



3003 Berna, 26 giugno 2008

Indagine conoscitiva relativa alla nuova ordinanza dell'USTRA concernente l'ordinanza sul controllo della cir- colazione stradale (O-OCCS USTRA) e all'adeguamento delle istruzioni correlate¹

Rapporto sui risultati

¹ Istruzioni dell'11.04.1998 concernenti l'impiego di apparecchi fotografici di sorveglianza del traffico agli impianti di segnali luminosi, istruzioni tecniche del 10.08.1998 concernenti i controlli della velocità nella circolazione stradale, istruzioni del 15.07.2004 relative ai controlli del peso dei veicoli stradali da parte della polizia mediante pese a ponte e bilance pesaruote, istruzioni del 22.12.2006 sul controllo delle dimensioni dei veicoli con impianti di misurazione della sagoma da parte della polizia, istruzioni del 01.09.2004 concernenti l'accertamento dell'inattitudine alla guida nella circolazione stradale, istruzioni dell'11.11.2004 concernenti i controlli di polizia stradale al passaggio del confine.

1. Contesto iniziale

La nuova ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013), entrata in vigore il 1° gennaio 2008, raggruppa in un unico testo giuridico le disposizioni relative ai controlli della circolazione stradale, precedentemente disperse in diverse ordinanze. L'OCCS comprende numerosi disposti di delega che abilitano l'USTRA a emanare disposizioni esecutive. In virtù di queste nuove competenze, l'USTRA ha elaborato un progetto di ordinanza (O-OCCS USTRA) e ha proceduto all'adeguamento delle istruzioni connesse.

La documentazione concernente questo progetto è stata trasmessa il 2 novembre 2007 a tutte le parti interessate², le quali avevano tempo fino al 10 dicembre 2007 per far pervenire all'USTRA la loro posizione in merito ai testi oggetto dell'indagine conoscitiva.

2. Pareri generali relativi al progetto

Dall'indagine conoscitiva è emerso che, nel complesso, l'emanazione di un'ordinanza autonoma, la conseguente nuova strutturazione delle tematiche connesse (ordinanza / istruzioni) come pure le proposte di adeguamento delle istruzioni hanno riscosso un consenso generale.

3. Considerazioni relative alle singole parti del progetto

3.1 Disposizioni generali (Capitolo 1 O-OCCS)

La maggior parte degli interpellati si è dichiarata a favore delle disposizioni dell'ordinanza. In caso di infrazione, le associazioni «RoadCross» e «Mobilità pedonale» propongono di introdurre nei confronti del detentore del veicolo un obbligo di denuncia del conducente. Se il proprietario del veicolo verrà meno a questo obbligo, sarà lui stesso (e non il conducente) ad esse considerato autore dell'infrazione commessa.

3.2 Controlli della velocità e sorveglianza della fase rossa dei semafori (Capitolo 2 O-OCCS e istruzioni)

In merito, la stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa favorevolmente.

Alcune associazioni (IG Motorrad, TCS, routesuisse) si sono dichiarate contrarie alla possibilità di effettuare controlli della velocità su tratti stradali e alla menzione di questo tipo di misurazione nell'ordinanza.

Presso alcuni interpellati i termini «stazionario» (*stationär*) e «fisso, installato stabilmente» (*festeingerichtet*), impiegati con significato distinto, sono stati causa di confusione.

Alcune associazioni (ASTAG, UPSA, routesuisse) vorrebbero che nell'ordinanza venga menzionato esplicitamente che, senza motivazione, il controllo a posteriori della velocità di un veicolo tramite la lettura dell'odocronografo è illecito.

² L'elenco completo delle parti interpellate nel quadro dell'indagine conoscitiva può essere consultato al seguente indirizzo Internet: <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1574/Adressatenliste.pdf>

Soprattutto da parte della polizia è stato a più riprese criticato che i margini di sicurezza da applicare nei controlli della velocità effettuati tramite misurazioni radar e misurazioni laser non sono ancora stati armonizzati. La polizia ha lamentato al contempo l'incompletezza dell'enumerazione attuale la quale non contempla tutti i margini di sicurezza precedentemente fissati in istruzioni.

Alcuni servizi hanno proposto di riprendere integralmente i margini di sicurezza previgenti.

Sempre dagli ambienti di polizia è stato fatto notare che la formulazione generale relativa all'obbligo di documentare i superamenti dei limiti di velocità tramite materiale fotometrico (art. 10) non tiene in considerazione che, in determinati casi, le istruzioni consentono la contestazione di infrazioni anche senza il supporto di tale documentazione.

Diversi servizi si sono espressi in merito al termine entro cui, di regola, il conducente colto in fallo deve essere informato (n. 5 delle istruzioni): alcuni vorrebbero allungarlo, altri accorciarlo. In definitiva le due posizioni si controbilanciano.

3.3 Controllo della durata del lavoro, della guida e del riposo (Capitolo 3 O-OCCS)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza.

Alcuni interpellati (tra cui l'ARVAG) si sono dimostrati critici nei confronti della prevista certificazione dei software di analisi, fino al momento in cui saranno in circolazione numerosi veicoli dotati di odocronografo analogico. Essi temono che il lavoro dei servizi preposti all'esecuzione dell'ordinanza per gli autisti (OLR), esclusivamente attivi nell'ambito dei controlli aziendali, ne venga fortemente ostacolato. Altri servizi si sono chiesti quale sia la reale utilità di una certificazione. Infine è stata pure sollevata la questione delle disposizioni transitorie, segnatamente dei termini transitori.

3.4 Controllo del peso (Capitolo 4 O-OCCS e istruzioni)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza. Secondo alcune associazioni (ASTAG, UPSA, routesuisse) quanto richiesto nella mozione Carlo Schmid-Sutter concernente la tematica del superamento del carico massimo ammissibile sugli assi (05.3520) dovrebbe essere inglobato nell'ordinanza e nelle relative istruzioni. Le medesime associazioni auspicerebbero inoltre che ai veicoli che trasportano in cisterne o alla rinfusa materie in polvere o sotto forma di grani vengano risparmiate le misurazioni del carico degli assi.

Dagli ambienti di polizia sono stati segnalati alcuni valori risultanti dall'esperienza e innovazioni che dovrebbero trovare applicazione in particolare a livello di istruzioni.

3.5 Controllo delle dimensioni dei veicoli con impianti di misurazione della sagoma (Capitolo 5 O-OCCS e istruzioni)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza. Alcune associazioni (ASTAG, UPSA, routesuisse, Centre Patronal) hanno proposto di completare le istruzioni in modo da equiparare le

misurazioni manuali a quelle effettuate tramite impianti di misurazione della sagoma.

3.6 Controllo dell'abilità alla guida
(*Capitolo 6 O-OCCS e istruzioni*)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza.

In merito ai controlli concernenti l'abilità alla guida alcuni interpellati (asa, uffici della circolazione stradale dei Cantoni di Glarona, Berna e Uri) hanno proposto di menzionare chiaramente che al risultato di misurazioni effettuate con etilometri non possono essere applicate deduzioni. Tale proposta è stata motivata con il fatto che, nella prassi, alcune volte i Tribunali penali procederebbero a deduzioni fino al 20%.

3.7 Controllo dei veicoli
(*Capitolo 7 O-OCCS*)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza.

La polizia ha in parte criticato l'obbligo di presentare un rapporto di controllo che essendo troppo dettagliato, renderebbe eccessivamente gravosa la procedura.

3.8 Notifiche dei Cantoni
(*Capitolo 8 O-OCCS*)

La stragrande maggioranza degli interpellati si è espressa a favore delle disposizioni dell'ordinanza.

In alcune prese di posizione pervenute dagli ambienti di polizia il termine di notifica secondo l'articolo 44 capoverso 1 lettere a-c OCCS (immediatamente dopo la conclusione del controllo) è stato ritenuto di gran lunga troppo breve.

Alcune associazioni (ASTAG, UPSA, routesuisse) hanno proposto di mettere a disposizione le notifiche con i risultati dei controlli anche alle associazioni direttamente coinvolte nell'ambito della circolazione stradale.