

I conducenti possono mettere in moto un veicolo dotato di etilometro blocca-motore solo se si sottopongono a un'analisi dell'alito tramite un etilometro collegato all'accensione del motore e se tale prova è negativa (0,0 per mille). Le esperienze di altri Paesi dimostrano che l'etilometro blocca-motore è risultato un mezzo efficace per evitare i casi di recidiva<sup>43</sup>.

L'etilometro blocca-motore viene impiegato già oggi in vari Paesi, ad esempio negli Stati Uniti e in Canada (dalla metà degli anni '80). Nell'Unione europea finora la Finlandia e il Belgio hanno stabilito per legge l'obbligo di un simile sistema. Nel dicembre 2009 la Danimarca ha annunciato di voler avviare un programma di questo tipo, mentre in Svezia e nei Paesi Bassi si sta discutendo l'introduzione delle relative basi legali.<sup>44</sup> I costi di montaggio, manutenzione periodica e regolazione sono a carico del conducente (i costi dell'apparecchio e per il suo montaggio ammontano a circa 3000 fr.).

<sup>41</sup> 09.448 Iniziativa parlamentare Segmüller del 10.6.2009; Scatola nera per i pirati della strada contro i quali sia stata pronunciata una sentenza di condanna. 08.3951 Mozione Müller del 19.12.2008; Misure contro gli eccessi di velocità pericolosi per la comunità. 08.3785 Mozione Heim dell'8.12.2008; Via sicura. Rendere il crash recorder obbligatorio. 08.3776 Mozione Humbel del 4.12.2008; Fermiamo la pirateria stradale.

<sup>42</sup> Statistica delle misure amministrative 2009;

[www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=it](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00119/00218/index.html?lang=it) (15.9.2010).

<sup>43</sup> Bax Kärki, Evers, Bernhoft & Mathijssen, 2001, cit. da Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, 2006, in: «Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden, Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten», Ufficio prevenzione infortuni, Berna 2008; [www.bfu.ch/PDFLib/1077\\_22473.pdf](http://www.bfu.ch/PDFLib/1077_22473.pdf) (15.9.2010).

<sup>44</sup> «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, December 2009; [www.etsc.eu/documents.php?did=2](http://www.etsc.eu/documents.php?did=2) (15.9.2010). European Transport Safety Council (ETSC); [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php)

### **1.3.2.10 Ridefinizione dell'età minima per i ciclisti**

La disposizione vigente contenuta nell'articolo 19 capoverso 1 LCStr («I fanciulli non ancora assoggettati all'obbligo scolastico non possono circolare in velocipede») ricollega il diritto a circolare in velocipede non a una determinata età bensì all'inizio dell'obbligo scolastico. Con l'attuazione di HarmoS<sup>45</sup> i bambini potrebbero quindi circolare in bicicletta su tutte le strade pubbliche già a quattro anni, età alla quale non dispongono tuttavia delle necessarie capacità per potersi muovere in maniera sicura nel traffico stradale. Occorre pertanto separare il diritto a circolare in velocipede dall'obbligo scolastico.

L'età minima di otto anni proposta nella procedura di consultazione è stata in parte fortemente contestata, in particolare con l'argomentazione secondo la quale, alzando eccessivamente l'età minima si ritarderebbe lo sviluppo delle facoltà motorie dei bambini, i quali, a seconda dell'inizio dell'obbligo scolastico, finora hanno potuto circolare in bicicletta sulle strade pubbliche poco prima o dopo aver compiuto il settimo anno di età. Nell'ottica della psicologia dello sviluppo appare tuttavia irragionevole e inaccettabile permettere ai fanciulli di circolare in velocipede su tutte le strade pubbliche senza accompagnatore prima che abbiano compiuto il settimo anno di età. Il Consiglio federale ha tenuto conto di questo aspetto e propone un'età minima di sette anni con alcune eccezioni (art. 19 cpv. 1 disegno LCStr).

### **1.3.2.11 Età minima per i veicoli a trazione animale**

Nella pratica, l'importanza attuale dei veicoli a trazione animale è per lo più limitata alle offerte turistiche nelle città e in campagna. Si ritiene però opportuno portare l'età minima per i conducenti di veicoli a trazione animale a 14 anni (art. 21 cpv. 1 disegno LCStr). A partire da questa età è permessa ad esempio anche la guida di veicoli a motore agricoli. Attualmente i veicoli a trazione animale possono essere già guidati da bambini che frequentano la prima classe.

### **1.3.2.12 Garanzia della qualità dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida**

Oggi, la qualità degli esami di verifica dell'idoneità alla guida non raggiunge lo stesso livello in tutta la Svizzera. I requisiti che devono soddisfare i medici che effettuano l'esame vengono definiti dai singoli Cantoni. In questo ambito il Consiglio federale vede la possibilità di un miglioramento.

Nella legge devono essere istituite le basi per il miglioramento e la garanzia della qualità dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida (art. 25 cpv. 3 lett. e ed f disegno LCStr).

<sup>45</sup> Accordo intercantonale del 14 giugno 2007 sull'armonizzazione della scuola obbligatoria (concordato HarmoS). Il capoverso 1 dell'articolo 5 del concordato recita: «Le allieve e gli allievi iniziano la scuola con il compimento dei 4 anni (giorno di riferimento è il 31 luglio).» [http://educod.ch/record/24709/files/HarmoS\\_i.pdf](http://educod.ch/record/24709/files/HarmoS_i.pdf) (15.9.2010).

Il contenuto e la portata dell'esame devono essere regolamentati in maniera unitaria a livello nazionale dal Consiglio federale. Questo aspetto è attualmente in ampia misura disciplinato nell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>46</sup> sull'ammissione alla circolazione (OAC), ma dovrà essere migliorato a livello nazionale con un modello di verifica a tre livelli comprendente i seguenti elementi<sup>47</sup>:

Il primo esame viene effettuato – come è avvenuto finora – dai medici di fiducia dell'autorità cantonale competente in materia di circolazione stradale o dai medici curanti (modello del medico di famiglia). Affidare gli esami di verifica dell'idoneità alla guida esclusivamente a medici di fiducia o a medici ufficiali indipendenti sarebbe invece una misura limitante e poco appropriata. Per la qualità dell'esame è decisivo che i medici possiedano una formazione adeguata e che l'esame possa quindi essere condotto sulla base di criteri oggettivi e standardizzati. Il medico deve accertare una serie di aspetti attinenti alla medicina del traffico. Tali accertamenti devono quindi essere condotti solo da medici esperti in medicina legale, medicina interna, psichiatria e in medicina generale che abbiano svolto una formazione specifica («esperto in medicina del traffico») e che possono esercitare la loro attività di medici di fiducia dopo aver ottenuto il relativo permesso. Poiché la qualità dipende anche dall'esperienza pratica, il titolare di un simile permesso deve eseguire ogni anno un determinato numero di esami in materia di medicina del traffico. Il permesso ha una validità limitata e può essere rinnovato solo se vengono comprovate la partecipazione a corsi di aggiornamento e la pratica richieste.

Ciononostante vi saranno casi dubbi nei quali sarebbe importante un secondo parere. Per il medico di famiglia possono inoltre venire a crearsi conflitti di interesse se una sua diagnosi negativa va a intaccare un rapporto professionale pluriennale e di fiducia con un paziente. Per questi casi devono essere istituiti reparti specializzati incaricati di effettuare un secondo esame. I medici che vi operano devono rispondere agli stessi requisiti dei medici che hanno effettuato il primo esame ma non devono intrattenere alcun rapporto medico-cliente o di fiducia con la persona esaminata.

Per le questioni in materia di medicina del traffico più complesse (ad es. perdita di coscienza per motivi non chiari come causa di un incidente o esito non chiaro del reparto incaricato del secondo esame) si prevede – come terzo livello – di utilizzare esclusivamente medici esperti in medicina del traffico. L'autorità cantonale competente in materia di circolazione stradale deve quindi indirizzare le persone da esaminare a un reparto di medicina del traffico che copre tutti gli aspetti in materia (verifica dell'idoneità alla guida e della capacità di condurre; verifiche supplementari, ad esempio una corsa di controllo con l'accompagnamento di un medico; perizie integrate, seconde perizie, superperizie di medicina del traffico). I medici incaricati di effettuare la perizia devono disporre di una corrispondente esperienza pluriennale maturata presso un reparto di medicina del traffico.

In presenza di quadri clinici nei quali si manifestano notevoli differenze per quanto riguarda la compromissione dell'idoneità alla guida e per i quali è quindi sempre opportuno procedere a una valutazione individuale del comportamento di guida (ad

<sup>46</sup> RS 741.51

<sup>47</sup> Cfr. in merito anche Rolf Seeger, Istituto di medicina legale dell'Università di Zurigo, «Die periodische medizinische Überprüfung der Fahreignung bei Seniorinnen und Senioren und bei Inhabern von höheren Führerausweiskategorien (Kontrolluntersuchungen) – Problematik aus Sicht der Verkehrsmedizin», in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, pagg. 105-107.

es. Parkinson), è necessario effettuare una corsa di controllo accompagnata da un medico. La corsa di controllo può essere disposta dall'autorità cantonale competente in materia di circolazione stradale su indicazione del medico. In questo modo, sotto la direzione dell'autorità cantonale, il medico e l'esperto della circolazione elaborano un giudizio definitivo.

Il Consiglio federale deve definire a livello di ordinanza per l'intero territorio nazionale anche i requisiti minimi ai quali devono rispondere gli psicologi di fiducia delle autorità che ad esempio stabiliscono l'idoneità alla guida dopo un reato legato alla pirateria della strada. A questo proposito è necessario tenere in considerazione la legge federale sulle professioni psicologiche in corso di elaborazione.<sup>48</sup>

### **1.3.2.13 Divieto per determinati gruppi di persone di guidare sotto l'influsso dell'alcol**

Questa nuova disposizione riguarda i conducenti che nel traffico stradale hanno un'elevata responsabilità o che dispongono di un'esperienza di guida limitata (art. 31 cpv. 2<sup>bis</sup> disegno LCStr).

La Commissione europea raccomanda agli Stati membri di abbassare allo 0,2 per mille il limite alcolemico massimo per gli allievi conducenti e i titolari della licenza di condurre in prova.<sup>49</sup> La metà degli Stati membri ha introdotto il limite dello 0,2 per mille o addirittura dello 0,0 per mille per i nuovi conducenti o determinati gruppi di conducenti professionali.<sup>50</sup> Le misure concrete adottate dai singoli Stati differiscono tuttavia notevolmente. In Austria, ad esempio, per i nuovi conducenti è stato fissato il valore dello 0,1 per mille, in Spagna dello 0,3 per mille, mentre la Germania ha adottato la politica della «tolleranza zero»<sup>51</sup>.

Anche per i conducenti per i quali si intende introdurre in Svizzera un divieto di guida sotto l'influsso dell'alcol non sono apportate modifiche al limite dell'ebrietà qualificata (0,8 per mille di alcol nel sangue).

In assenza di ulteriori infrazioni, la violazione del divieto di guida sotto l'influsso dell'alcol costituisce un'infrazione lieve (art. 16a cpv. 1 lett. b<sup>bis</sup> LCStr). Un'ulteriore infrazione lieve costituisce un'infrazione medio grave (art. 16b cpv. 1 lett. b<sup>bis</sup> LCStr).

<sup>48</sup> [www.bag.admin.ch/themen/berufe/00994/index.html?lang=it](http://www.bag.admin.ch/themen/berufe/00994/index.html?lang=it) (15.9.2010).

<sup>49</sup> Raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore, GU L 43 del 14.2.2001, pag. 31.

<sup>50</sup> «Drink Driving Monitor», ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU, Number 9, December 2009; [www.etsc.eu/documents.php?did=2](http://www.etsc.eu/documents.php?did=2) (15.9.2010).  
European Transport Safety Council (ETSC); [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php)

<sup>51</sup> Il § 24c capoverso 1 della legge sulla circolazione stradale tedesca (StVG) recita: «Commette una violazione chi, nel periodo di prova ai sensi del § 2a o prima del compimento del ventesimo anno di età consuma bevande alcoliche mentre è alla guida di un autoveicolo o si mette alla guida pur essendo sotto l'effetto di simili bevande».

### 1.3.2.14 **Obbligo di circolare con le luci accese nelle ore diurne**

Diversi studi<sup>52</sup> dimostrano che circolare con le luci accese di giorno può essere una soluzione efficace per migliorare la sicurezza della circolazione. Nel 50 per cento delle collisioni diurne il fatto di non aver visto «l'altro» rappresenta almeno una concausa. Nelle collisioni che avvengono in corrispondenza di incroci la proporzione sale addirittura all'80 per cento. Esperimenti psicologici rilevano che la visibilità dei veicoli migliora tenendo accese le luci anche durante il giorno, poiché ci si accorge prima delle manovre problematiche di altri veicoli che si trovano all'interno del campo visivo periferico. Si è inoltre in grado di valutarne meglio la distanza e la velocità. Dato che con le luci accese i veicoli a motore sono in genere riconoscibili più velocemente e che in questo modo ai conducenti rimane più tempo per individuare gli altri utenti della strada, l'accensione delle luci ha effetti positivi anche su di essi. Dal canto loro, pedoni e ciclisti sono in grado di riconoscere più tempestivamente i pericoli e reagire di conseguenza. Gli studi condotti non confermano le preoccupazioni espresse da taluni circa la visibilità degli utenti più vulnerabili della strada.

Vari Stati membri dell'Unione europea hanno già introdotto l'obbligo di guidare durante il giorno con i fari anabbaglianti accesi o le luci diurne (ad esempio la Danimarca, la Finlandia, la Svezia, l'Olanda, la Polonia, la Slovenia, la Slovacchia e la Repubblica Ceca). A partire dal 7 febbraio 2011, nella UE i nuovi tipi di automobili e autofurgoni potranno ottenere un'approvazione del tipo CE o un'approvazione nazionale analoga (Paesi UE) solo se dispongono di luci diurne.<sup>53</sup> Dal 7 agosto 2012 ciò varrà anche per tutti gli altri veicoli a motore per il trasporto di persone e di merci. Questa disposizione influirà direttamente sui veicoli messi in commercio in Svizzera, in quanto i veicoli importati in Svizzera dalla UE saranno già equipaggiati con luci diurne. Il Consiglio federale sta valutando la possibilità di iscrivere nella legge svizzera, in occasione della prevista revisione dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>54</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), l'obbligo di tenere accese le luci di giorno, in modo che in un prossimo futuro possano essere autorizzati solo veicoli a motore nuovi opportunamente equipaggiati o equipaggiati successivamente (ad es. nel caso di veicoli importati dagli Stati Uniti).

Una regola di comportamento (art. 41 cpv. 1 disegno LCStr) che prescriva l'accensione dei fari anabbaglianti è quindi necessaria solo per i veicoli a motore che non sono opportunamente equipaggiati o post-equipaggiati. In Svizzera oltre la metà dei conducenti circola già oggi con le luci accese anche di giorno.<sup>55</sup> Per incrementare e di riflesso sfruttare meglio il potenziale di sicurezza non rimane che imporre un obbligo generale.

<sup>52</sup> upi, *Fahren mit Licht am Tag: Auswirkungen und Promotionsstrategien*. Berna 1998; Koornstra, Bijleveld & Hagenzieker, *The Effects of Daytime running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical reanalysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations*. SWOV, Leidschendam 1997.

<sup>53</sup> Direttiva 2008/89/CE della Commissione, del 24 settembre 2008, che modifica, per adeguarla al progresso tecnico, la direttiva 76/756/CEE del Consiglio concernente l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, GU L 257 del 25/9/2008, pag. 14.

<sup>54</sup> RS 741.41

<sup>55</sup> Come emerge dal conteggio effettuato tutti gli anni dall'upi.

### 1.3.2.15

### Incremento di ciclisti che indossano il casco

L'efficacia del casco di protezione per ciclisti è stata ripetutamente confermata. Numerosi studi pubblicati a livello internazionale hanno dimostrato che portare il casco è una misura efficace per prevenire lesioni alla testa.<sup>56</sup> Da questi studi è emerso che il casco di protezione per ciclisti consente mediamente di ridurre del 60 per cento il rischio di lesioni alla testa, del 58 per cento il rischio di lesioni cerebrali e del 47 per cento le lesioni facciali. Grazie a questa protezione, in molti casi è possibile ridurre sensibilmente i costi legati alle ripercussioni sociali e mediche degli incidenti. Alla luce delle conseguenze spesso gravi e tragiche delle lesioni alla testa, è assolutamente imperativo perseguire una strategia finalizzata a promuovere e diffondere tra la popolazione l'uso del casco di protezione.

Finora gli sforzi compiuti hanno puntato sull'uso volontario del casco e su misure di sensibilizzazione e incentivazione. La consapevolezza del potenziale di protezione del casco per ciclisti e il lancio di diverse iniziative e campagne pubblicitarie hanno indotto un progressivo, seppur lento, aumento della percentuale di ciclisti che indossano il casco. In base agli ultimi rilevamenti dell'Upi, in Svizzera la percentuale attuale si attesta intorno al 38 per cento, con differenze marcate a seconda delle fasce d'età e dello scopo delle corse in bicicletta nonché delle regioni. Per quanto riguarda i bambini fino ai 14 anni d'età, nel 2009 si è registrato un aumento del 40 per cento rispetto all'anno precedente (2008: 50 % / 2009: 70 %)<sup>57</sup>.

Nell'avamprogetto posto in consultazione era stato proposto di attribuire al Consiglio federale la competenza di introdurre l'obbligo di indossare il casco. Un simile obbligo generale, valido per tutti i ciclisti, è stato respinto.<sup>58</sup> Dai pareri dei partecipanti alla procedura di consultazione è emerso che l'obbligo di indossare il casco per bambini avrebbe ottenuto consensi. Un sondaggio dell'Istituto LINK ha mostrato che l'obbligo di indossare il casco per i bambini fino ai 14 anni d'età verrebbe accettato (l'86 % degli intervistati si era espresso a favore dell'obbligo)<sup>59</sup>.

Il Consiglio federale ha adeguato la misura in base ai risultati della procedura di consultazione. Per i ciclisti che non hanno ancora compiuto 14 anni si prevede di introdurre l'obbligo di portare il casco di protezione (art. 46 cpv. 3 disegno LCStr). Per quanto riguarda le altre fasce d'età, si continuerà a concentrarsi sulle misure di sensibilizzazione nell'intento di convincere i ciclisti a indossare volontariamente il casco.

<sup>56</sup> Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, citato in Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtraggpflicht? ZVR, 2006, pag. 427 e segg., Thompson, D. C., Rivara, F. P. & Thompson, R. (2004). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists (Cochrane Review). In: The Cochrane Library, Issue 1, 2004, citato in Fahrradverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention (Sicherheitsdossier Nr. 02), Ufficio prevenzione infortuni, Berna 2005, pag. 227.

<sup>57</sup> [www.bfu.ch/Italian/medien/Pagine/2010\\_07\\_13.aspx](http://www.bfu.ch/Italian/medien/Pagine/2010_07_13.aspx) (15.9.2010).

<sup>58</sup> In particolare dalle associazioni del settore, dai privati e da 10 Cantoni.

<sup>59</sup> Sondaggio dell'Istituto LINK del marzo 2010 citato in: [www.bfu.ch/Italian/medien/Pagine/2010\\_07\\_13.aspx](http://www.bfu.ch/Italian/medien/Pagine/2010_07_13.aspx) (15.9.2010).

### 1.3.2.16

### Attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito

Conformemente al diritto vigente, per accertare l'inattitudine alla guida dovuta a stato di ebbrietà occorre disporre, di massima, una prova del sangue. Si tratta di una procedura che richiede tempo, dispendiosa per gli interessati (all'incirca 400 franchi, a seconda del tipo di analisi) e legata a lunghe trafille per le autorità. Una modifica dell'OAC ha permesso di ovviare almeno in parte a questi inconvenienti: dal 1° gennaio 2005 una persona che viene sottoposta al test dell'alcol può riconoscere l'esito dell'analisi dell'alito se il valore rilevato corrisponde a una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore allo 0,5, ma inferiore allo 0,8 per mille. Con valori più elevati, ovvero se l'esito dell'analisi dell'alito corrisponde a una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore allo 0,8 per mille, è necessario effettuare anche una prova del sangue, in quanto solo il risultato di quest'ultima costituisce la prova con valore legale dello stato di ebbrietà. Recarsi in un ospedale o presso uno studio medico per effettuare una prova del sangue da sottoporre in seguito ad analisi in un laboratorio specializzato richiede però non di rado parecchie ore. In generale sono necessari due poliziotti per l'accompagnamento alla prova del sangue.

L'analisi dell'alito presenta diversi vantaggi rispetto alla prova del sangue: più facile e veloce da effettuare, non comporta interventi invasivi dell'integrità fisica della persona interessata e non da ultimo consente un risparmio in termini di costi segnatamente per i conducenti interessati. Tutti questi motivi parlano a favore dell'introduzione di questo mezzo di prova. L'analisi dell'alito ha inoltre il vantaggio di permettere alle forze di polizia di concentrarsi sulle loro attività di controllo. L'analisi dell'alito si è dimostrata valida e riscuote un ampio consenso.

Essa presenta tuttavia anche degli svantaggi. Alcuni studi scientifici dimostrerebbero che non esiste nessun coefficiente di conversione indipendente dalla situazione concreta di misurazione in base al quale convertire la concentrazione di alcol rilevata nell'alito nella concentrazione di alcol nel sangue e viceversa. Di conseguenza, partendo da una data concentrazione di alcol nell'alito sarebbe difficile risalire alla corrispondente concentrazione di alcol nel sangue e viceversa.<sup>60</sup> Questi svantaggi possono però essere ampiamente eliminati definendo un valore limite specifico per l'analisi dell'alito in modo che non porti né a un inasprimento né a una mitigazione rispetto alla prova del sangue.

Nel complesso i vantaggi dell'attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito sono preponderanti e pertanto il Consiglio federale propone questo nuovo strumento (art. 55 cpv. 6 disegno LCStr e ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale). La decisione di basarsi in linea di principio sull'esito dell'analisi dell'alito non significa che sia abolita definitivamente la prova del sangue. Può essere ordinata una prova del sangue se non è possibile effettuare un'analisi dell'alito o se quest'ultima non è adatta per determinare l'infrazione (art. 55 cpv. 3<sup>bis</sup> disegno LCStr). I Cantoni e gli organi esecutivi (polizia) hanno in questo modo la possibilità di effettuare, in determinati casi, una prova del sangue (ad es. fuga del conducente, consumo di alcol tra l'evento e l'analisi, elusione dell'analisi, malattia delle vie respiratorie ecc.). I conducenti

<sup>60</sup> Cfr. presa di posizione della Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin sulla questione dell'introduzione dell'analisi dell'alito per reati legati alla circolazione stradale conformemente al § 315c cpv. 1 n. 1 a e § 316 CP, in: *Blutalkohol* 39/2002, pagg. 182-187.

controllati avranno anche in futuro la possibilità di richiedere a proprie spese una prova del sangue (art. 55 cpv. 3 lett. c disegno LCStr).

L'introduzione dell'analisi dell'alito quale mezzo probatorio richiede l'impiego di apparecchi di misurazione tecnicamente all'avanguardia, come quelli già oggi in uso in Germania. Questi apparecchi misurano il tasso di alcol nell'alito tramite due metodi fondamentalmente diversi e assicurano la correzione automatica di fattori suscettibili di influenzare il risultato, tra i quali la temperatura corporea, la temperatura esterna e il volume di aria espirata. Su scala nazionale, il fabbisogno di questo genere di apparecchi per l'analisi dell'alito da dare in dotazione alla polizia è stimato a 1000 unità e richiede investimenti complessivi nell'ordine dei 10 milioni di franchi.

L'attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito serve all'accertamento ufficiale del fatto. Ai sensi dell'ordinanza del 15 febbraio 2006<sup>61</sup>, per gli strumenti di misurazione utilizzati per la determinazione ufficiale di fatti il Dipartimento federale di giustizia e polizia deve emanare un'ordinanza specifica che disciplini i requisiti metrologici di base che devono soddisfare tali strumenti di misurazione, la loro omologazione nonché l'assicurazione della loro stabilità di misurazione (ad esempio verifica). In questo contesto bisognerà anche stabilire come assicurare che le misurazioni effettuate in Svizzera nell'ambito dell'analisi dell'alito siano equivalenti a misure di riferimento riconosciute a livello internazionale.

Nella procedura di consultazione questo provvedimento è stato ampiamente discusso; soprattutto gli istituti di medicina legale hanno espresso dubbi in merito. La loro opinione ha a sua volta influito su altri partecipanti alla procedura di consultazione. Molte delle argomentazioni addotte contro la proposta possono essere tuttavia confutate. Il fatto che la proposta del Consiglio federale sia attuabile, lo dimostrano soprattutto le esperienze compiute all'estero. L'analisi dell'alito viene oggi applicata normalmente negli Stati UE: infatti, pur essendo meno complicata da effettuare della prova del sangue, essa consente di comprovare in maniera affidabile lo stato di ebbrietà del conducente.

I vantaggi dell'analisi dell'alito hanno convinto la Gran Bretagna (dal 1983), l'Austria (1986), i Paesi Bassi (1989), la Finlandia (1990), l'Italia (1992), il Lussemburgo (1994) nonché l'Irlanda e la Germania (1998).

### **1.3.2.17                    Regresso delle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore**

Vi sono compagnie d'assicurazione che nelle loro condizioni generali rinunciano, contro un modesto premio supplementare, a far valere il loro diritto di regresso nei confronti di un assicurato anche se questi commette un danno per negligenza grave. Queste proposte lanciano segnali erronei, che contrastano con gli interessi della sicurezza stradale. Una simile rinuncia, convenuta contrattualmente, all'esercizio dell'azione di regresso non dovrà quindi in futuro più essere possibile (art. 65 cpv. 3 disegno LCStr).

<sup>61</sup> RS 941.210



La condizione per il regresso è che lo stipulante o l'assicurato abbia cagionato il danno per negligenza grave (art. 65 cpv. 3 disegno LCStr in combinato disposto con l'art. 14 cpv. 2 della legge federale del 2 aprile 1908<sup>62</sup> sul contratto d'assicurazione [LCA]). Secondo costante prassi del Tribunale federale, agisce con grave negligenza chi ignora le elementari regole di prudenza che qualsiasi persona ragionevole nella stessa condizione e nelle stesse circostanze seguirebbe per evitare il danno prevedibile in base al corso naturale degli eventi.<sup>63</sup> Nella circolazione stradale la grave negligenza si ha in genere quando è stata commessa una violazione grave di una norma elementare della circolazione o di più norme importanti della circolazione e quando questa(e) infrazione(i) è (sono) all'origine di un incidente stradale.<sup>64</sup>

Per evitare che il regresso nei confronti dello stipulante sia attuato solo in maniera simbolica è necessario stabilire chiaramente in che modo vada determinato. Si possono considerare parametri oggettivi giustificati l'entità della colpa e la capacità economica dell'interessato. Questi criteri permettono un regresso pertinente e impediscono che le infrazioni che superano di poco la soglia della grave negligenza portino a richieste di regresso eccessive.

### **1.3.2.18 Introduzione dell'attestazione relativa ai sinistri**

I sinistri sono un elemento importante per definire il premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore. Soprattutto i conducenti prudenti hanno un interesse a produrre l'attestazione relativa ai sinistri quando cambiano assicurazione. Nella UE queste dichiarazioni sono già obbligatorie.<sup>65</sup> Il Consiglio federale propone che anche in Svizzera le assicurazioni debbano rilasciare su richiesta dello stipulante una simile attestazione (art. 68a disegno LCStr).

### **1.3.2.19 Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione**

Ai sensi del titolo secondo della LCStr, l'ammissione alla circolazione di conducenti e di veicoli a motore è un compito esecutivo del Cantoni. In questi processi esecutivi i servizi della circolazione registrano ed elaborano i dati relativi al veicolo e al conducente necessari per il rilascio delle licenze di circolazione e delle licenze di condurre e dei compiti connessi.

I dati creati e memorizzati localmente nel corso di queste operazioni vengono trasmessi anche ai seguenti registri federali: registro dei veicoli e dei detentori di veicoli (MOFIS), registro delle misure amministrative (ADMAS) e registro delle autorizzazioni a condurre (FABER) nei quali, in conformità agli articoli 104a-104c LCStr vengono archiviati per adempiere ai compiti di informazione nazionali e

<sup>62</sup> RS 221.229.1

<sup>63</sup> Ad es. nella DTF 104 V 38 consid. 1, DTF 102 V 25 consid. 1, DTF 97 V 212 consid. 2 con indicazioni.

<sup>64</sup> Ad es. nella DFT 4C.286/2003.

<sup>65</sup> Articolo 16 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, versione secondo GU L 263 del 7.10.2009, pag. 11.

internazionali. Ai sensi dell'articolo 104d LCStr i dati relativi ai tipi di veicoli sono memorizzati esclusivamente nel registro dei tipi di veicoli (TARGA) della Confederazione.

L'introduzione dell'odocronografo digitale (2006) ha comportato la registrazione di dati supplementari sulle autorizzazioni a condurre risultanti dal controllo delle ore di lavoro e di riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore. La doppia archiviazione dei dati – da parte dei servizi della circolazione cantonali e nei registri federali – comporta una complicata procedura di adeguamento e di correzione e causa quindi costi ingenti.

Con il progetto Gestione dei dati 2010, l'USTRA mira a eliminare la doppia archiviazione da parte della Confederazione e dei Cantoni mettendo a disposizione una banca dati centrale che consenta da un lato ai servizi della circolazione di gestire i dati e dall'altro all'USTRA di adempiere i compiti di informazione previsti dalla legge utilizzando gli stessi dati.

Il consolidamento a livello di dati e di tecnologia dovrà essere accompagnato da un raggruppamento delle basi legali nella LCStr. Vi rientra anche l'integrazione del registro delle carte per l'odocronografo, la cui introduzione urgente avvenuta nel 2006 era stata in un primo momento disciplinata solo a livello di ordinanza.

Nel corso della revisione si intende inoltre rafforzare la protezione dei diritti della personalità limitando la possibilità di rendere pubblici i dati personali (informazioni sul detentore). La protezione dei dati viene ulteriormente rafforzata tramite l'emanazione, da parte del Consiglio federale, di regole unitarie per il sistema utilizzato congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni.

Nella LCStr vigente, le raccolte di dati relativi all'ammissione alla circolazione sono ripartite in quattro registri e disciplinate in quattro articoli:

Articolo 104a	Dati sui veicoli e i detentori di veicoli (registro MOFIS)
Articolo 104b	Dati sulle misure amministrative (registro ADMAS)
Articolo 104c	Dati sulle autorizzazioni a condurre (registro FABER)
Articolo 104d	Dati sui tipi di veicoli (registro TARGA)

Per quanto riguarda le informazioni sui detentori e gli elenchi dei nomi dei detentori esiste una base legale apposita nell'articolo 104 capoverso 5 LCStr. I principi relativi alle informazioni fornite sulla base dei registri sono attualmente invece disciplinati solo a livello di ordinanza (art. 125 e 126 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione del 27 ottobre 1976, OAC), mentre il registro delle carte per l'odocronografo è disciplinato dall'ordinanza del 29 marzo 2006<sup>66</sup> sul registro delle carte per l'odocronografo (ORECO).

Il disegno di revisione ha, tra l'altro, lo scopo di eliminare l'attuale ridondanza normativa (art. 104a–104d LCStr) e di creare una base legale unitaria e consolidata per la gestione delle informazioni riguardanti l'ammissione alla circolazione. Il collegamento terminologico con quattro nomi di registri storici non è quindi più necessario.

Con il consolidamento dei quattro registri specifici in un unico sistema d'informazione relazionale sull'ammissione alla circolazione (SIAC) vengono riunite anche le norme vigenti; la protezione dei dati non viene tuttavia allentata, ma rafforzata.

<sup>66</sup> RS 822.223

Oltre al sistema d'informazione relativo all'ammissione alla circolazione di persone e veicoli, esistono anche altri sistemi, ad esempio il sistema d'informazione sugli incidenti stradali. Viene quindi proposto di riunire tutte queste norme giuridiche in un nuovo «Titolo quarto *a*: Sistemi d'informazione» (cfr. anche n. 1.3.2.21 e 1.3.2.22). Il SIAC è stato inserito nel capo primo. La struttura esistente viene mantenuta, il che consente di confrontare le disposizioni precedenti e quelle nuove. Le nuove basi legali oltre a riflettere il diritto previgente contengono anche gli adeguamenti necessari, da un lato per ottimizzare i processi d'esecuzione tra Confederazione e Cantoni e dall'altro per soddisfare i requisiti attuali in materia di protezione dei dati. A questo scopo, la comunicazione dei dati verrà disciplinata in maniera definitiva a livello di legge (abrogazione dell'art. 104 cpv. 5 LCStr).

Si propone pertanto di adeguare le basi legali per il SIAC alla struttura degli articoli vigenti 104a–104d LCStr nel modo seguente:

	Abrogato				nuovo Titolo quarto <i>a</i> , capo primo	
	Art. 104a	Art. 104b	Art. 104c	Art. 104d		
Principio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	➔	Art. 89a Principi
Scopo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	➔	Art. 89b Scopo
Contenuto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	➔	Art. 89c Contenuto
Trattamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		➔	Art. 89d Trattamento dei dati
Comunicazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	➔	Art. 89e Procedura di richiamo
					➔	Art. 89f Diritto di consultazione
					➔	Art. 89g Comunicazione dei dati
Delega al CF	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	➔	Art. 89h Organizzazione e gestione
	MOFIS	ADMAS	FABER	TARGA		SIAC

Negli articoli 89b lettera a n. 3 e 89c lettera c vengono inoltre integrate le basi legali per l'odocronografo digitale.

L'Associazione dei Servizi della Circolazione (asa) è stata coinvolta nella procedura. Poiché non vengono toccati interessi economici e di politica ambientale di rilievo e l'integrazione nella revisione in corso comporta notevoli vantaggi dal punto di vista dell'economia processuale, si è rinunciato a un'ulteriore procedura di consultazione.

### 1.3.2.20

#### **Diritto delle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore di richiedere informazioni sui dati concernenti le misure amministrative**

I dati sulle misure amministrative sono dati degni di particolare protezione ai sensi della legge federale del 19 giugno 1992<sup>67</sup> sulla protezione dei dati (LPD). La consultazione di questi dati deve quindi essere regolamentata in modo restrittivo ed essere permessa solo in presenza di validi motivi. Se dal punto di vista della sicurezza stradale non è obbligatorio fornire informazioni alle assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore, è comunque utile sul piano della prevenzione. Un sistema bonus/malus ben articolato, che consideri anche le infrazioni pericolose per il traffico per le quali è prevista la revoca della licenza di condurre, stimola ad adottare un comportamento di guida a basso rischio. Chi commette simili infrazioni deve dunque aspettarsi in futuro premi più elevati. Da una serie di studi esteri è emerso che il rischio che una persona provochi un incidente è proporzionale al numero di infrazioni che ha commesso.<sup>68</sup>

Le assicurazioni possono già oggi chiedere ai loro assicurati potenziali ed esistenti di produrre un estratto del registro ADMAS; tuttavia, vista la forte concorrenza in questo mercato, una simile pratica comporta un netto svantaggio competitivo. Si trova infatti sempre un'assicurazione disposta a fare a meno dell'estratto del registro ADMAS. Data la velocità con la quale si deve procedere nell'ambito dell'ammissione alla circolazione manca inoltre spesso il tempo per produrre ulteriori documenti.

La nuova regolamentazione consente alle assicurazioni da un lato di calcolare i premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore in maniera commisurata al rischio e dall'altro di garantire maggiore equità tra gli assicurati nella definizione dei premi. Ciò significa che i conducenti che non hanno provocato incidenti e vantano una buona reputazione di guida nella circolazione stradale possono beneficiare di premi più bassi, mentre le persone che presentano un rischio d'incidente elevato sono tenute a versare premi più elevati.

Non viene istituito un diritto all'informazione generale per le assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore (art. 89g cpv. 6 disegno LCStr). Il diritto all'informazione potrà essere fatto valere solo in singoli casi. Le assicurazioni non avranno un accesso diretto alla banca dati, ma potranno inoltrare le loro richieste relative a un caso all'USTRA se possono dimostrare un interesse motivato in tal senso e almeno a condizione che la persona sulla quale chiedono le informazioni sia già assicurata o abbia richiesto un'assicurazione. Le richieste dell'assicurazione dovranno essere verbalizzate e conservate insieme al documento comprovante l'interesse motivato che potrà in questo modo essere verificato. In casi di abuso (ad es. se viene simulato un interesse motivato) si potrà negare la comunicazione dei dati all'assicurazione.

<sup>67</sup> RS 235.1

<sup>68</sup> Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, rapporti della bast, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004.

### **1.3.2.21 Ottimizzazione della statistica degli incidenti stradali**

Attualmente gli organi di polizia cantonali registrano i dati rilevati di un incidente stradale. Da un lato questi dati vengono elaborati in banche dati cantonali segnatamente per stilare i rapporti sugli incidenti e le statistiche cantonali degli incidenti stradali. Dall'altro devono essere notificati in forma anonima all'Ufficio federale di statistica (UST) per la creazione della statistica nazionale degli incidenti. L'introduzione di un sistema d'informazione centrale e automatizzato sugli incidenti stradali permette di unificare e coordinare i processi per la rilevazione, l'immissione e la valutazione degli incidenti stradali e quindi di eliminare i doppioni esistenti (art. 89i-89n disegno LCStr). Questa misura comprende anche i provvedimenti riguardanti la ricerca relativa alle cause di incidente e l'analisi dei fattori di rischio. L'inoltro dei dati necessari all'UST per l'adempimento dei compiti affidatigli per legge viene gestito all'interno della Confederazione per tutti i sistemi d'informazione del traffico stradale.

Una statistica degli incidenti stradali coerente e rappresentativa è la base necessaria per un'efficace politica della sicurezza stradale portata avanti da Confederazione, Cantoni e Comuni. Introducendo il sistema d'informazione sugli incidenti stradali, la statistica viene ottimizzata per quanto riguarda gli incidenti stradali rilevati, la qualità dei dati rilevati e la loro valutazione.

La rilevazione e le possibilità di valutazione degli incidenti stradali vengono ampliate con standard unitari, l'obbligatoria georeferenziazione di tutti gli incidenti e il collegamento con dati tecnici rilevanti sull'infrastruttura, il traffico nonché i veicoli e i conducenti coinvolti nell'incidente. A questo scopo, l'USTRA crea un verbale d'incidente unificato e, nell'ambito del sistema d'informazione per la gestione delle strade e del traffico (MISTRA) ha sviluppato le necessarie applicazioni tecniche che vengono messe a disposizione dei Cantoni come applicazioni informatiche centrali, basate su una banca dati federale nella quale vengono, tra l'altro, elaborati i dati personali. Il Consiglio federale ha già definito la struttura, l'esercizio, le competenze, i diritti di accesso e ulteriori dettagli nell'ordinanza del 14 aprile 2010<sup>69</sup> sul registro degli incidenti stradali (ORIStr), prospettando, oltre alla base giuridica esistente, dal tenore invero piuttosto generale contenuta nella legge federale del 20 marzo 1981<sup>70</sup> sull'assicurazione contro gli infortuni (LAINF), una base giuridica esplicita per il nuovo sistema d'informazione all'interno della LCStr. Questa base viene istituita con la presente disposizione.

### **1.3.2.22 Ottimizzazione della statistica dei controlli della circolazione stradale**

Attualmente gli organi di polizia cantonali registrano i dati rilevati nei controlli del traffico pesante da un lato per adempiere agli obblighi di stilare relazioni in virtù dell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>71</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri), definiti in particolare nell'allegato 1 dell'Accordo, e dall'altro per eseguire e comprovare i controlli richiesti ai sensi dell'articolo 53a LCStr e inden-

<sup>69</sup> RS 741.57

<sup>70</sup> RS 832.20

<sup>71</sup> RS 0.740.72

nizzati dalla Confederazione in base all'articolo 10 capoverso 3 della legge sul traffico pesante del 19 dicembre 1997<sup>72</sup> (LTTP). Notificano attualmente i dati richiesti, dopo averli resi anonimi, ai sensi dell'articolo 44 dell'ordinanza del 28 marzo 2007<sup>73</sup> sul controllo della circolazione stradale (OCCS) all'USTRA, che mette a disposizione una banca dati elettronica. Se durante un controllo per il quale vi è l'obbligo di notifica vengono riscontrate infrazioni, i dati forniti dagli organi di controllo non possono essere elaborati nell'applicazione dell'USTRA perché non è consentito registrare dati personali. La registrazione dei dati relativi alla persona e al veicolo nel sistema d'informazione federale avrebbe, analogamente a quanto avverrebbe con il sistema d'informazione sugli incidenti stradali, il vantaggio che l'intero processo potrebbe essere svolto con un'unica applicazione informatica, e in questo modo l'onere connesso con gli obblighi di fornire le relazioni previste dall'Accordo sui trasporti terrestri risulterebbe meno gravoso. L'elaborazione dei dati personali, in particolare quelli connessi con reati, deve poggiare su una base formale e giuridica, ed è quanto viene proposto in questa sede. L'ottimizzazione della statistica dei controlli della circolazione stradale non è stata oggetto di una procedura di consultazione o di un'indagine conoscitiva; essa corrisponde tuttavia a un'esigenza degli organi di controllo (art. 89o–89t disegno LCStr).

### **1.3.2.23 Confisca e realizzazione di veicoli a motore in caso di una violazione senza scrupoli delle norme della circolazione**

Nel caso di reati gravi, in particolare nel caso di violazioni gravi delle prescrizioni in materia di velocità, in alcuni Cantoni già oggi, sulla base dell'articolo 69 CP, i veicoli vengono confiscati e realizzati.<sup>74</sup> Il presente provvedimento è inteso a disciplinare in maniera unitaria la confisca dei veicoli e la loro realizzazione (art. 90a disegno LCStr). Lo stesso provvedimento è stato chiesto da quattro interventi parlamentari.<sup>75</sup>

La confisca di un veicolo a motore rappresenta un intervento nella garanzia della proprietà tutelata dall'articolo 26 Cost. Un intervento del genere deve rispettare il principio della proporzionalità. La confisca del veicolo a motore è quindi proporzionata e giustificata solo in casi eccezionali, a seconda delle circostanze specifiche. La proposta di consentire ai tribunali di confiscare veicoli a motore tiene conto dei principi sanciti dalla Costituzione. Non significa quindi che ogni grave violazione delle norme della circolazione debba portare automaticamente alla confisca del veicolo a motore utilizzato. È possibile avvalersi della possibilità di confisca solo se la violazione delle norme della circolazione è stata commessa senza scrupoli e se la

<sup>72</sup> RS 641.81

<sup>73</sup> RS 741.013

<sup>74</sup> Ad es. San Gallo e Zurigo. Articolo pubblicato sul quotidiano «Schaffhauser Nachrichten» il 6.2.2010, «Auto-Konfiskation ist gängige Praxis» in; [www2.shn.ch/index.php?page=archivdetail&rub=news&detail=275924](http://www2.shn.ch/index.php?page=archivdetail&rub=news&detail=275924) (15.9.2010).

<sup>75</sup> 04.3472 Postulato Hochreutener del 29.9.2004, Piano di misure contro i pirati della strada; 04.3512 Postulato Teuscher del 6.10.2004, Stop ai pirati della strada; 09.447 Iniziativa parlamentare Malama del 10.6.2009, Confisca dei veicoli dei pirati della strada; 09.450 Iniziativa parlamentare Teuscher del 10.6.2009, Realizzazione dei veicoli dei pirati della strada per indennizzare le vittime.

confisca è indicata a impedire all'autore di commettere altre violazioni gravi delle norme della circolazione. Il tribunale giudicante deve formulare una previsione.

Se il veicolo è di proprietà di terzi, è comunque possibile procedere alla confisca ma solo se l'autore ne potrebbe ancora disporre, come nel caso in cui il veicolo appartenga a un familiare o sia stato ottenuto in prestito da un conoscente. Se il veicolo è stato ottenuto in leasing o è noleggiato, già la sola confisca e restituzione del veicolo al proprietario potrà impedire all'autore di commettere ulteriori violazioni gravi delle norme della circolazione. Sarà dunque compito del tribunale verificare, caso per caso, se siano date le condizioni per la confisca e la realizzazione.

Ai sensi dell'articolo 442 capoverso 4 del Codice di diritto processuale penale svizzero del 5 ottobre 2007<sup>76</sup>, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2011 le spese procedurali potranno essere compensate con valori patrimoniali sequestrati; è anche possibile – al di là delle disposizioni contenute nell'articolo 73 CP – versare il ricavo a un'organizzazione di aiuto alle vittime, una soluzione che potrebbe essere indicata proprio nei casi di «pirateria stradale».

Sulla base dei risultati della procedura di consultazione, la LCStr non contempla la distruzione dei veicoli a motore originariamente proposta, in quanto è sufficiente la possibilità in tal senso prevista dall'articolo 69 CP.

#### **1.3.2.24 Divieto di segnalare controlli della circolazione a pagamento**

Durante la procedura di consultazione è stata sollevata la questione se estendere il numero delle azioni punibili nel caso di segnalazione dei radar (oggi art. 99 n. 8 LCStr). Le opinioni in merito erano estremamente diverse. Basandosi sulle risposte dei partecipanti alla procedura di consultazione, il Consiglio federale propone ora che le segnalazioni di controlli di polizia effettuati da postazioni fisse o mobili debbano essere vietate solo se vengono diffuse pubblicamente (ad es. via radio, Internet, SMS) o dietro compenso (come servizio a pagamento). Le segnalazioni che non vengono effettuate dietro compenso e non sono diffuse pubblicamente non saranno vietate.

Per i casi gravi di messa in commercio di rivelatori di radar e segnalazione è proposta una pena più severa, ossia una pena detentiva fino a tre anni o una pena pecuniaria (art. 98a disegno LCStr).

#### **1.3.2.25 Impegno a favore di un perseguimento penale transfrontaliero**

Questo provvedimento raggruppa le competenze del Consiglio federale, distribuite in varie disposizioni, di stipulare trattati internazionali in materia di circolazione stradale (art. 106a disegno LCStr).

La repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali sarà facilitata in parte anche dalle disposizioni sulla cooperazione in materia giudiziaria contenute nell'Accordo del 26 ottobre 2004<sup>77</sup> tra la Confederazione Svizzera, l'Unione europea e la Comunità europea, riguardante l'associazione della Svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen. Sul modello dell'Accordo di polizia tra Svizzera e Germania<sup>78</sup> (art. 34–41) in futuro si mirerà ad affidare l'esecuzione delle multe allo Stato di domicilio. Allo Stato richiedente, in cui è stato commesso il reato, non è addossato alcun costo (art. 40); in cambio lo Stato di domicilio esecutore può conservare il ricavo dell'esecuzione e le spese fissate nella decisione.

Se al Consiglio federale viene attribuita la competenza di concludere simili trattati circoscritti alle infrazioni stradali, può concludere i corrispondenti accordi con gli Stati più importanti. In questo modo si potrà fare in modo che un numero maggiore di conducenti stranieri siano chiamati a rispondere delle infrazioni commesse e che si riducano i «privilegi», che suscitano malcontento, delle persone domiciliate all'estero.

### **1.3.2.26 Coordinamento della procedura della multa disciplinare**

Secondo la legge del 24 giugno 1970<sup>79</sup> sulle multe disciplinari (LMD) la procedura della multa disciplinare è una procedura semplificata adottata nel caso di infrazioni considerate bagatelle. Poiché le multe disciplinari vengono comminate per contravvenzioni ai sensi dell'articolo 103 CP, trovano applicazione anche i rispettivi principi del diritto penale. Con la presente revisione si intende discostarsi da uno di questi principi nel senso che non dovrà più essere punita soltanto la persona che ha commesso l'infrazione, ma potrà essere punito anche il detentore del veicolo, se l'autore non è noto alla polizia. È spesso il caso di infrazioni commesse nel traffico stazionario e in occasione di controlli automatici della circolazione senza posto di blocco (ad es. velocità, passaggio col semaforo rosso). Se l'autore non è noto, in futuro, di norma, la multa dovrà essere pagata dal detentore del veicolo indicato sulla licenza di circolazione. Si potrà in questo modo attenuare il seguente problema: da un lato per i familiari esiste il diritto al rifiuto di testimoniare, e quindi il detentore non deve «tradire» il suo parente. Dall'altro molte società spesso non sono in grado o non sono disposte a rivelare alla polizia il nome della persona che stava utilizzando il veicolo al momento in cui veniva commessa l'infrazione. La polizia può naturalmente avviare indagini per identificare l'effettivo conducente, ma questo lavoro di indagine non è in alcun modo proporzionato all'importo previsto della multa. Anche le tasse giudiziarie coprono in rarissimi casi le spese per il lavoro svolto dalle autorità e quindi questi costi devono essere sostenuti dalla collettività, il che suscita malcontento.

La nuova regolamentazione (art. 4–6 dell'avamprogetto LMD; disegno LMD) limita determinati diritti del detentore del veicolo, il quale tuttavia decide in definitiva sotto la propria responsabilità se pagare la multa e chiedere l'importo a chi ha commesso

<sup>77</sup> RS 0.362.31

<sup>78</sup> Accordo del 27 aprile 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla cooperazione transfrontaliera in materia di polizia e giudiziaria,

RS 0.360.136.1

<sup>79</sup> RS 741.03



l'infrazione (decidendo di non lasciargli in futuro più guidare il proprio veicolo) o se segnalarne il nome. Durante la procedura penale ordinaria il detentore del veicolo ha la possibilità di indicare il nome e l'indirizzo di chi era effettivamente alla guida del veicolo o di fornire indicazioni sufficienti sulla sua identità in modo che possa essere individuato. Ovviamente il detentore del veicolo non è tenuto a pagare se riesce a dimostrare in maniera convincente che il veicolo è stato utilizzato contro la sua volontà e non ha potuto evitarlo malgrado la dovuta diligenza, ad esempio in caso di furto del veicolo.

Il fatto di attribuire una maggiore responsabilità ai detentori di veicoli nell'ambito delle infrazioni considerate bagatelle appare indicato sotto l'aspetto di una gestione amministrativa e dei processi economica, senza che per essi vengano a crearsi svantaggi ingiustificati. In primo luogo possono decidere a chi mettere a disposizione il proprio veicolo e in secondo luogo la multa non comporta ulteriori ripercussioni, dato che una volta pagata, non possono essere conservate informazioni relative alla persona. La procedura della multa disciplinare è anonima e non comporta mai un'iscrizione nel casellario giudiziale (art. 9 lett. f dell'ordinanza VOSTRA del 29 settembre 2006<sup>80</sup>) o una misura amministrativa.

## **1.4 Procedura di consultazione**

### **1.4.1 Risultati della procedura di consultazione**

Il 5 novembre 2008 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione su Via sicura che si è conclusa il 15 marzo 2009. Oltre ai destinatari previsti ai sensi dell'articolo 4 capoverso 2 lettere a–d della legge sulla consultazione del 18 marzo 2005<sup>81</sup> (LCo) sono state invitate 421 organizzazioni; 108 destinatari interpellati hanno inviato il loro parere al DATEC o all'USTRA. Sono inoltre pervenuti 91 pareri di organizzazioni e persone che non erano state interpellate.

Gli sforzi compiuti dalla Confederazione per migliorare la sicurezza sulle strade sono stati in gran parte accolti positivamente. In particolare 24 Cantoni e la maggioranza dei partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale (PEV, PES, PS; con qualche riserva anche PPD e PLR) sostengono l'idea di compiere ulteriori sforzi per migliorare la sicurezza nel traffico stradale. L'avamprogetto è stato sostanzialmente respinto da due Cantoni. Il Cantone di Neuchâtel era dell'opinione che non fosse proporzionato, mentre il Cantone di Svitto riteneva che l'ultima revisione della LCStr (in vigore dal 2005) sia troppo recente perché se ne possano vedere gli effetti e che quindi sia necessario attendere prima di apportare nuove modifiche; a suo avviso sarebbe inoltre impensabile che i Cantoni possano attuare le misure previste da Via sicura senza disporre di risorse supplementari. Il programma Via sicura viene categoricamente respinto dall'UDC che vede violato il principio della proporzionalità, teme un massiccio aumento della burocrazia nonché un controllo eccessivo e la criminalizzazione degli utenti della strada che si comportano correttamente.

I partecipanti alla procedura di consultazione si sono opposti segnatamente a quelle misure che avrebbero comportato obblighi per tutti gli utenti della strada.<sup>82</sup>

<sup>80</sup> RS 331

<sup>81</sup> RS 172.061

<sup>82</sup> In merito alla procedura di consultazione, in particolare il rapporto sui risultati: [www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2008.html#UVEK](http://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2008.html#UVEK) (15.9.2010).

Il 3 febbraio 2010 il nostro Collegio ha preso atto dei risultati della procedura di consultazione, ha definito le misure da portare avanti e incaricato il DATEC di elaborare un messaggio.<sup>83</sup> Il messaggio si basa sull'avamprogetto posto in consultazione e tiene conto delle principali obiezioni, osservazioni e proposte formulate durante la procedura di consultazione. Per quanto riguarda la motivazione e la valutazione delle singole misure portate avanti cfr. n. 1.3.2.

#### **1.4.2 Misure scartate**

Dopo la procedura di consultazione, il pacchetto di misure Via sicura è stato rielaborato in modo tale che non contenga praticamente più alcuna misura «capillare», applicabile a tutti gli utenti della strada. Mediante misure mirate destinate a gruppi di destinatari specifici e ai loro deficit, si persegue l'obiettivo di ridurre in maniera significativa il numero degli incidenti mortali e con feriti gravi. Qui di seguito verranno illustrate le misure che il Consiglio federale non intende portare avanti in base a quanto deciso il 3 febbraio 2010.

##### **1.4.2.1 Sostegno finanziario dell'attuazione**

Nella procedura di consultazione è stato proposto di coprire gli oneri supplementari sostenuti dai poteri pubblici aumentando il supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore e/o con un impiego vincolato delle multe a favore di misure volte ad aumentare la sicurezza stradale. Ciò avrebbe comportato maggiori imposte e un sostegno finanziario dei Cantoni. Nessuna delle varianti proposte ha ottenuto la maggioranza. Sono state respinte con 7 voti contro 3 (per quanto riguarda le ripercussioni cfr. n. 1.2.2).

##### **1.4.2.2 Perfezionamento obbligatorio**

In base a questa proposta, tutti i titolari di una licenza di condurre avrebbero dovuto seguire un perfezionamento di un giorno ogni dieci anni, eccetto coloro che sono già soggetti all'obbligo di perfezionamento sancito nell'ordinanza sull'ammissione degli autisti del 15 giugno 2007<sup>84</sup> (OAut). L'obbligo generale di perfezionamento è stato respinto da una larga maggioranza (tra l'altro da 21 Cantoni, 3 partiti e tutte le associazioni mantello). I Cantoni competenti dell'attuazione hanno respinto il provvedimento principalmente a causa degli elevati oneri che comporterebbe e dei dubbi relativi al rapporto costi-benefici. Molti di coloro che si opponevano a questa misura temevano che a fronte dell'elevato numero di corsi proposti, non sarebbe possibile garantirne la qualità, e di conseguenza non si otterrebbe l'effetto auspicato per la sicurezza stradale. Anziché rendere il perfezionamento obbligatorio, si intende sostenere maggiormente il perfezionamento volontario.

<sup>83</sup> Comunicato stampa sulla decisione del Consiglio federale del 3 febbraio 2010; [www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=31468](http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=31468) (15.9.2010).

<sup>84</sup> RS 741.521

### **1.4.2.3                    Divieto per i conducenti di autofurgoni di guidare sotto l'influsso dell'alcol**

La proposta di vietare ai conducenti professionali di autofurgoni di guidare sotto l'influsso dell'alcol è stata respinta da 17 Cantoni e accolta positivamente da 8. Per quanto riguarda i partiti, le associazioni mantello e le altre organizzazioni, il rapporto tra sostenitori e oppositori era equilibrato. Nell'attuare questa misura sarebbe difficile distinguere tra un impiego del mezzo a scopi professionali (e che comporterebbe quindi il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol) o un uso privato (nel qual caso vige la regola dello 0,5 per mille). Una simile differenziazione non sarebbe applicabile nella pratica e pertanto il Consiglio federale ha deciso di abbandonare questa misura.

### **1.4.2.4                    Obbligo di informazione alla consegna di medicinali**

In base all'obbligo di informazione previsto dall'avamprogetto posto in consultazione, a ogni consegna di medicinali, i medici e i farmacisti avrebbero dovuto segnalare al cliente e al paziente la possibilità che il prodotto consegnato possa pregiudicare la capacità di guida. Questa misura non viene portata avanti perché il foglietto illustrativo contiene già le indicazioni in merito e specifica se il medicamento può avere effetti negativi sulla capacità di guida. I medici e i farmacisti sottostanno in generale all'obbligo di informazione. Iscrivere dunque un simile obbligo nella LCStr non influirebbe minimamente sul fatto che in un caso concreto sarebbe pressoché impossibile dimostrare l'inosservanza dell'obbligo di informazione.

### **1.4.2.5                    Creazione di tribunali della circolazione**

Questa misura mirava, attraverso la creazione di tribunali della circolazione, a semplificare, snellire e rendere unitarie le procedure relative alle infrazioni. 22 Cantoni, 2 partiti, 5 associazioni mantello e 40 organizzazioni hanno respinto la misura, mentre 4 Cantoni, 3 partiti e 32 organizzazioni erano a favore. Vista la resistenza opposta dai Cantoni, il Consiglio federale ha deciso che questi tribunali della circolazione non possono essere introdotti. Inoltre, già in occasione della revisione della parte generale del CP il legislatore federale aveva respinto la proposta che i tribunali penali possano comminare sanzioni amministrative (in particolare revoca della licenza di condurre).

### **1.4.2.6                    Requisiti minimi per l'idoneità caratteriale**

Il Consiglio federale intendeva definire a livello normativo requisiti minimi per l'idoneità caratteriale. Molti partecipanti alla procedura di consultazione hanno espresso il timore che venisse introdotta una verifica sistematica dell'idoneità caratteriale e hanno pertanto respinto questa misura, la quale tuttavia non era mai stata intesa in tal senso. I requisiti minimi per i conducenti possono essere già verificati ai sensi degli articoli 14 e 25 LCStr. La rinuncia a questa misura ha come conseguenza

il fatto che, come è avvenuto finora, è la prassi vigente a definire l'idoneità caratteriale alla guida e non un'ordinanza del Consiglio federale. In futuro, quest'ultimo definirà comunque una serie di misure di garanzia della qualità uniformate a livello nazionale per l'accertamento dell'idoneità alla guida (cfr. commento all'art. 25 cpv. 3 lett. f disegno LCStr).

## 1.5 **Compatibilità tra i compiti e le finanze<sup>85</sup>**

L'ultima grande revisione della LCStr ha dimostrato quanto siano importanti le misure giuridiche per garantire la sicurezza sulle strade svizzere. Dall'entrata in vigore di queste misure, nel 2005, il numero dei morti sulle strade è sceso del 15 per cento (2005: 409, 2009: 349), quello dei feriti gravi del 7 per cento (2005: 5059, 2009: 4708).<sup>86</sup> In base ai calcoli dell'upi, attuando tutte le misure proposte con il presente messaggio, si può prevedere un risultato analogo, ossia una riduzione massima, nell'arco di 10 anni, di 90–100 decessi e di 1100–1200 ferimenti gravi all'anno, quindi mediamente, nei primi dieci anni, da 60 a 70 decessi e da 750 a 850 ferimenti gravi in meno all'anno.

Meno vittime di incidenti stradali significano meno costi, laddove si distingue tra costi materiali evitati che la collettività deve sostenere per le vittime del traffico e i costi immateriali evitati. I costi materiali sono costituiti dai costi diretti e indiretti: i primi comprendono le spese sostenute per la cura, la guarigione e i danni materiali; i secondi si esprimono in termini di inabilità al lavoro, costi per la sostituzione di una persona sul posto di lavoro, costi per gli interventi della polizia e costi giudiziari nonché costi amministrativi dell'assicurazione. I costi immateriali sono dolore, sofferenza e preoccupazioni delle vittime o dei loro familiari. Complessivamente, i costi materiali (diretti e indiretti) e quelli immateriali costituiscono i costi economici. Le seguenti considerazioni riguardano unicamente i costi e i benefici materiali delle misure proposte:

Nel 2007 gli incidenti stradali che hanno richiesto prestazioni mediche o assicurative hanno causato costi materiali pari a 5 miliardi di franchi, di cui 1,6 miliardi riguardavano gli incidenti registrati dalla polizia.

Considerati sull'arco di dieci anni, i benefici materiali di tutte le misure proposte nel messaggio ammontano complessivamente<sup>87</sup> a un importo massimo di 660 milioni di franchi all'anno o mediamente 490 milioni di franchi all'anno, di cui max. 270 e, rispettivamente, in media 190 milioni di franchi all'anno riguarderanno gli incidenti registrati dalla polizia.

Oltre a indicare i benefici del pacchetto di misure, è importante definire quanto costa la sua attuazione e chi sostiene questi costi. I costi si produrranno soprattutto là dove gli utenti della strada dovranno agire autonomamente, ad esempio per sottoporsi alla verifica dell'idoneità alla guida o per seguire una formazione complementare. Di conseguenza, oltre l'80 per cento di chi ha commesso un'infrazione o ha causato un

<sup>85</sup> Tutte le indicazioni sono tratte dal rapporto intermedio dell'upi del 12 agosto 2010 «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten».

<sup>86</sup> Fonte: UST

<sup>87</sup> Compresi gli incidenti non registrati dalla polizia e gli incidenti con feriti lievi e danni materiali.

incidente sostiene i costi. I costi restanti riguardano soprattutto gli investimenti dei Cantoni nell'infrastruttura stradale. Secondo le stime dell'upi, nei primi 10 anni, i costi economici complessivi ammontano mediamente a 270 milioni di franchi all'anno.

Se si confrontano i costi medi dei primi 10 anni con i benefici materiali medi, dai calcoli dell'upi risulta un'eccedenza sul piano dei benefici di 220 milioni di franchi all'anno: nel caso delle misure proposte l'eccedenza sarebbe notevolmente maggiore se venissero considerate anche le ripercussioni sui costi immateriali.

## **1.6 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo e internazionale**

### **1.6.1 Generalità**

Negli ultimi anni, molti Paesi europei hanno messo a punto un piano d'azione nazionale, un programma per la sicurezza stradale o obiettivi quantificati in materia di sicurezza della circolazione.

Una maggiore sicurezza stradale richiede innanzitutto l'adozione di misure a livello nazionale. Oggigiorno tuttavia, risultano altrettanto importanti gli scambi di esperienze, le cooperazioni e l'armonizzazione di misure a livello internazionale. Per questo motivo, diverse organizzazioni internazionali si impegnano a favore di una maggiore sicurezza stradale, segnatamente la Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE), l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), il Forum internazionale dei trasporti (ITF) e l'Unione europea (UE).

La facilitazione del traffico merci e viaggiatori internazionale, in particolare per quel che riguarda la sicurezza, è uno degli obiettivi prioritari dell'UN/ECE. A questo scopo, ha emanato numerose convenzioni e risoluzioni nel settore della circolazione stradale. Agli Stati membri, ad esempio, si raccomanda di armonizzare le disposizioni nazionali sui controlli tecnici dei veicoli e sulle norme stradali e, parallelamente, di adottare misure per quel che attiene tasso alcolemico, eccessi di velocità, comunicazione, educazione, formazione, pedoni, ciclisti, bambini ecc. (risoluzioni globali). La Svizzera è rappresentata in diversi gruppi di lavoro dell'UN/ECE, tra l'altro nel Gruppo di lavoro sulla sicurezza stradale («Working Party on Road Traffic Safety»).

### **1.6.2 Diritto comparato con l'Unione europea**

Nel libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» (2001), la Commissione europea ha fissato l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero di morti sulle strade europee. In questo contesto, la Commissione ha elaborato il «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale» («Salvare 20 000 vite sulle nostre strade – una responsabilità condivisa», 2003). Nel complesso, ha proposto 60 misure nei settori comportamento nel traffico, sicurezza dei veicoli, infrastruttura stradale, trasporto professionale di merci e passeggeri, soccorso e assistenza alle vittime della strada nonché raccolta, analisi e diffusione dei dati

sugli incidenti.<sup>88</sup> Inoltre, la Commissione ha lanciato la «Carta europea della sicurezza stradale», con l'intento di coinvolgere il maggior numero possibile di responsabili nel programma d'azione summenzionato. La Carta è una comunità in azione dell'UE con l'obiettivo (programma d'azione) di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali nei Paesi dell'UE<sup>89</sup>.

L'ambizioso obiettivo, fissato nel 2001, di dimezzare entro il 2010 il numero dei morti sulle strade non è stato raggiunto; si registrano comunque notevoli progressi e si stima ad esempio che il numero dei morti si ridurrà di oltre il 40 per cento (rispetto alla riduzione del 25 % registrata nel decennio scorso; cfr. n. 1.1.1).

Il 20 luglio 2010 la Commissione ha pubblicato un nuovo programma, altrettanto ambizioso, per promuovere la sicurezza stradale: esso è inteso a dimezzare il numero dei morti sulle strade europee nel prossimo decennio. Il programma prevede una serie di misure a livello europeo e nazionale incentrate sulla sicurezza dei veicoli, sulla sicurezza dell'infrastruttura e sul comportamento degli utenti della strada<sup>90</sup>.

### **1.6.3 Rapporto con il diritto europeo e il diritto internazionale**

Vari trattati internazionali concernono il traffico stradale.

I più importanti sono:

- la Convenzione dell'8 novembre 1968<sup>91</sup> sulla circolazione stradale; la Convenzione dell'8 novembre 1968<sup>92</sup> sulla segnaletica stradale e gli accordi europei del 1° maggio 1971<sup>93</sup> che le completano;
- l'Accordo sui trasporti terrestri<sup>94</sup>. Nell'ambito di questo accordo, la Svizzera ha recepito varie direttive europee in materia di sicurezza stradale nell'allegato 1 dell'accordo. Queste direttive riguardano ad esempio l'introduzione dell'odocronografo digitale per i mezzi pesanti adibiti al trasporto di merci e di persone, i controlli del traffico pesante e il trasporto di merci pericolose su strada e rotaia.

Le misure di Via sicura non sono in contraddizione con le norme internazionali e in parte le completano. La compatibilità con il diritto dell'Unione europea è assicurata. La maggior parte delle misure non è oggetto di norme UE; nei casi in cui esistono norme in materia, si rinvia, per quanto riguarda le corrispondenti misure, al rapporto con il diritto UE. In particolare, le misure proposte non sono in contraddizione con gli accordi bilaterali fra la Svizzera e l'Unione europea e non creano ostacoli tecnici al commercio. Va ricordato che la UE sta lavorando a progetti simili e in parte identici (ad es. luci diurne che verranno rese obbligatorie; etilometro blocca-motore,

<sup>88</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/interactions\\_industry\\_policies/l24257\\_it.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/l24257_it.htm) (29.9.2010)

<sup>89</sup> [www.erscharter.eu/it](http://www.erscharter.eu/it)

<sup>90</sup> [www.etsc.eu/documents/20%2007%20-%20ETSC%20PR%202011-2020%20RS%20Programme\\_final%20MEMO.pdf](http://www.etsc.eu/documents/20%2007%20-%20ETSC%20PR%202011-2020%20RS%20Programme_final%20MEMO.pdf) (15.9.2010)

<sup>91</sup> RS **0.741.10**

<sup>92</sup> RS **0.741.20**

<sup>93</sup> RS **0.741.101, 0.741.201**

<sup>94</sup> RS **0.740.72**

limitazione della durata di validità della licenza di condurre, accertamenti medici unificati ecc.).

La Svizzera, a causa della quota relativamente elevata di veicoli esteri che circolano sulle sue strade, è particolarmente interessata a un'armonizzazione internazionale delle norme: per questa ragione occorre adottare misure che rafforzino ulteriormente le relazioni con l'estero e inserire nel diritto internazionale le misure volte a incrementare la sicurezza stradale.

## 1.7 Attuazione

L'attuazione delle misure può basarsi sulle strutture federali e cantonali esistenti.

## 1.8 Interventi parlamentari

Le modifiche di legge proposte permettono di togliere di ruolo i seguenti interventi parlamentari:

- Il *postulato Marty Kälin* del 7 maggio 2004 «Mantenimento dell'idoneità a condurre» (04.3249; N 8.10.04) incarica il Consiglio federale di illustrare in che modo possa essere mantenuta e migliorata nel corso degli anni l'idoneità alla guida dei conducenti e in che modo si possa assicurare che i conducenti di veicoli a motore conoscano le nuove disposizioni e prescrizioni della circolazione stradale e vi si attengano. L'obbligo di perfezionamento per tutti i conducenti di veicoli a motore proposto dal Consiglio federale nella procedura di consultazione non ha riscosso consensi; vengono però proposti una formazione complementare obbligatoria per i conducenti in infrazione (n. 1.3.2.7 e commento all'art. 16e disegno LCStr) nonché un obbligo di informazione per le autorità che non richiede alcuna modifica della legge.
- Il *postulato Marty Kälin* del 18 giugno 2004 «Evitare gli incidenti stradali gravi che coinvolgono gli autocarri» (04.3404; N 8.10.04) incarica il Consiglio federale di esaminare e di fare rapporto sulle misure suscettibili di impedire gravi incidenti che coinvolgono autocarri, in particolare sulle autostrade e nelle gallerie (ad es. con una corrispondente modifica della segnalazione) e di sottoporre al Parlamento, se necessario, un disegno sulle rispettive modifiche di legge o di adeguare le ordinanze. Le misure relative alla sicurezza dell'infrastruttura (n. 1.3.2.1 e commento all'art. 6a disegno LCStr) e per l'ottimizzazione della statistica degli incidenti stradali (n. 1.3.2.21 e commento all'art. 89i disegno LCStr) rispondono a questa esigenza. Anche il divieto degli autotreni (n. 1.3.2.2 e commento all'art. 9 cpv. 1 ultimo periodo disegno LCStr) e l'obbligo di circolare con le luci accese anche nelle ore diurne (n. 1.3.2.14 e commento all'art. 41 cpv. 1 disegno LCStr) contribuirà al raggiungimento di questi obiettivi. Per i conducenti di autocarri e di autobus si intende introdurre il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol (n. 1.3.2.13 e commento all'art. 31 cpv. 2<sup>bis</sup> disegno LCStr).

- Il *postulato Hochreutener* del 29 settembre 2004 «Piano di misure contro i pirati della strada» (04.3472; N 17.12.04) invita il Consiglio federale a esaminare in che modo si possa procedere, mediante un ampio pacchetto di misure, contro i pirati della strada. La revisione della legge proposta comprende misure mirate riferite a gravi violazioni delle prescrizioni in materia di velocità, ad esempio l'accertamento obbligatorio dell'idoneità alla guida nel caso di violazioni delle norme della circolazione facenti desumere mancanza di rispetto nei confronti degli altri utenti della strada (n. 1.3.2.6 e commento all'art. 15d disegno LCStr), la formazione complementare obbligatoria dopo una grave violazione dei limiti di velocità (n. 1.3.2.7 e commento all'art. 16e disegno LCStr), il montaggio sul veicolo di un apparecchio per la registrazione dei dati (la cosiddetta «scatola nera») dopo una grave violazione dei limiti di velocità (n. 1.3.2.8 e commento all'art. 17a disegno LCStr) e la confisca del veicolo in caso di violazione grave e senza scrupoli (n. 1.3.2.23 e commento all'art. 90a disegno LCStr).
- Il *postulato Teuscher* del 6 ottobre 2004 «Stop ai pirati della strada» (04.3512; N 17.12.04) incarica il Consiglio federale di esaminare le misure atte a contrastare in maniera efficace la pirateria stradale (gravi casi di superamento dei limiti di velocità, e in particolare di elaborare una combinazione di varie misure in quanto così è possibile lottare nel modo più efficace contro la pirateria stradale. La revisione della legge proposta comprende misure mirate contro le violazioni gravi delle norme in materia di velocità, come illustrato nelle osservazioni relative al postulato Hochreutener del 29 settembre 2004 «Piano di misure contro i pirati della strada» (04.3472; N 17.12.04).
- Il *postulato Joder* del 6 ottobre 2004 «LCStr. Nessuna rinuncia ai diritti di regresso in caso di colpa grave» (04.3516; N 17.12.04) incarica il Consiglio federale di esaminare e di fare rapporto sull'opportunità di adeguare le basi legali affinché in futuro, in caso di danno cagionato nella circolazione stradale per negligenza grave non possa più essere escluso il regresso. La proposta di imporre l'obbligo agli assicuratori di responsabilità civile dei veicoli a motore di esercitare l'azione di regresso risponde pienamente a questa esigenza (n. 1.3.2.17 e commento all'art. 65 cpv. 3 disegno LCStr).
- Il *postulato Simoneschi-Cortesi* del 19 giugno 2003 «Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale» (03.3352; N 17.3.05) incarica il Consiglio federale di modificare il capoverso 4 dell'articolo 2 dell'ordinanza del 13 novembre 1962<sup>95</sup> sulle norme della circolazione stradale (ONC): anche per i conducenti che trasportano merci a titolo professionale deve essere vietato il consumo di bevande alcoliche durante l'orario di lavoro e nelle 6 ore precedenti l'inizio del loro turno di lavoro. La revisione della legge proposta intende introdurre il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol per conducenti di autocarri e autobus (n. 1.3.2.13 e commento all'art. 31 cpv. 2<sup>bis</sup> disegno LCStr).
- Il *postulato Joder* del 15 giugno 2005 «Maggiore sicurezza per i motociclisti» (05.3317; N 7.10.05) incarica il Consiglio federale di esaminare la possibilità di adottare misure supplementari per garantire una maggiore sicu-

<sup>95</sup> RS 741.11



rezza per i motociclisti, prendendo in particolare in considerazione la possibilità di una formazione migliore, di requisiti d'esame unitari e migliorie tecniche da apportare alle motociclette. Il pacchetto di misure proposto rende le strade complessivamente più sicure anche per i motociclisti. Le misure specifiche atte a migliorare la formazione e gli esami per i motociclisti verranno portate avanti dal Consiglio federale a livello di ordinanza.

- Il *postulato Hubmann* del 23 marzo 2006 «Provvedimenti contro l'elusione delle multe disciplinari» (06.3119; N 23.06.06) incarica il Consiglio federale di presentare un rapporto, corredato di misure giuridiche, atte ad evitare che una persona possa eludere le multe disciplinari negando la propria colpevolezza e facendo sistematicamente uso del diritto al rifiuto di testimoniare di parenti stretti, coniugi o concubini. Con le misure per il coordinamento della procedura della multa disciplinare si risponde appieno alle richieste di questo postulato (n. 1.3.2.26 e commento agli art. 4–6 disegno LMD).

## **2** **Commento ai singoli articoli**

### **2.1** **Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale**

#### *Ingresso*

L'ingresso attuale si riferisce ancora alle disposizioni della Costituzione previgente. Occorre quindi adattarlo per inserirvi il riferimento alle disposizioni della Costituzione federale del 18 aprile 1999.

#### *Art. 1 cpv. 2*

Le norme della circolazione sono ora disciplinate agli articoli 26–57a.

#### *cpv. 3*

Il capoverso 3 è stato introdotto dalla nuova legge federale del 12 giugno 2009<sup>96</sup> sulla sicurezza dei prodotti (art. 20 cpv. 2 n. 2 LSPPro) ed è entrato in vigore il 1° luglio 2010<sup>97</sup>. Durante la redazione ci si era tuttavia dimenticati di menzionare i rimorchi, lacuna che viene ora colmata.

#### *Art. 2 cpv. 3<sup>bis</sup> primo periodo*

L'abbreviazione «USTRA» viene sostituita con il termine «Ufficio federale delle strade (USTRA)».

#### *Art. 4 cpv. 2*

Modifiche redazionali nel testo francese.

<sup>96</sup> RS **930.11**

<sup>97</sup> RU **2010** 2573; FF **2008** 6513

*Art. 6a* Sicurezza dell'infrastruttura stradale

*cpv. 1*

Oggi giorno, tener conto della sicurezza stradale nella pianificazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture stradali sembra un'ovvietà. Tuttavia, non vi sono ancora a disposizione istruzioni pratiche per tutti gli strumenti. Pertanto, rappresentata dall'USTRA, la Confederazione elaborerà raccomandazioni e direttive che dovranno aiutare i Cantoni e i Comuni a svolgere i loro compiti. Nel fare ciò, bisognerà cercare di ottenere un buon rapporto tra i relativi costi e benefici.

*cpv. 2*

I tratti pericolosi e a rischio d'infortunio sulla rete stradale possono essere individuati ottimizzando la statistica degli incidenti stradali della Confederazione. Rappresentazioni grafiche e analisi approfondite del tipo e delle cause degli incidenti nonché dei punti in cui essi si concentrano, permetteranno ai proprietari delle strade di elaborare un piano efficace per eliminare i pericoli ed effettuare i necessari risanamenti nell'ambito dei lavori di manutenzione ordinari.

*cpv. 3*

Oggi giorno, praticamente tutti i proprietari di strade lavorano già con addetti alla sicurezza. È irrilevante se questo compito sia affidato ad organi interni all'Amministrazione (ad es. la Divisione delle costruzioni o la polizia stradale) oppure esterni (ad es. studio d'ingegneria o addetto alla sicurezza esterno). L'importante è che vi sia un servizio di contatto istituzionalizzato responsabile per le questioni legate alla sicurezza stradale. Soltanto con esperti competenti dotati di una buona formazione è possibile garantire un'infrastruttura stradale più sicura.

*Art. 9 cpv. 1 e 1<sup>bis</sup>*

Questa norma vieta l'immatricolazione e l'entrata in Svizzera dei cosiddetti gigaliner, ossia combinazioni di veicoli che possono raggiungere una lunghezza totale di 25,25 metri e/o un peso totale di 60 tonnellate. La lunghezza massima di 18,75 metri attualmente definita a livello di ordinanza (art. 65 cpv. 2 lett. f ONC), deve essere fissata nella legge come chiesto dalla mozione 10.3342 della Commissione dei trasporti e delle comunicazioni CS (No agli autotreni di 60 tonnellate sulle strade svizzere) e confermato nella relativa risposta del Consiglio federale. Il capoverso 1<sup>bis</sup> corrisponde all'attuale articolo 9 capoverso 1 primo e secondo periodo.

*cpv. 3 secondo periodo*

Al capoverso 3 sono stati apportati unicamente adattamenti redazionali.

*Art. 14* Idoneità alla guida e capacità di condurre

Le modifiche sono soprattutto di natura formale. Per motivi di sistematica, l'attuale articolo 14 capoverso 2<sup>bis</sup> è diventato l'articolo 15e, l'articolo 14 capoverso 3 è diventato l'articolo 15d capoverso 5 e l'articolo 14 capoverso 4 è diventato l'articolo 15d capoverso 1 lettera e.

*cpv. 1*

Sono ora esplicitamente menzionate le condizioni essenziali per poter guidare un veicolo a motore (idoneità alla guida e capacità di condurre).

*cpv. 2 e 3*

La novità consiste nell'elencare in forma positiva i presupposti per essere idoneo alla guida e possedere la capacità di condurre.

*Art. 14a* Licenza per allievo conducente

*cpv. 1 e 2*

Per motivi di trasparenza, i principi ora disciplinati a livello di ordinanza sono trasferiti nella legge senza subire alcuna modifica dal profilo materiale.

*Art. 15*

*Titolo marginale*

Quest'articolo contiene ora anche prescrizioni sul perfezionamento, che deve quindi essere menzionato nel titolo marginale.

*cpv. 1*

Questo capoverso sancisce ora che, chi accompagna l'allievo conducente deve aver superato il periodo di prova. Dato che in caso d'infrazioni punite con la revoca della licenza, il periodo di prova è prolungato di un anno, si è rinunciato a menzionare una scadenza concreta.

*cpv. 3 e 4*

Il termine «licenza per maestro conducente» viene sostituito con «abilitazione a maestro conducente» adattando dunque la terminologia a quella impiegata nell'ordinanza del 28 settembre 2007<sup>98</sup> sui maestri conducenti (OMaEC).

*cpv. 5*

A seguito del chiaro rifiuto espresso dai partecipanti alla consultazione in merito alla proposta di obbligare tutti i conducenti di veicoli a motore a partecipare a una formazione di perfezionamento (cfr. n. 1.4.2.2), il Consiglio federale può ora emanare solo prescrizioni sul perfezionamento dei conducenti professionali di veicoli a motore. La formazione periodica degli autisti professionisti già introdotta nell'OAuT mantiene la sua base giuridica.

*Art. 15a cpv. 2 e 2<sup>bis</sup>*

Sono disciplinati i presupposti per il rilascio della licenza di condurre in prova. Il contenuto del capoverso 2<sup>bis</sup> corrisponde all'attuale articolo 15a capoverso 2 lettera b. Allo scadere del periodo di prova, la licenza di condurre definitiva non è più rilasciata a tempo indeterminato. Il rilascio della licenza di condurre definitiva è disciplinato all'articolo 15b.

*Art. 15b* Licenza di condurre definitiva

Il capoverso 1 corrisponde dal profilo contenutistico all'attuale articolo 14 capoverso 1. Il capoverso 2 corrisponde all'attuale articolo 15a capoverso 2. La licenza di condurre è ora rilasciata solo per una durata limitata.

*Art. 15c* Validità delle categorie delle licenze di condurre

*cpv. 1*

Le licenze di condurre sono ora rilasciate solo per una durata limitata.

*cpv. 2*

Questo capoverso inasprisce il disciplinamento vigente in quanto aggiunge l'obbligo di fornire la prova di una sufficiente acuità visiva tra i 50 e i 70 anni. A partire dai 70 anni rimane invariato l'obbligo di sottoporsi ogni due anni ad una visita di controllo medico per accertare l'idoneità alla guida (disciplinato all'art. 15d cpv. 2). Si rinuncia a ridurre la validità della licenza di condurre per adeguarla all'intervallo tra due visite di controllo.

*cpv. 3*

Fino al compimento dei 50 anni, i titolari di licenze di condurre delle categorie C e C1 (autocarri) e D e D1 (autobus) e di autorizzazioni per il trasporto professionale di viaggiatori devono attualmente sottoporsi ogni 5 anni a una visita di controllo di un medico di fiducia. In seguito l'intervallo si riduce a 3 anni. Questa disposizione rimane invariata.

*cpv. 4*

Le licenze di condurre per le categorie che autorizzano a guidare veicoli per il trasporto di persone con più di 8 posti escluso il conducente non devono più essere valide dopo che il loro titolare ha compiuto 70 anni. Per tutte le altre categorie non è previsto un limite di età.

*cpv. 5*

Nella legge vanno ora definiti solo gli elementi principali della limitazione della validità delle licenze e le condizioni essenziali per il loro rinnovo. Il Consiglio federale disciplina i particolari in modo tale da minimizzare gli oneri derivanti ai titolari di licenze di condurre dalla diversità delle scadenze delle licenze delle categorie professionali e non professionali e dalla limitazione della validità delle carte di qualificazione del conducente secondo l'OAut. Anche le licenze di condurre per i veicoli di potenza e velocità minime vanno ora rilasciate a durata limitata. Tuttavia, il Consiglio federale prevede di sancire validità più lunghe per i ciclomotori (oggi in genere biciclette elettriche) e i veicoli agricoli.

*cpv. 6*

Se i controlli medici evidenziano la presenza di una malattia degenerativa che pregiudica sempre più l'idoneità alla guida, può essere opportuno ridurre la validità delle licenze di condurre e ordinare controlli medici con più frequenza.

*Art. 15d*      Accertamento dell' idoneità alla guida o della capacità di condurre

*cpv. 1*

Se vi sono dubbi sull' idoneità alla guida, in linea principio vanno ordinati i necessari accertamenti in merito. Il capoverso 1 non elenca in modo esaustivo i casi principali.

*lett. a*

Dal punto di vista medico l' accertamento dell' idoneità alla guida è opportuno per le persone che hanno condotto un veicolo a motore con una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore all' 1,6 per mille. Per raggiungere questo tasso alcolemico, un uomo medio deve aver consumato nell' arco di due ore circa 2,5 litri di birra o 1 litro di vino. Con un valore così elevato si è dinanzi a un problema di abuso o si è addirittura prossimi alla dipendenza<sup>99</sup>.

*lett. b*

Gli accertamenti mirano a verificare da un lato la guida sotto l' influsso di stupefacenti e, dall' altro, la presenza a bordo di «droghe pesanti» come ad esempio cocaina ed eroina anche se al momento del controllo la persona non si trovava sotto l' influsso di tali sostanze. L' elevato rischio di dipendenza di chi fa uso di «droghe pesanti» giustifica gli accertamenti su persone che al momento del controllo non si trovavano sotto l' influsso di droghe. Invece, chi porta in auto «droghe leggere» (ad es. canapa), deve essere sottoposto ad una verifica dell' idoneità alla guida solo se guida in stato di inattitudine.

*lett. c*

Quando una persona commette le violazioni citate si è prossimi ad un deficit caratteriale. Chi mette in pericolo la vita altrui per negligenza grave o addirittura intenzionalmente, ad esempio con brusche frenate in autostrada, chi organizza corse illegali o viola eccessivamente i limiti di velocità, deve sottoporsi a un esame di verifica.

*lett. d e cpv. 4*

Le persone con disabilità fisiche hanno molte possibilità di ristabilire la loro idoneità alla guida (in particolare apportando modifiche ai veicoli). Problematica è invece la situazione delle persone con disabilità psichiche. In questi casi occorre verificare se la malattia psichica è compatibile con una guida sicura di veicoli a motore. Per questo motivo, in futuro gli uffici cantonali AI devono poter notificare all' autorità competente in materia di circolazione stradale i dati necessari a valutare l' idoneità alla guida e la capacità di condurre. Se viene fatta una notifica di questo tipo, l' autorità competente in materia di circolazione stradale effettua i necessari accertamenti. Il diritto di notifica degli uffici cantonali AI è ora sancito nella legge federale del 19 giugno 1959<sup>100</sup> su l' assicurazione per l' invalidità (LAI) (art. 66a cpv. 1<sup>bis</sup> disegno LAI; cfr. commento in merito). Dato che gli uffici AI non possono sapere se

<sup>99</sup> Stephan E., «Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttären in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte», in: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* n. 23 (1986), pagg. 2-9; Krüger H.P., *Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikohörender Faktoren*, Gustav Fischer Verlag, Stoccarda 1995.

<sup>100</sup> RS 831.20

una persona è autorizzata a condurre oppure no, le autorità cantonali d'immatricolazione forniscono loro informazioni al riguardo.

*lett. e e cpv. 3*

Come nel diritto vigente, i medici devono avere la possibilità di segnalare alle autorità cantonali competenti in materia di circolazione stradale, le persone che non ritengono idonee alla guida. Anche in futuro si rinuncia a sancire un obbligo di notifica in quanto sarebbe difficilmente attuabile e inoltre potrebbe deteriorare in modo permanente il rapporto tra medico e paziente.

*cpv. 2*

Come finora, dal compimento dei 70 anni i conducenti devono sottoporsi ogni due anni a un controllo medico che attesti la loro idoneità alla guida. L'autorità cantonale deve dunque continuare a convocare ogni due anni gli ultrasessantenni alle visite mediche di controllo. Se il controllo medico evidenzia la presenza di una malattia degenerativa che pregiudica sempre più l'idoneità alla guida, può essere opportuno ordinare controlli medici con più frequenza.

*cpv. 5*

Se vi sono dubbi sulla capacità di condurre è possibile adottare misure al riguardo. La capacità di condurre comprende da un lato la conoscenza delle norme della circolazione, dei segnali e delle demarcazioni. Dall'altro, include anche la capacità di guidare un veicolo a motore senza mettere in pericolo gli altri utenti della strada e di saper interpretare correttamente e reagire in modo adeguato di fronte alle condizioni del traffico. In base alla lacuna individuata è stabilita la misura da adottare.

*Art. 15e*          Periodo d'attesa in seguito a guida senza licenza

L'articolo 15e corrisponde all'attuale articolo 14 capoverso 2<sup>bis</sup>.

*Art. 16a cpv. 1 lett. a, 16b cpv. 1 lett. a e 16c cpv. 1 lett. a e c-f*

In questi articoli è aggiunto il valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito. Si vedano in merito i commenti all'articolo 55 del disegno LCStr e i commenti relativi alla modifica dell'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale (n. 2.3).

*Art. 16a cpv. 1 lett. c, 16b cpv. 1 lett. b<sup>bis</sup>*

Ora la violazione del divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol, sancito dall'articolo 31 capoverso 2<sup>bis</sup>, è inserita nell'elenco delle infrazioni lievi (art. 16a cpv. 1 lett. c) e di quelle medio gravi (art. 16b cpv. 1 lett. b<sup>bis</sup>). Si vedano in merito i commenti all'articolo 31 capoverso 2<sup>bis</sup> del disegno LCStr e il numero 1.3.2.13.

*Art. 16c<sup>bis</sup> cpv. 2 terzo periodo*

Poiché l'articolo 104b è stato stralciato, il rimando deve essere adeguato.

*Art. 16e*            Formazione complementare in caso di revoca della licenza di condurre

*cpv. 1*

Vanno sviluppati vari modelli di corso in funzione del tipo di reato (abuso di alcol, di stupefacenti o altri tipi di reati). I requisiti dei corsi della formazione complementare e dei rispettivi organizzatori riconosciuti dall'autorità vanno stabiliti nelle disposizioni d'esecuzione in modo uniforme per tutta la Svizzera: il corso deve durare almeno otto ore ed essere suddiviso in due mezzette giornate o in quattro serate, dato che uno svolgimento sequenziale offre notevoli vantaggi pedagogici e didattici (aumento graduale della motivazione personale, suddivisione delle informazioni fornite, compiti da svolgere a casa, ecc.)<sup>101</sup>. Vanno inoltre definiti gli obiettivi e i contenuti dei vari tipi di corso: oltre agli aspetti giuridici e medici (in caso di corsi che si rivolgono a persone che hanno fatto abuso di alcol o di stupefacenti) va posto l'accento su come evitare le recidive (profilo di rischio personale, fattori che scatenano le recidive, strategie di cambiamento del comportamento, ecc.). Per raggiungere gli obiettivi preposti occorre impiegare metodi d'insegnamento interattivi, che coinvolgano attivamente i partecipanti. Un altro aspetto importante da disciplinare è la garanzia della qualità (controllo della qualità dei corsi, in particolare controllo della concezione dei corsi, dei materiali didattici e della realizzazione dei corsi).

*cpv. 2*

Il Consiglio federale prevede eccezioni allo scopo di evitare ad esempio i casi di rigore, ossia se, senza averne colpa, l'interessato non può partecipare a un corso durante la durata della revoca.

*Art. 17a*            Apparecchi per la registrazione dei dati ed etilometri blocca-motore

*cpv. 1*

Le persone cui è stata revocata la licenza per periodi lunghi per violazioni dei limiti di velocità e che vogliono nuovamente poter guidare devono dare prova di buona condotta per cinque anni. Pertanto, durante questo periodo possono guidare solo veicoli muniti di un apparecchio per la registrazione dei dati (scatola nera), ossia di un apparecchio che registra la velocità e il percorso, rendendo così possibile verificare eventuali superamenti dei limiti di velocità.

*cpv. 2*

Le persone cui è stata revocata la licenza a tempo indeterminato per guida in stato di ebbrietà (revoca di sicurezza) e che in seguito desiderano tornare a guidare, non possono guidare sotto l'influsso dell'alcol per cinque anni e durante questo periodo devono utilizzare un etilometro blocca-motore. Con questo apparecchio si evita che il conducente guidi in stato di ebbrietà dato che il motore del veicolo si avvia solo se l'analisi dell'alito ha dato un esito negativo (0 per mille). L'apparecchio registra l'ora e il tasso alcolemico.

<sup>101</sup> Rapporto scientifico conclusivo all'attenzione del Fondo di sicurezza stradale (FSS): «Erstauffällige Trunkenheitsfahrer: die vergessene Mehrheit?», marzo 2009.

### *cpv. 3*

Prevedendo casi eccezionali si tiene conto di vari problemi pratici, come ad esempio in caso di viaggi all'estero, di veicoli a noleggio, di veicoli di sostituzione, di veicoli utilizzati da più persone, ecc. Se un'autorità cantonale esonera provvisoriamente una persona dall'obbligo di condurre solo veicoli dotati di un apparecchio per la registrazione dei dati o di un etilometro blocca-motore, deve ordinare le opportune misure sostitutive. Può ad esempio obbligarla a tenere un libretto di bordo.

### *cpv. 4*

Per avere un controllo, sulla licenza di condurre è menzionato l'obbligo di guidare solo veicoli muniti di questo tipo di apparecchiature. Se la persona in questione viola tale obbligo (ad es. conduce un veicolo a motore non dotato di un apparecchio per la registrazione dei dati) la licenza le viene nuovamente revocata e le viene inflitta una multa (art. 99 cpv. 1 lett. h e i disegno LCStr).

### *cpv. 5*

Dato che in particolar modo i dati registrati nelle scatole nere possono riguardare la sfera privata, la legge stabilisce in che modo è permesso utilizzare tali dati. È ad esempio vietata l'acquisizione di dati per una ricerca incrociata o per stabilire schemi di spostamento.

### *cpv. 6*

Il Consiglio federale disciplina le prescrizioni d'esecuzione a livello d'ordinanza. Si tratta ad esempio delle specifiche e dei requisiti degli apparecchi, dei centri autorizzati a installare tali apparecchi, della loro subordinazione all'ordinanza sugli strumenti di misurazione, dei controlli tecnici periodici, della trasmissione e del trattamento dei dati.

## *Art. 19*

### *cpv. 1*

Per non precludere ai bambini che non hanno ancora compiuto 7 anni la possibilità di circolare in bicicletta sulle strade pubbliche, il Consiglio federale prevederà varie eccezioni che tuttavia devono ancora essere poste in consultazione. Si potrebbe ad esempio autorizzare i bambini più piccoli a circolare in bicicletta ovunque se accompagnati da un adulto che se ne assume la responsabilità. Senza accompagnatore, dovrebbero tuttavia poter circolare nelle zone d'incontro, nelle zone 30, su ciclopiste, strade o sentieri sui quali i veicoli a motore non sono autorizzati a circolare.

### *cpv. 2 primo periodo*

Al capoverso 2 sono stati apportati unicamente adattamenti redazionali.

## *Art. 21*

### *cpv. 1*

L'età minima per condurre un veicolo a trazione animale è ora fissata a 14 anni. I veicoli a trazione animale sono veicoli senza propulsione propria, comprese le slitte, destinati ad essere trainati da animali.



*cpv. 2 primo periodo*

Al capoverso 2 sono stati apportati unicamente adattamenti redazionali.

*Art. 25 cpv. 2 lett. i*

È stata eliminata l'ultima parte del periodo «... e, se necessario, per i veicoli di persone punite a cagione di eccesso di velocità». Infatti, quest'oggetto è ora disciplinato dall'articolo 17a capoverso 1 disegno LCStr.

*cpv. 3 lett. e*

Il Consiglio federale prescrive cosa deve essere controllato (ad es. il cuore) e in che modo tale controllo deve essere eseguito (stetoscopio, ECG).

*cpv. 3 lett. f*

Il Consiglio federale stabilisce in modo uniforme i criteri che devono soddisfare le persone che svolgono gli esami di verifica dell'idoneità alla guida e la procedura di controllo. Nel fare ciò presta la necessaria attenzione alla garanzia della qualità.

*Art. 31 cpv. 2<sup>bis</sup>*

Il Consiglio federale può introdurre il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol solo per gruppi di persone definiti in modo esaustivo. Si tratta di persone che hanno una particolare responsabilità nei confronti di altri utenti della strada (trasporto professionale di viaggiatori, trasporto di merci su autoveicoli pesanti e di merci pericolose, maestri conducenti, accompagnatori di allievi conducenti) oppure che, per la loro inesperienza, costituiscono un particolare pericolo (titolari di licenze per allievo conducente e di licenze in prova).

Per tutti gli altri gruppi di persone, dunque in particolare per i conducenti di autoveicoli, resta in vigore il limite alcolemico dello 0,5 per mille. Il limite dell'ebrietà qualificata misurata nel sangue rimane fissato allo 0,8 per mille.

*cpv. 2<sup>ter</sup>*

Vietato guidare sotto l'influsso dell'alcol significa che il valore limite è talmente vicino allo zero da escludere qualsiasi tentativo di consumare alcol prestando attenzione a restare sotto una determinata soglia; il messaggio è dunque chiaro: «chi guida non beve». Non è definito un valore limite dello 0,00 per mille, in quanto i valori inferiori allo 0,10 per mille non sono quantificabili analiticamente in maniera esatta. In base ai dati di cui dispone l'Ufficio federale di metrologia (METAS), gli apparecchi per l'analisi dell'alito in commercio sono in grado di quantificare in maniera affidabile la concentrazione di alcol nel sangue a partire dallo 0,2 per mille. Alcuni modelli nuovi presenti sul mercato sono in grado di quantificare in maniera affidabile anche una concentrazione di alcol nel sangue dello 0,1 per mille.

*Art. 41 cpv. 1*

L'obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno è limitato ai veicoli a motore. Biciclette, sedie a rotelle, carri a mano, rimorchi e mezzi simili a veicoli sono dunque esclusi.

*cpv. 2*

Se sono parcheggiati sulla carreggiata e difficilmente visibili i veicoli a motore e i veicoli non a motore aventi più ruote sul medesimo asse devono, come finora, avere le luci accese dall'imbrunire all'alba e in caso di cattive condizioni di visibilità (come già disciplinato a livello di ordinanza). Quest'obbligo non si applica, per motivi tecnici, al parcheggio di velocipedi.

*cpv. 2<sup>bis</sup>*

Questo capoverso corrisponde all'attuale secondo periodo dell'articolo 41 capoverso 1.

*Art. 46 cpv. 3*

È ora proposto d'introdurre l'obbligo d'indossare il casco fino al compimento dei 14 anni. I ciclisti delle altre fasce d'età devono essere incoraggiati a indossare volontariamente il casco. Il Consiglio federale fisserà nell'ordinanza anche i requisiti qualitativi dei caschi per ciclisti. Cfr. in merito i commenti all'articolo 57 capoverso 5 lettera b disegno LCStr.

*Art. 54*            Poteri speciali degli organi di controllo

*cpv. 1–5*

I capoversi 1–5 sono stati rinumerati e il termine «polizia» è stato sostituito con «organi di controllo», in modo che tutti gli organi preposti ai controlli abbiano la possibilità di adottare i provvedimenti necessari per garantire la sicurezza della circolazione stradale. Oltre alla polizia, anche l'Amministrazione federale delle dogane effettua controlli del traffico in occasione di controlli doganali contribuendo così all'aumento della sicurezza sulle strade svizzere.

*cpv. 6*

Con il nuovo capoverso 6 sono create le basi giuridiche affinché le autorità di controllo possano adottare i provvedimenti adeguati nei confronti di veicoli che sottostanno alla legge federale del 20 marzo 2009<sup>102</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV) o alla legge federale del 20 marzo 2009<sup>103</sup> sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS). Nei settori dove per effettuare corse di trasporto è necessaria un'apposita autorizzazione, questa disposizione integrativa consente alle autorità di controllo di impedire la continuazione del viaggio ad esempio in caso di accertata violazione grave o ripetuta delle norme della circolazione. Per questa disposizione è stata scelta una formulazione potestativa in modo da garantire un intervento proporzionato in ogni singolo caso.

*Art. 55*

*cpv. 3*

La frase introduttiva e la lettera a sono state adattate dal punto di vista redazionale e precisate. La lettera b è stata adattata dal punto di vista redazionale nella versione

<sup>102</sup> RS 745.1

<sup>103</sup> RS 744.10

francese. Conformemente alla lettera c va ordinata una prova del sangue se la persona in questione lo richiede.

*cpv. 3bis*

Nei seguenti casi non è possibile effettuare un'analisi dell'alito o quest'ultima non è adatta per determinare l'infrazione: fuga del conducente, consumo di alcol tra l'evento e l'analisi, elusione dell'analisi, malattie delle vie respiratorie (elenco non esaustivo).

*cpv. 6*

Per accertare lo stato di ebbrietà ci si baserà ora di regola sull'esito dell'analisi dell'alito e non più su quello della prova del sangue. Dato che non è possibile effettuare una conversione diretta dei valori, vengono stabiliti i limiti della concentrazione di alcol nell'alito nell'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale (cfr. commento al n. 2.3).

*cpv. 6bis*

L'attuale capoverso 6<sup>bis</sup> è trasferito all'articolo 31 capoverso 2<sup>bis</sup> lettera a. Il nuovo capoverso precisa ora che è determinante la concentrazione di alcol nel sangue.

*Art. 57 cpv. 5 lett. b*

Nella LCStr trova ora fondamento giuridico anche il preesistente obbligo di indossare il casco per veicoli a motore leggeri, quadricicli e tricicli a motore, come ad esempio quads e trikes. Sostituendo l'espressione «veicoli a motore a due ruote» con «veicoli motorizzati a due ruote» si è voluto inoltre chiarire che anche i conducenti di veicoli a due ruote con ausilio elettrico del pedale (ad es. le cosiddette biciclette elettriche o e-bikes) possono essere sottoposti all'obbligo di portare il casco con un'apposita modifica d'ordinanza. Infatti, con questo tipo di veicoli è possibile raggiungere velocità uguali o addirittura superiori a quelle dei ciclomotori, i cui conducenti sono già tenuti a indossare il casco di protezione.

*Art. 57b*

La perturbazione dei controlli della circolazione stradale è ora disciplinata all'articolo 98a.

*Titolo prima dell'art. 57c*

**Titolo terzo a: Gestione del traffico**

Per ragioni di sistematica, il titolo è elevato di un livello.

*Art. 65 cpv. 3*

Nel capoverso 3 viene aggiunto l'obbligo dell'assicurazione di esercitare l'azione di regresso in caso di atti commessi per negligenza grave (cfr. anche n. 1.3.2.17).

*Art. 68a* Attestazione relativa ai sinistri

Il Consiglio federale propone d'introdurre anche in Svizzera questo diritto dell'assicurato previsto dalla legislazione dell'Unione europea.

*Art. 89 cpv. 1*

È stata conferita al Consiglio federale la possibilità di formulare, se necessario, prescrizioni complementari ed è dunque stata adattata la formulazione dell'articolo 25 capoverso 1 LCStr.

*Titolo prima dell'art. 89a*

**Titolo quarto a: Sistemi d'informazione (nuovo)**

**Capo primo: Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione**

*Art. 89a–89h* Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC)

Con i nuovi articoli 89a–89h si persegue un consolidamento formale. Dal profilo materiale, è pienamente mantenuto il contenuto degli attuali articoli 104a–104d della legge sulla circolazione stradale. Lo stesso dicasi per il diritto acquisito in vigore nell'ORECO<sup>104</sup>. Qui di seguito sono illustrate le novità materiali introdotte mediante la presente revisione.

*Art. 89a* Principi

*cpv. 3*

La competenza della Confederazione (USTRA) riguardo al controllo sui dati è ora sancita in modo esplicito.

*cpv. 4*

In un sistema integrato la responsabilità deve essere assegnata in modo univoco. Questa collaborazione presuppone che i Cantoni e gli altri partecipanti supportino le interfacce tecniche e forniscano i dati.

*Art. 89b* Scopo

*lett. g*

Nell'ambito delle competenze risultanti dalle pertinenti leggi speciali, i dati memorizzati nel SIAC servono anche alla requisizione e alla locazione di veicoli a favore dell'esercito, della protezione civile e dell'approvvigionamento economico del Paese nonché a un eventuale razionamento del carburante.

<sup>104</sup> RS 822.223

*lett. k*

In questa lettera è ora inserita anche la funzione di controllo del rispetto dell'ordinanza per gli autisti del 19 giugno 1995<sup>105</sup> attribuita al registro delle carte per l'odocronografo e finora disciplinata solo a livello di ordinanza.

*lett. l*

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) valuta se un'impresa di trasporto su strada di viaggiatori o merci può essere oppure no autorizzata ad esercitare. A tale scopo vanno consultati anche i dati contenuti nel SIAC.

*Art. 89c*           Contenuto

*lett. c*

Il rispetto della durata del lavoro e del riposo da parte dei conducenti professionali di veicoli a motore è anche verificato attraverso l'odocronografo digitale. I dati necessari al rilascio delle carte per l'odocronografo sono contenuti nel SIAC.

*Art. 89d*           Trattamento dei dati

*cpv. 1 lett. c*

Nell'ambito dei loro compiti, anche le autorità competenti per il razionamento del carburante (attualmente l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese, UFAE), possono trattare i dati relativi ai veicoli e quelli relativi ai loro detentori.

*cpv. 2*

Ai Cantoni è data la possibilità di trattare i dati concernenti l'ammissione alla circolazione direttamente nel sistema d'informazione della Confederazione. Per questo motivo, il sistema d'informazione prevede una funzionalità multi mandante, ossia la possibilità che vari utenti utilizzino il sistema contemporaneamente in modo indipendente gli uni dagli altri senza poter consultare reciprocamente i loro dati, la gestione degli utenti e altre informazioni simili. È dunque garantita l'integrità dei dati cantonali.

*Art. 89e*           Accesso mediante procedura di richiamo

*lett. f*

In relazione al rilascio di autorizzazioni ad esercitare le professioni di trasportatore su strada (cfr. art. 89b lett. 1 disegno LCStr), l'Ufficio federale dei trasporti può consultare i dati relativi ai veicoli e alle misure amministrative.

*lett. g*

L'Ufficio federale dell'energia può consultare i dati relativi ai veicoli per l'esecuzione della legge dell'8 ottobre 1999<sup>106</sup> sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

<sup>105</sup> RS 822.221

<sup>106</sup> RS 641.71

*lett. i e j*

È disciplinato nella legge il diritto conferito alle autorità straniere di consultare i dati dei registri delle carte per l'odocronografo, di cui necessitano per il rilascio di carte del conducente e per il controllo sulla durata del lavoro e del riposo.

*Art. 89f*           Diritto di consultazione

Ora la legge sancisce anche il diritto di ciascun individuo a consultare i propri dati.

*Art. 89g*           Comunicazione dei dati

*cpv. 1*

Il principio della non divulgazione dei dati concernenti l'ammissione alla circolazione, finora disciplinato a livello di ordinanza, è ripreso nella legge poiché si tratta di un principio importante per la garanzia della protezione dei dati.

*cpv. 3*

Ora la legge contiene un elenco esaustivo delle persone cui è possibile comunicare i dati del detentore e dell'assicurazione. Di norma i servizi cantonali della circolazione comunicano questi dati solo a chi è coinvolto nella procedura d'ammissione.

A questa regola vi sono soltanto due eccezioni che finora erano sancite a livello di ordinanza, in particolare la comunicazione dei dati a chi è stato coinvolto in un incidente stradale e alle persone che fanno valere per iscritto un interesse sufficiente in vista di un procedimento. Non è più ammessa l'attuale prassi che prevede la comunicazione dei dati relativi al detentore a chiunque senza presupposti (ad es. via Internet, per SMS, ecc.), poiché viola il principio della non divulgazione dei dati concernenti l'ammissione alla circolazione.

*cpv. 4*

L'USTRA può rilasciare estratti globali alle persone di cui al capoverso 3 e ai servizi che hanno accesso ai dati mediante procedura di richiamo (art. 89e disegno LCStr).

*cpv. 6*

Il capoverso 6 crea le basi affinché l'USTRA possa garantire agli assicuratori di responsabilità civile per i veicoli a motore la possibilità di consultare le misure amministrative decise nei confronti dei loro assicurati o richiedenti. Il Consiglio federale porrà tuttavia in vigore questa disposizione solo se, in contropartita, le assicurazioni metteranno a disposizione della statistica degli incidenti stradali i dati in loro possesso relativi agli incidenti.

*cpv. 7*

I dati relativi ai tipi di veicoli continuano a poter essere pubblicati. Questa norma vige già ora anche per la pubblicazione di dati tecnici (dunque non personali) e viene ora esplicitamente menzionata.

*Art. 89h* Organizzazione e gestione

In un sistema integrato, ossia in un sistema d'informazione accessibile a vari servizi che dispongono di sistemi autonomi per il trattamento dei dati, occorre disciplinare in modo generale e uniforme la protezione e la sicurezza dei dati.

## **Capo secondo: Sistema d'informazione sugli incidenti stradali**

*Art. 89i* Principi

L'USTRA assume ora la direzione della statistica degli incidenti stradali e a tale scopo gestisce un sistema d'informazione sugli incidenti stradali in collaborazione con i Cantoni.

*cpv. 2 lett. a*

I Cantoni immettono nel sistema di rilevazione, direttamente o mediante un'interfaccia, i dati raccolti nell'ambito d'incidenti stradali mediante un verbale standardizzato a livello svizzero. Nel sistema di rilevazione ogni Cantone ha a disposizione un ambiente limitato dal profilo tecnico e organizzativo, nel quale può registrare i dati personali degni di particolare protezione senza che questi possano essere visionati dalle persone non autorizzate. Il sistema di rilevazione può dunque essere utilizzato dai Cantoni contemporaneamente per la compilazione dei rapporti di denuncia.

*cpv. 2 lett. b*

Nel sistema di valutazione sono contenuti unicamente dati tecnici e dati personali pseudonimizzati. Si tratta dei dati registrati nel sistema d'informazione mediante il sistema d'immissione (art. 89k lett. a–e), nel quale i dati personali vengono pseudonimizzati (art. 89k lett. a) oppure non vengono trasferiti (art. 89k lett. f e g). È possibile analizzare i dati sotto vari aspetti, collegarli ad altre fonti di dati e presentare i risultati della valutazione mediante tabelle, grafici e mappe. In questo modo si ottiene una valutazione dell'incidentalità molto più approfondita rispetto ad ora, rendendo così possibile individuare rapidamente i tratti pericolosi e a rischio d'incidente e combattere in modo mirato le cause degli incidenti stessi.

*cpv. 4*

Questa delega permette al Consiglio federale di obbligare, oltre ai Cantoni, altri servizi a immettere nel sistema i dati relativi agli incidenti stradali se questo si rivela necessario all'aumento della sicurezza stradale. Si pensa a un obbligo di notifica da parte delle assicurazioni dei veicoli a motore che dispongono di dati supplementari nei casi di incidenti in cui vi sono feriti.

*Art. 89l* Trattamento dei dati

*cpv. 3*

Il trattamento dei dati da parte dei servizi interessati avviene principalmente mediante il rilascio di diritti d'accesso protetti da password a un magazzino di dati (data warehouse), nel quale è possibile effettuare e rappresentare valutazioni statistiche in

un quadro prestabilito. Il Consiglio federale ha già disciplinato i dettagli in merito nell'ORIStr<sup>107</sup>.

#### *Art. 89m* Collegamento con altri sistemi d'informazione

La statistica degli incidenti stradali è ottimizzata da un lato attraverso la possibilità di collegare i dati relativi agli incidenti a dati contenuti in altri sistemi d'informazione della circolazione stradale e in altre fonti e, dall'altro, grazie a funzioni analitiche supplementari, come la riproduzione visiva di tutti gli incidenti su carta geografica. A tale scopo, i dati relativi agli incidenti sono trasferiti dal sistema di rilevazione a quello di valutazione, che mette a disposizione le necessarie funzioni. Prima di essere trasmessi nel sistema di valutazione i dati sono pseudonimizzati. Sono rilevati il numero personale d'identificazione dell'autorizzazione a condurre dei conducenti coinvolti nell'incidente e il numero di matricola dei veicoli coinvolti, dato che solo con questi pseudonimi è possibile stabilire collegamenti con i dati contenuti in altri sistemi d'informazione della circolazione stradale come ad esempio il SIAC (art. 89a–89h disegno LCStr). Collegando in modo mirato e puntuale i dati relativi agli incidenti ad altre fonti di dati sarà possibile in futuro effettuare ricerche approfondite sui fattori rilevanti per gli incidenti. Si potranno forse analizzare gli effetti delle precedenti misure amministrative (revoche delle licenze di condurre, ecc.) o dell'equipaggiamento di sicurezza dei veicoli. Grazie a questi collegamenti sarà ora possibile stabilire correlazioni e identificare le cause e le premesse degli incidenti. La protezione dei dati è garantita mediante opportune misure tecniche e organizzative, che rendono impossibile risalire alle persone e ai veicoli coinvolti nell'incidente.

#### *Art. 89n*

Il Consiglio federale ha già disciplinato i particolari menzionati alle lettere a–j nell'ORIStr, ordinanza entrata in vigore il 1° giugno 2010.

### **Capo terzo: Sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale**

#### *Art. 89o* Principi

##### *cpv. 1*

L'USTRA è responsabile della statistica dei controlli della circolazione stradale e a tale scopo gestisce un sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale in collaborazione con i Cantoni.

##### *cpv. 2 lett. a*

I Cantoni immettono direttamente nel sistema di rilevazione i dati raccolti nell'ambito dei controlli della circolazione stradale. Nel sistema di rilevazione ogni Cantone ha a disposizione un ambiente limitato dal profilo tecnico e organizzativo, nel quale può registrare i dati personali degni di particolare protezione senza che questi possano essere visionati dalle persone senza autorizzazione. Il sistema di

<sup>107</sup> RS 741.57



rilevazione può dunque essere utilizzato dai Cantoni contemporaneamente per la compilazione dei rapporti di denuncia.

*cpv. 2 lett. b*

Nel sistema di valutazione sono contenuti unicamente dati tecnici e dati personali pseudonimizzati. Si tratta dei dati registrati nel sistema d'informazione mediante il sistema d'immissione (art. 89q lett. a–d), nel quale i dati personali sono pseudonimizzati (lett. a) oppure non sono trasferiti (art. 89q lett. e e f). È possibile analizzare i dati sotto vari aspetti, collegarli ad altre fonti di dati e presentare i risultati della valutazione mediante tabelle, grafici e mappe. In questo modo si ottiene una valutazione delle attività di controllo molto più approfondita rispetto ad ora, rendendo così possibile impiegare in modo mirato i mezzi di controllo laddove vi sono tratti a rischio d'incidente oppure sono commesse infrazioni pericolose.

*cpv. 4*

Questa delega permette al Consiglio federale di obbligare, oltre ai Cantoni, altri servizi a immettere nel sistema i dati relativi ai controlli della circolazione stradale se questo si rivela necessario all'aumento della sicurezza. Si pensa a un obbligo di notifica da parte delle autorità doganali e del Corpo delle guardie di confine dato che anch'essi effettuano controlli di questo tipo.

*Art. 89r cpv. 3*

Il trattamento dei dati da parte dei servizi interessati avviene principalmente mediante il rilascio di diritti d'accesso protetti da password a un magazzino di dati (data warehouse), nel quale è possibile effettuare e rappresentare valutazioni statistiche in un quadro prestabilito. Il Consiglio federale ha già disciplinato i dettagli in merito nell'ORIStr.

*Art. 89s* Collegamento con altri sistemi d'informazione

La statistica dei controlli della circolazione stradale è ottimizzata da un lato attraverso la possibilità di collegare i dati relativi ai controlli a dati contenuti in altri sistemi d'informazione sulla circolazione stradale e in altre fonti e, dall'altro, grazie a funzioni analitiche supplementari, come ad esempio la localizzazione di tutti i controlli su carta geografica. A tale scopo, i dati relativi ai controlli sono trasferiti dal sistema di rilevazione a quello di valutazione, che mette a disposizione le necessarie funzioni. Prima di essere trasmessi nel sistema di valutazione i dati vengono pseudonimizzati. Sono rilevati il numero personale d'identificazione dell'autorizzazione a condurre dei conducenti controllati e il numero di matricola dei veicoli controllati, dato che solo con questi pseudonimi è possibile stabilire collegamenti con dati contenuti in altri sistemi d'informazione sulla circolazione stradale come ad esempio nel SIAC (art. 89a–89h disegno LCStr). Collegando in modo mirato e puntuale i dati relativi ai controlli ad altre fonti di dati sarà possibile in futuro effettuare ricerche approfondite. Si potranno forse analizzare gli effetti delle precedenti misure amministrative (revoche delle licenze di condurre, ecc.) o della potenza dei veicoli. Grazie a questi collegamenti sarà ora possibile stabilire correlazioni e identificare le cause e le premesse delle infrazioni alle norme della circolazione. La protezione dei dati è garantita mediante opportune misure tecniche e organizzative, che rendono impossibile risalire alle persone e ai veicoli controllati.

*Art. 89t* Organizzazione e gestione

Il Consiglio federale disciplina le disposizioni d'esecuzione nell'OCCS<sup>108</sup>.

*Art. 90–99* Disposizioni penali

Tutte le disposizioni penali devono essere adattate al tipo di formulazione oggi in uso. Vengono commentati solo gli articoli cui sono state apportate modifiche materiali.

*Art. 90a* Confisca e realizzazione di veicoli a motore

*cpv. 1*

L'ordine di confisca poggia sulla constatazione che in caso di violazioni gravi delle norme della circolazione ai sensi dell'articolo 90 capoverso 2 LCStr si è anche in presenza di un comportamento privo di scrupoli. Ciò si manifesta in una condotta di guida particolarmente spregiudicata e sconsiderata come ad esempio un superamento eccessivo dei limiti di velocità oppure brusche frenate in autostrada. Tutti questi comportamenti rientrano di regola nella categoria dei reati che mettono in pericolo la vita altrui (art. 129 CP).

In linea di principio, deve essere possibile confiscare i veicoli indipendentemente dal rapporto di proprietà. Ovviamente questo provvedimento non è indicato se il veicolo è stato sottratto senza il consenso del proprietario o del detentore, ad esempio in caso di furto, furto d'uso o appropriazione indebita. In caso di furto e di furto d'uso è sufficiente che il veicolo sia restituito al legittimo proprietario per evitare ulteriori violazioni delle norme della circolazione da parte del contravventore.

La confisca va ordinata solo se con questa misura si può evitare che in futuro il contravventore violi nuovamente in modo grave le norme della circolazione.

*cpv. 2*

I ricavi della realizzazione servono in primo luogo a coprire i costi cagionati (ad esempio spese di realizzazione e procedurali). In base all'articolo 442 CPP, in vigore dal 1° gennaio 2011, è possibile compensare le spese procedurali con valori patrimoniali sequestrati o confiscati. L'utilizzo del ricavato a favore del danneggiato è possibile conformemente all'articolo 73 CP. Se in seguito rimane ancora una parte dei ricavi, il giudice può assegnarla a servizi svizzeri d'aiuto alle vittime.

*Art. 91* Guida in stato di inattitudine e violazione del divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol

Il titolo è stato adattato alle nuove formulazioni.

*cpv. 1 lett. b e cpv. 2 lett. a*

Nel capoverso 1 lettera b è introdotto il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol. La concentrazione di alcol nell'alito completa il capoverso 2 lettera a.

*Art. 96* Guida senza licenza di circolazione, autorizzazione o assicurazione per la responsabilità civile

Il titolo è stato adattato.

*Art. 98a* Segnalazione di controlli della circolazione

*cpv. 1*

La regolamentazione dell'attuale articolo 99 numero 8 LCStr è ripresa, precisata e ampliata ad altri atti di complicità. Dato che l'espressione «chiunque *contribuisce* a far pubblicità a tali apparecchi o dispositivi» contenuta nella norma vigente (art. 99 n. 8) non è chiara, viene sostituita con la nozione di complicità, basandosi sull'articolo 105 capoverso 2 CP.

*cpv. 2*

Il capoverso 2 corrisponde dal profilo contenutistico al capoverso 3 dell'attuale articolo 57b.

*cpv. 3*

Pur non essendo destinati a segnalare controlli della circolazione, molti apparecchi elettronici di comunicazione possono ricevere segnalazioni di questo tipo (lett. c). Sono considerate segnalazioni pubbliche quelle effettuate ad esempio alla radio o su Internet, che possono essere decodificate mediante gli appositi apparecchi di ricezione. Questi annunci pubblici che segnalano controlli ufficiali della circolazione stradale devono essere punibili (lett. a), tuttavia gli apparecchi usati a tal fine non sono né sequestrati, né confiscati e neppure distrutti. Sono sequestrati, confiscati e distrutti solo gli «apparecchi e dispositivi volti a» segnalare controlli della circolazione (cpv. 1 lett. a e cpv. 2).

È comminata una multa anche a chi offre a pagamento un servizio che segnala i controlli della circolazione stradale (lett. b). Vengono protette tutte le attività che la polizia svolge sulle strade (controlli della velocità, ricerca di criminali, controlli dei tassi di alcolemia, controlli dei veicoli, ecc.). Continuano invece ad essere autorizzate le segnalazioni gratuite. Rimangono legali le indicazioni della polizia su futuri controlli della circolazione ad esempio nell'ambito delle campagne di sensibilizzazione alla sicurezza stradale oppure dei controlli della velocità lungo i cantieri autostradali. Non sono neppure vietate le segnalazioni gratuite fatte tra privati, tuttavia possono rientrare nelle fattispecie previste da altre disposizioni penali (ad es. segnalare il controllo lampeggiando con i fari abbaglianti può essere considerato abuso degli avvisatori e punito conformemente al numero 322 dell'ordinanza del 4 marzo 1996<sup>109</sup> concernente le multe disciplinari, ODM).

*cpv. 4* Avvisi

Si è in presenza di un caso grave in particolare quando è importato un grosso quantitativo di apparecchi che rientrano nel campo d'applicazione del capoverso 1.

<sup>109</sup> RS 741.031

*Art. 99 cpv. 1 lett. h-j*

Queste disposizioni penali servono a far rispettare l'obbligo di equipaggiare i veicoli con un apparecchio per la registrazione dei dati o con un etilometro blocca-motore sancito all'articolo 17a capoversi 1 e 2 disegno LCStr.

*Art. 104*

L'articolo 104 è riformulato dato che negli ultimi anni ha subito numerose modifiche. L'attuale capoverso 2 (statistica degli incidenti) è integrato negli articoli 89i-98n. L'attuale capoverso 5 è abrogato. La comunicazione dei dati in senso lato viene disciplinata in modo esaustivo agli articoli 89e-g.

*cpv. 1*

Il termine «organi di polizia» è sostituito con «autorità di controllo» (cfr. il commento all'art. 54). Per il resto, il capoverso non subisce altre modifiche contenutistiche.

*cpv. 2*

Per l'UFT è indispensabile che questi dati siano conservati. Con questa disposizione sono create le necessarie basi giuridiche.

*Art. 104a-104d*

Il contenuto degli attuali articoli 104a-104d è trasferito agli articoli 89a-89h disegno LCStr. Le modifiche materiali sono commentate agli articoli corrispondenti.

*Art. 105 cpv. 2*

L'associazione dei servizi della circolazione (asa) ha chiesto di modificare questa disposizione che vieta la doppia imposizione, sfruttando le possibilità attualmente offerte dalle tecniche informatiche. Infatti, grazie ad esse non è più necessario adottare il principio mensile ma è ora possibile effettuare un calcolo giornaliero.

*Art. 106 cpv. 7 e 9*

I due capoversi sono trasferiti nel nuovo articolo 106a.

*Art. 106a* Trattati internazionali

*cpv. 1 e 2*

Il capoverso 1 corrisponde all'attuale articolo 106 capoverso 7 e il capoverso 2 all'attuale articolo 106 capoverso 9. Sono state apportate solo modifiche redazionali.

*cpv. 3*

Nel caso di infrazioni commesse in Svizzera da persone residenti all'estero, spesso si conosce solo la targa del veicolo. Per perseguire penalmente i contravventori è necessario ottenere informazioni sul detentore del veicolo. In virtù del principio di reciprocità, nell'ambito di tali trattati il Consiglio federale prevedrebbe anche che i dati personali dei detentori di veicoli immatricolati in Svizzera siano comunicati alle autorità competenti del Paese nel quale è stata commessa l'infrazione.



tali accordi e l'interpretazione da dare a termini quali «uniforme di servizio» nell'OMD, tenendo conto dell'OCCS. Con questi accordi si assicura che i Cantoni interessati siano al corrente delle attività di controllo dei servizi federali e che siano note le interfacce.

*cpv. 2*

Il termine «organi di polizia» è sostituito con «organi di controllo» (cfr. commento all'art. 54 LCStr) e il termine «Governi cantonali» con «Cantoni». Il capoverso è stato inoltre rielaborato sotto il profilo redazionale.

*Art. 5*

L'articolo 5 disciplina la procedura nel caso in cui il conducente è conosciuto. Dal profilo materiale rimane invariato rispetto al diritto vigente.

*Art 6*

L'articolo 6 disciplina la procedura in caso di conducente sconosciuto.

*cpv. 1*

Il capoverso 1 stabilisce in quali casi il detentore del veicolo è per principio tenuto a pagare le multe disciplinari.

*cpv. 2*

In una prima fase, la multa disciplinare è recapitata alla persona che figura nella licenza di circolazione quale detentore o quale persona responsabile del veicolo. Infatti, contrariamente al diritto della responsabilità civile, nel quale è determinante la proprietà materiale del detentore, in questo caso si tratta di una proprietà formale.

*cpv. 3*

In seguito il detentore può pagare la multa entro 30 giorni archiviando così la procedura. Tuttavia, se non paga la multa entro tale scadenza è avviata una procedura penale ordinaria con tutti i diritti di difesa.

*cpv. 4*

Il detentore ha anche la possibilità d'indicare alla polizia la persona che era effettivamente alla guida del suo veicolo e dunque confutare la presunzione di colpevolezza di cui al capoverso 1. Da questo momento, la procedura è rivolta nei confronti di questa persona.

*cpv. 5*

Il capoverso 5 disciplina la procedura qualora il conducente non potesse essere identificato. In questo caso il detentore è tenuto a pagare la multa. Ha tuttavia la possibilità di discolarsi, in particolare se è in grado di esporre in modo credibile che prima che venisse commessa l'infrazione il suo veicolo è stato utilizzato contro la sua volontà (ad esempio in caso di furto, furto d'uso o appropriazione indebita) senza che potesse evitarlo malgrado la dovuta diligenza.

## 2.3

### **Ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale<sup>112</sup>**

In base all'articolo 55 capoverso 6 LCStr in vigore, l'Assemblea federale fissa il tasso alcolemico a contare dal quale si ammette l'inattitudine alla guida e definisce a partire da quale livello la concentrazione di alcol nel sangue è da considerare qualificata. L'introduzione dell'attribuzione di valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito (cfr. commenti all'art. 55 disegno LCStr) presuppone che l'Assemblea federale fissi anche i valori limite di alcolemia nell'alito.

#### *Art. 1*

In base alla nuova regolamentazione proposta, per lo stato di ebbrietà una concentrazione di alcol nell'alito pari a 0,25 milligrammi di alcol per litro di aria espirata corrisponde a una concentrazione di alcol nel sangue pari allo 0,5 per mille (grammi di alcol per chilogrammo di sangue).

Come dimostrano diversi studi, questo rapporto non è sempre costante e dipende da fattori individuali tra cui in particolare la temperatura corporea. Inoltre, quando è ancora in corso il passaggio dell'alcol consumato dal tratto gastrointestinale al sangue (fase di assorbimento), nel sistema circolatorio arterioso e venoso si registrano concentrazioni di alcol di diversa intensità. Durante questa fase, che può durare fino a due ore dal momento dell'ultima assunzione di alcol, la concentrazione di alcol misurata sulla base del sangue venoso può divergere sensibilmente dalla concentrazione di alcol misurata nell'aria espirata e successivamente convertita sulla base dell'alcol misurato nel circolo arterioso.

Dato che finora lo stato di ebbrietà doveva essere stabilito mediante una prova del sangue, il Consiglio federale si è basato su questo valore per fissare il limite della concentrazione di alcol nell'alito. Secondo studi scientifici svolti dall'Istituto di medicina legale dell'Università di Zurigo, il fattore di conversione ammonta in media a 2300. Occorre tuttavia notare che, a causa della diversa variazione temporale delle curve di concentrazione, applicando questo fattore la metà circa dei contravventori sarebbe punita in modo più severo rispetto ad oggi. L'Esecutivo ritiene pertanto opportuno mantenere il fattore di conversione di 2000 finora in uso. In questo modo si garantisce che in pratica nessuno sia condannato a torto.

#### *Art. 2*

In base alla nuova normativa proposta per le concentrazioni qualificate, una concentrazione di alcol nell'alito pari a 0,4 milligrammi di alcol per litro di aria espirata corrisponde a una concentrazione di alcol nel sangue dello 0,8 per mille.

#### *Art. 3*

Dato che l'ordinanza subisce una revisione totale, viene abrogata l'ordinanza dell'Assemblea federale del 21 marzo 2003<sup>113</sup> concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale.

<sup>112</sup> RS 741.13

<sup>113</sup> RU 2004 3523

## **2.4** **Legge federale del 19 giugno 1959<sup>114</sup> su l'assicurazione per l'invalidità**

*Art. 66a cpv. 1bis*

Questo nuovo capoverso completa l'articolo 15*d* capoverso 1 lettera d disegno LCStr (cfr. commenti a quest'articolo).

### **3** **Ripercussioni<sup>115</sup>**

#### **3.1** **Per la Confederazione**

##### **3.1.1** **Ripercussioni finanziarie**

Le spese necessarie a realizzare le seguenti misure saranno finanziate mediante l'attuale budget dell'USTRA, che modificherà a livello interno le proprie priorità:

- Attuazione delle misure infrastrutturali per la verifica della sicurezza stradale (road safety audit), la verifica delle caratteristiche stradali (road safety inspection) e la gestione dei tratti a rischio d'incidente (black spot management) sulla rete delle strade nazionali.
- Definizione dei requisiti degli apparecchi per la registrazione dei dati e degli etilometri blocca-motore (art. 17*a* disegno LCStr).
- Sviluppo di standard e direttive per la garanzia della qualità degli accertamenti dell'idoneità alla guida (art. 25 cpv. 3 lett. e ed f disegno LCStr).
- Ammodernamento tecnico e consolidamento del sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (art. 89*a*–89*h* disegno LCStr). L'ottimizzazione della tenuta dei dati in seno alla Confederazione e l'aumento dell'efficienza della gestione dei dati tra Cantoni e Confederazione porteranno ad una riduzione duratura dei costi.
- Creazione e gestione del sistema d'informazione sugli incidenti stradali (art. 89*i*–89*n* disegno LCStr) e del sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale (art. 89*o*–89*t* disegno LCStr).

##### **3.1.2** **Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Il disegno non ha alcuna ripercussione sugli effettivi della Confederazione.

##### **3.1.3** **Altre ripercussioni**

Per quanto riguarda le ripercussioni sul settore informatico si veda il numero 3.1.1.

<sup>114</sup> RS 831.20

<sup>115</sup> Tutte le ripercussioni sono state tratte dal rapporto intermedio dell'upi del 23 luglio 2010 «Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten».



## 3.2

### Per i Cantoni

L'attuazione delle misure poggia sulle strutture cantonali esistenti (uffici della circolazione, polizia, Divisioni delle costruzioni). Le seguenti misure comportano un aumento o una diminuzione dei costi:

- Nell'ambito della *sicurezza dell'infrastruttura stradale* (art. 6a disegno LCStr) i costi di realizzazione dipendono dallo stato dell'infrastruttura stradale stessa e dai progetti di costruzione previsti. La presente revisione della LCStr non introduce alcun nuovo obbligo legale per i proprietari delle strade. I Cantoni e i Comuni decidono autonomamente scadenze e importi degli investimenti a favore di una struttura stradale più sicura. La Confederazione sosterrà i Cantoni nella definizione dei progetti prioritari dando loro accesso ai dati contenuti nel nuovo sistema d'informazione sugli incidenti stradali e fornendo loro aiuti all'esecuzione.
- La *limitazione della validità delle categorie delle licenze di condurre* (art. 15c disegno LCStr) comporta un adattamento iniziale dell'applicazione informatica e costi aggiuntivi correnti per il rinnovo delle licenze di condurre. Questi costi saranno coperti in larga misura mediante tasse fatturate ai titolari delle licenze di condurre.
- Le misure per l'*accertamento dell'idoneità alla guida o della capacità di condurre* (art. 15d disegno LCStr) provocano un aumento delle spese per le autorità cantonali competenti in materia di circolazione stradale. Tali spese saranno coperte mediante tasse fatturate ai titolari di licenze di condurre sottoposti alla verifica.
- I Cantoni sono responsabili del riconoscimento degli organizzatori e del corpo insegnante della *formazione complementare in caso di revoca della licenza di condurre* (art. 16e disegno LCStr) e degli strumenti di garanzia della qualità. Le spese amministrative (registrazione delle persone che devono seguire un corso, verifica della loro effettiva partecipazione, ecc.) aumenteranno rispetto ad oggi, dato che saranno organizzati più frequentemente corsi della formazione complementare. Anche in questo caso i costi possono essere addossati sotto forma di tasse ai contravventori che li hanno causati.
- L'*installazione di apparecchi per la registrazione dei dati e di etilometri blocca-motore* (art. 17a disegno LCStr) comporta un incremento delle spese per le autorità amministrative e la polizia. I costi aggiuntivi derivanti dall'iscrizione nella licenza di condurre, dal controllo del rispetto dell'obbligo e dalla concessione di eccezioni possono essere addossati in larga misura ai contravventori.
- Per le autorità cantonali competenti in materia di circolazione stradale, la *garanzia della qualità degli accertamenti dell'idoneità alla guida* (art. 25 cpv. 3 lett. e ed f disegno LCStr) implica un aumento delle spese finanziarie e per il personale. I collaboratori scientifici dovranno avere un minimo di nozioni di base di medicina e psicologia applicate al settore del traffico. Ogni Cantone dovrà definire il numero necessario di medici di fiducia specializzati nel traffico e di psicologi del traffico cui impartire una formazione e un perfezionamento in base alle esigenze.

- Attribuendo *valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito* (art. 55 disegno LCStr e art. 1 e 2 disegno di ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale) è necessario organizzare corsi per gli agenti di polizia e acquistare gli apparecchi per l'analisi dell'alito (spesa unica). A fronte di questi costi aggiuntivi vi è tuttavia una riduzione superiore e a lungo termine della spesa, dato che le prove del sangue sono molto più laboriose e costose.
- I Cantoni trarranno un vantaggio economico dall'aumento dell'efficienza della raccolta di dati dovuta all'ammodernamento tecnico e al consolidamento del *sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione* (art. 89a–89h disegno LCStr). Tuttavia, sopprimendo le informazioni sui detentori dei veicoli non verranno a mancare solo le relative spese amministrative ma anche gli introiti corrispondenti.
- L'utilizzo delle applicazioni speciali per il *sistema d'informazione sugli incidenti stradali* (art. 89i–89n disegno LCStr) è gratuito per i Cantoni. La registrazione dei dati relativi agli incidenti può essere fatta sullo schermo mediante un'applicazione on line senza costi aggiuntivi. Se tuttavia i Cantoni optano per altri metodi d'immissione (scanner, penna digitale), dovranno assumerne i costi aggiuntivi. Con l'introduzione del nuovo sistema per la statistica degli incidenti della Confederazione, i Cantoni possono eliminare dai loro bilanci le spese di sviluppo, gestione e manutenzione delle loro applicazioni. Inoltre i Cantoni possono usare gratuitamente gli strumenti di valutazione. L'USTRA fornisce ai Cantoni un sostegno tecnico per l'introduzione e l'utilizzo delle applicazioni speciali. Le misure concernenti la *ricerca delle cause degli incidenti e l'analisi dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente* non causano costi supplementari. Infatti, l'analisi della rete stradale con l'ausilio del sistema d'informazione per la gestione delle strade e del traffico (MISTRA) viene comunque già effettuata con queste finalità durante le verifiche correnti delle polizie cantonali e delle Divisioni delle costruzioni.
- La *confisca e realizzazione di veicoli a motore* (art. 90a disegno LCStr) provoca un aumento dei costi per le autorità preposte all'esecuzione penale, che tuttavia potranno essere coperti con i ricavi della realizzazione e dunque addossati al contravventore.
- La *razionalizzazione della procedura delle multe disciplinari* (art. 4–6 Disegno LMD) permette di migliorare l'efficienza, creando così un guadagno diretto per i Cantoni.

### **3.3 Per l'economia pubblica**

#### **3.3.1 Necessità e possibilità d'intervento statale**

Benché negli ultimi anni si sia registrata un'evoluzione positiva, nel 2009 gli incidenti della circolazione hanno causato la morte di 349 persone; altre 4708 sono rimaste gravemente ferite. Questa situazione può essere migliorata in modo duraturo con misure proporzionali come quelle contenute nel presente disegno e che hanno suscitato consensi anche durante la consultazione pubblica.

### **3.3.2 Per i singoli gruppi sociali**

Al centro del presente disegno non vi sono nuovi obblighi, bensì misure con le quali è possibile migliorare l'applicazione delle regolamentazioni e degli standard già esistenti (ad es. garanzia della qualità degli accertamenti dell'idoneità alla guida, valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito).

Sono poche le misure che sanciscono un obbligo valido per tutti i conducenti (ad es. guidare con le luci accese durante il giorno oppure la validità limitata della licenza di condurre). Nella maggior parte dei casi, gli obblighi riguardano solo determinati gruppi di persone (ad es. il divieto fatto ai nuovi conducenti, ai conducenti di autocarri, di autobus di guidare sotto l'influsso dell'alcol, oppure l'obbligo d'indossare il casco per i ciclisti che non hanno ancora compiuto 14 anni). Alcune misure riguardano solo conducenti che sono stati causa del provvedimento stesso (ad es. formazione complementare in caso di revoca della licenza di condurre, accertamento dell'idoneità alla guida dopo una violazione dei limiti di velocità).

Varie misure comportano costi che sono addossati ai privati o alle imprese:

L'aumento a *14 anni dell'età minima per condurre veicoli a trazione animale* (art. 21 cpv. 1 disegno LCStr) e l'introduzione di un *limite di età a 70 anni* per i conducenti di autobus (art. 15c cpv. 4 lett. c disegno LCStr) possono causare costi aggiuntivi per alcune imprese, poiché non potranno più impiegare bambini piccoli per guidare i veicoli a trazione animale o persone più anziane per condurre autobus.

Le assicurazioni di responsabilità civile per i veicoli a motore sono toccate in modo specifico da varie misure (cfr. n. 1.3.2.17, 1.3.2.18 e 1.3.2.20). Ad eccezione della misura volta a vietare loro la possibilità di rinunciare al diritto di regresso in caso di negligenza grave, che viene proposta per adempiere un mandato parlamentare, tutte le misure sono state accettate dal settore assicurativo.

### **3.3.3 Per l'insieme dell'economia**

L'insieme dell'economia trarrà un vantaggio indiretto dalla riduzione degli incidenti stradali gravi cui si aspira con le misure proposte dal presente disegno, in quanto sarà ridotta la perdita di produttività dovuta a incapacità lavorativa o addirittura al decesso dei lavoratori.

### **3.3.4 Regolamentazioni alternative e aspetti pratici dell'esecuzione**

Le misure proposte sono state elaborate nell'ambito di un processo partecipativo che ha coinvolto tutte le organizzazioni attive nel settore della circolazione stradale (inclusi rappresentanti dell'economia automobilistica e dei trasporti). Per la loro attuazione non saranno create nuove strutture ufficiali e verranno utilizzate le sinergie con i processi già esistenti.

### 3.4 Altre ripercussioni

Nessuna delle misure ha ripercussioni ambientali di rilievo.

L'*obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno* (art. 41 cpv. 1 disegno LCStr) comporta un lieve aumento del consumo di carburante. I veicoli a motore che utilizzano (o devono utilizzare) nelle ore diurne i fari a luce anabbagliante consumano circa 2,5 decilitri di benzina in più ogni cento chilometri. Nei nuovi veicoli dotati di fari diurni LED questo consumo aggiuntivo è ormai di soli 0,25 decilitri ogni cento chilometri<sup>116</sup>. L'aumento del consumo di carburante risultante da quest'obbligo toccherà meno della metà dei tragitti, dato che già oggi oltre il 50 per cento degli spostamenti viene fatto volontariamente con i fari a luce anabbagliante. Inoltre, grazie alla futura diffusione dei fari diurni si assisterà a una progressiva diminuzione di questa proporzione.

Il *sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione* (cfr. n. 1.3.2.19) e l'*ottimizzazione della statistica degli incidenti stradali e della statistica dei controlli della circolazione stradale* (cfr. n. 1.3.2.21 e 1.3.2.22) riguardano il trattamento di dati personali e saranno realizzati tenendo conto delle esigenze della protezione dei dati.

## 4 Programma di legislatura

Il disegno non figura né nel messaggio del 23 gennaio 2008<sup>117</sup> sul programma di legislatura 2007–2011 né nel decreto federale del 18 settembre 2008<sup>118</sup> sul programma di legislatura 2007–2011. Fa tuttavia parte dell'obiettivo 4 «Ottimizzare l'efficienza e l'impiego dell'infrastruttura» contenuto nel primo dei cinque indirizzi politici del Consiglio federale per il 2010 «Rafforzare la piazza economica Svizzera per istituire le condizioni atte ad aumentare il numero e la qualità dei posti di lavoro».

L'urgenza scaturisce dal fatto che numerosi interventi parlamentari chiedono l'adozione di misure volte a migliorare la sicurezza stradale. Inoltre, dal mese di aprile 2010 è in corso una raccolta di firme per l'iniziativa popolare federale «Protezione contro i conducenti spericolati», che contiene misure che riguardano una cerchia limitata di persone («conducenti spericolati») e che completano o inaspriscono i provvedimenti del presente disegno di modifica di legge (cfr. n. 1.2.3).

<sup>116</sup> Studio su mandato dell'Ufficio federale dell'energia (UFE), del Politecnico federale di Zurigo (ETH) e dell'Institut für Mess- und Regeltechnik (MAVT), Eric A. Müller; «Kraftstoffverbrauch durch Fahren mit eingeschaltetem Abblendlicht», Zurigo, 2001. Bundesanstalt für Strassenwesen (Bast), Schönebeck et al. «Abschätzung möglicher Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag (Tagfahrleuchten/Abblendlicht) in Deutschland», luglio 2005.

<sup>117</sup> FF 2008 597

<sup>118</sup> FF 2008 7469

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità e legalità**

La LCStr poggia sull'articolo 82 della Costituzione federale, che conferisce alla Confederazione la competenza di emanare prescrizioni sulla circolazione stradale. La presente modifica di legge s'inserisce nell'ambito di questa competenza attribuita alla Confederazione.

Il disegno tocca la libertà personale (art. 10 Cost.), la protezione della sfera privata (art. 13 Cost.) e la garanzia della proprietà (art. 26 Cost.). Le limitazioni dei diritti fondamentali necessitano di una base giuridica, devono essere giustificate da un interesse pubblico o dalla protezione di un diritto fondamentale di terzi e devono rispettare il principio di proporzionalità. L'obiettivo principale di Via sicura è quello di ridurre il numero di vittime d'incidenti stradali. Quest'obiettivo è dunque d'interesse pubblico. Le singole misure sono concepite in modo tale da essere efficaci ed efficienti dal profilo dei costi, senza tuttavia limitare gli interessati più di quanto necessario.

La normativa sulla sicurezza dell'infrastruttura rispetta la sovranità dei Cantoni in materia di strade e lascia loro, in quanto proprietari, la libertà di decidere quando e in che misura migliorare la sicurezza delle loro rispettive infrastrutture stradali.

La confisca e la realizzazione di veicoli a motore in caso di violazioni senza scrupoli rappresenta un'ingerenza nella garanzia della proprietà (art. 26 Cost.). Tuttavia, la misura è costituzionale poiché si deve di volta in volta soppesarne la proporzionalità.

La razionalizzazione della procedura delle multe disciplinari danneggia la presunzione d'innocenza, è tuttavia correlata alla responsabilità del detentore del veicolo. L'ingerenza nei diritti fondamentali concerne solo i casi minori del diritto sulla circolazione stradale (multe disciplinari), toglie tuttavia alla polizia l'onere di cercare contravventori sconosciuti. Il detentore del veicolo ha inoltre varie possibilità per trovare il possibile colpevole. La misura è proporzionale e dunque costituzionale.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Il disegno è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera (cfr. n. 1.6).

### **5.3 Delega di competenze legislative**

I seguenti articoli del disegno delegano competenze legislative al Consiglio federale:

Articolo 15 capoverso 5 disegno LCStr: il Consiglio federale può come finora emanare prescrizioni sul perfezionamento dei conducenti di veicoli a motore, tuttavia questa competenza è ora limitata ai conducenti professionali di veicoli a motore.

Articolo 25 capoverso 3 lettere e ed f disegno LCStr: al Consiglio federale viene conferita la competenza di emanare, dopo aver consultato i Cantoni, prescrizioni sul contenuto e la portata dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida, sui requisiti minimi per le persone che svolgono gli esami di verifica dell'idoneità alla guida, per la procedura di controllo e per altri strumenti di garanzia della qualità.

Articolo 31 capoverso 2<sup>bis</sup> e capoverso 2<sup>ter</sup> disegno LCStr: il Consiglio federale ha ora la possibilità di sancire il divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol per le persone elencate in questo capoverso. Inoltre, al Consiglio federale viene conferita la competenza di stabilire concentrazioni di alcol nell'alito e nel sangue, a partire dalle quali viene constatata la violazione del divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol. Tali valori sono inferiori a quelli stabiliti nell'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale.

Articolo 55 capoverso 6 disegno LCStr: all'Assemblea federale viene conferita la competenza di fissare le concentrazioni di alcol nell'alito e nel sangue a contare dalle quali è dimostrata l'inattitudine alla guida. L'Assemblea federale stabilisce anche le concentrazioni qualificate (considerate infrazioni gravi ai sensi dell'art. 16c LCStr).

Articolo 57 capoverso 5 lettera b disegno LCStr: il Consiglio federale può prescrivere che i conducenti e i passeggeri di veicoli motorizzati a due ruote nonché di veicoli a motore leggeri, di quadricicli e tricicli a motore devono portare il casco di protezione.

Articoli 89h, 89n e 89r: al Consiglio federale viene data la competenza di disciplinare l'organizzazione e la gestione del SIAC, del sistema d'informazione sugli incidenti stradali e del sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale.

Articolo 89l capoverso 3 e 89r capoverso 3: ora il Consiglio federale ha la possibilità di obbligare altri servizi a immettere nel sistema d'informazione i dati relativi agli incidenti stradali.

Articolo 89g capoverso 6 disegno LCStr: all'USTRA viene conferita la competenza di fornire, in singoli casi e a determinate condizioni, agli assicuratori di responsabilità civile informazioni sulle misure amministrative decise nei confronti di un assicurato o di un richiedente.

Articolo 89i capoverso 4 e articolo 89o capoverso 4 disegno LCStr: ora al Consiglio federale viene conferita la competenza di obbligare, oltre i Cantoni, altri servizi a immettere nel sistema i dati relativi agli incidenti stradali se questo si rivela necessario a migliorare la sicurezza stradale.

Articolo 106a disegno LCStr: al Consiglio federale viene conferita la competenza di concludere con Stati esteri accordi e trattati internazionali nei settori citati.

## **Panoramica concernente l'entrata in vigore delle principali disposizioni sulla legislazione stradale rilevanti in materia di sicurezza<sup>119</sup>**

### **1. Cinture di sicurezza**

- 1981: obbligo di allacciare le cinture sui sedili anteriori di automobili
- 1994: obbligo di allacciare le cinture sui sedili posteriori di automobili
- 2002: obbligo di assicurare i bambini di qualsiasi età su tutti i sedili di automobili, autofurgoni, furgoncini e trattori a sella leggeri provvisti di cinture di sicurezza
- 2006: obbligo di allacciare le cinture in tutti i veicoli che ne sono muniti
- 2010: obbligo di assicurare con un dispositivo di sicurezza i bambini tra i 7 e 12 anni

### **2. Porto del casco per conducenti di motoveicoli e ciclomotori**

- 1981: Obbligo di portare il casco sui motoveicoli
- 1990: Obbligo di portare il casco sui ciclomotori
- 2006: Obbligo di portare il casco su delta motorizzati e quad

### **3. Equipaggiamento di autoveicoli e motoveicoli**

- 1994: protezione laterale su veicoli pesanti nuovi adibiti al trasporto di cose
- 1995: sistema ABS (Antilock Braking System) su veicoli pesanti
- 1998: dispositivo di protezione antincastro posteriore su veicoli delle classi M e N; specchietti retrovisori su autocarri per ridurre il punto morto
- 2003: dispositivo di protezione antincastro anteriore per autocarri; limitatore di velocità sugli autoveicoli di oltre 3,5 tonnellate e per autoveicoli con oltre nove posti a sedere
- 2005: configurazione della parte anteriore degli autoveicoli leggeri ottimizzata (protezione dei pedoni)
- 2008: divieto dei sedili longitudinali su veicoli di nuova immatricolazione

### **4. Limiti di velocità**

#### *4.1 All'interno delle località*

- 1959: 60 km/h definitivamente
- 1984: 50 km/h definitivamente
- 1989: zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e zone d'incontro (20 km/h)
- 2002: facilitazioni per l'introduzione delle zone d'incontro con limite di velocità massimo (20 km/h) e zone con limite di velocità a 30 km/h semplificate

<sup>119</sup> Elencate secondo il rapporto SINUS, pag. 93 ss.; traduzione italiana: Servizi linguistici USTRA.

#### 4.2 Fuori dalle località

prima del 1973: nessuna limitazione

1973: 100 km/h provvisoriamente

1977: 100 km/h definitivamente

1985: 80 km/h a titolo di prova

1989: 80 km/h definitivamente (votazione popolare del 26 novembre 1989)

#### 4.3 Autostrade

prima del 1973: nessuna limitazione

1973: 100 km/h temporaneamente (crisi del petrolio)

1974: 130 km/h provvisoriamente

1977: 130 km/h definitivamente

1985: 120 km/h a titolo di prova

1989: 120 km/h definitivamente (votazione popolare del 26 novembre 1989)

### 5. Idoneità alla guida

1964: valore limite di alcoemia dello 0,8 ‰ (stabilito dal Tribunale federale)

1980: valore limite di alcoemia dello 0,8 ‰ (stabilito dal Consiglio federale)

2005: valore limite di alcoemia dello 0,5 ‰; tolleranza zero nei confronti di conducenti sotto l'influsso di determinate sostanze stupefacenti; controllo della concentrazione di alcol nell'aria espirata senza indizio di ebbrietà

2010: i conducenti nel trasporto internazionale di viaggiatori concessionario e autorizzato sottostanno al divieto di consumare bevande alcoliche

### 6. Formazione dei conducenti

1991: corso di teoria della circolazione obbligatorio ed esame teorico ampliato

2005: introduzione della formazione in due fasi e licenza di condurre in prova per nuovi conducenti

2009: chi intende trasportare a titolo professionale persone o merci con autobus, furgoncini o autocarri, oltre che della licenza di condurre deve essere in possesso di un attestato di competenza per il trasporto di persone e/o merci e seguire regolarmente corsi di perfezionamento (nuova ordinanza sull'ammissione degli autisti)

### 7. Altro

1977: norma dispositiva relativa alle luci di giorno per i veicoli a motore a due ruote collocate una dietro l'altra

1994: precedenza per i pedoni sui passaggi pedonali senza cenno della mano

2002: norma dispositiva relativa alle luci di giorno per tutti i veicoli a motore; introduzione della categoria di veicoli «mezzi simili a veicoli»

2005: inasprimento delle disposizioni relative alla revoca della licenza di condurre (sistema a cascata)



2010: entrata in vigore della nuova ordinanza sul registro degli incidenti stradali che disciplina la costituzione e la gestione di un registro centrale e automatizzato degli incidenti stradali per una loro registrazione e valutazione.

