



---

Berna, 9 dicembre 2022

# **Adattamento di due articoli della legge federale sulla circolazione stradale e di quattro ordinanze:**

## **Attuazione della mozione 20.4339 CAPTE- N («Ridurre efficacemente il rumore eccessivo dei motori»)**

Rapporto esplicativo per l'avvio della  
procedura di consultazione

---

Numero documento: ASTRA-D-528C3401/286



## Compendio

*Il presente progetto di revisione è volto a introdurre:*

- la possibilità di sanzionare in modo più semplice e severo, per esempio con la revoca della patente di guida, la produzione di rumore evitabile da parte dei veicoli a motore e le manipolazioni che incidono sul rumore;
- l'obbligo di un controllo straordinario (esame eccezionale) nel caso di manipolazioni del veicolo che incidono sul rumore;
- la possibilità per la Confederazione di finanziare controlli aggiuntivi sul rumore del traffico stradale da parte delle autorità esecutive cantonali.

### **Situazione iniziale**

Negli ultimi anni sono aumentate le lamentele della popolazione disturbata dal rumore del traffico e dai relativi picchi acustici. Secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), oltre un milione di persone in Svizzera è esposto a rumore stradale eccessivo. Nel 2019 l'inquinamento acustico provocato dai trasporti ha causato costi esterni per un totale di 2830 milioni di franchi, di cui circa 1569 milioni riguardanti la salute. Stando all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), il settore stradale è responsabile di circa l'80% di questi costi<sup>1</sup>.

Il diritto svizzero contiene, oltre alle prescrizioni relative ai veicoli, anche norme che ne disciplinano il corretto utilizzo. La normativa sulla circolazione stradale impone ai conducenti di veicoli a motore di astenersi da qualsiasi rumore molesto evitabile. Chiunque provochi rumore inutile con il proprio veicolo può essere denunciato e sono previste sanzioni anche per chi apporta modifiche illegali al mezzo. Le disposizioni al riguardo sono sancite nell'articolo 42 capoverso 1 della legge federale del 19 dicembre 1958<sup>2</sup> sulla circolazione stradale (LCStr), nell'articolo 33 dell'ordinanza del 13 novembre 1962<sup>3</sup> sulle norme della circolazione stradale (ONC) e negli articoli 53 capoverso 4 e 219 capoverso 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>4</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). Controllo e attuazione delle prescrizioni vigenti sono di competenza dei Cantoni.

La mozione CAPTE-N 20.4339 «Ridurre efficacemente il rumore eccessivo dei motori», trasmessa il 1° giugno 2021, riprende le richieste del postulato Vogler ritirato lo stesso giorno (19.4254 «Ridurre in maniera efficace e definitiva il rumore eccessivo causato dai motori») nonché delle due iniziative parlamentari Suter ritirate il 21 giugno 2021 (20.443 «Radar acustici contro i rumori inutili dei veicoli» e 20.444 «Intervenire efficacemente contro le motociclette rumorose»). La mozione incarica il Consiglio federale tra l'altro di elaborare provvedimenti a livello di leggi e ordinanze quali sanzioni più efficaci per chi causa rumore eccessivo e una maggiore limitazione dell'uso di componenti rumorosi, e al tempo stesso di verificare la possibilità di intensificare i controlli di polizia sul rumore attraverso un accordo tra Confederazione e corpi di polizia cantonali, analogamente a quanto previsto per i controlli sul traffico pesante.

---

<sup>1</sup> [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, ARE, 2021](#)

<sup>2</sup> RS 741.01

<sup>3</sup> RS 741.11

<sup>4</sup> RS 741.41

## **Contenuto del progetto**

La presente revisione comprende misure per un sanzionamento più semplice e severo in presenza di manipolazioni dei veicoli con ripercussioni sulle emissioni acustiche e di produzione di rumore stradale inutile. Ciò corrisponde anche al desiderio delle autorità esecutive di basi giuridiche di più facile applicazione.

Nella LCStr sono proposte due modifiche: in primo luogo, la produzione di rumore evitabile è considerata un'infrazione lieve, per cui ai conducenti che causano emissioni sonore fastidiose ed evitabili si potrà revocare la licenza di condurre o per allievo conducente; in secondo luogo, viene introdotta la base giuridica per un sostegno finanziario della Confederazione destinato all'intensificazione quantitativa e qualitativa dei controlli sul rumore del traffico da parte delle autorità esecutive cantonali.

A livello di ordinanza vengono proposte le misure seguenti.

L'installazione di un silenziatore di ricambio non deve rendere più rumorosi di quanto dichiarato per la produzione in serie di un determinato modello i veicoli che non sono oggetto dell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>5</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA), come ad esempio i motoveicoli. Questo vale anche se con il nuovo dispositivo il veicolo non supera comunque i valori limite vigenti in Svizzera (per maggiori informazioni al riguardo v. n. 1.4, 2.4 e 4.1).

I mezzi sui quali la polizia ha ripetutamente riscontrato manipolazioni in relazione alle emissioni sonore dovranno essere sottoposti a controllo successivo cinque volte nell'arco di due anni al fine di prevenire nuove alterazioni da parte del detentore subito dopo un controllo.

L'elenco non esaustivo dei comportamenti considerati come causa di rumore evitabile e già oggi sanzionabili di cui all'articolo 33 ONC è rimasto invariato dal 1963. Viene pertanto aggiornato e integrato con alcune altre attività che producono rumore inutile. I comportamenti vietati continuano a essere descritti in modo relativamente astratto ed elencati a titolo esemplificativo. La menzione esplicita delle nuove fattispecie, non esaustive, è volta ad aiutare le autorità esecutive nel sanzionare i relativi comportamenti.

Per le manipolazioni ai veicoli e i comportamenti di guida non corretti con ripercussioni sulla rumorosità è proposto un ampliamento delle infrazioni sanzionabili con pene pecuniarie. L'attuale margine di manovra delle autorità esecutive nella valutazione delle contravvenzioni in materia di rumore non dovrà tuttavia essere limitato introducendo un numero elevato (o eccessivo) nuove fattispecie nell'ordinanza del 16 gennaio 2019<sup>6</sup> concernente le multe disciplinari (OMD), in quanto le misure amministrative quali l'ammonizione o la revoca della patente non sono contemplate. Poiché la mozione **20.4339** chiede sanzioni più semplici (multa disciplinare) e severe allo stesso tempo, la normativa proposta si concentra sulla regolamentazione di alcune alterazioni accertabili con relativa facilità e comportamenti frequenti che causano rumore inutile in una fattispecie soggetta a multa disciplinare.

---

<sup>5</sup> RS 0.946.526.81

<sup>6</sup> RS 314.11

## Indice

	<b>Rapporto esplicativo concernente la modifica di due articoli della legge federale sulla circolazione stradale e di quattro ordinanze .....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Punti essenziali del progetto.....</b>	<b>5</b>
1.1	Aggiornamento delle disposizioni esecutive relative al rumore evitabile .....	5
1.2	Ammonimento o revoca della licenza per allievo conducente o di condurre in seguito a rumore evitabile .....	5
1.3	Sostegno finanziario per intensificare i controlli sul rumore del traffico .....	6
1.4	Divieto di modifiche ai veicoli che aumentano il rumore entro i limiti legali .....	7
1.5	Introduzione dell'obbligo di un controllo straordinario in caso di manipolazioni del veicolo che incidono sul rumore .....	8
1.6	Sanzionamento più semplice in caso di manipolazioni del veicolo e manovre di guida che causano rumore .....	8
<b>2</b>	<b>Commento ai singoli articoli .....</b>	<b>10</b>
2.1	<b>Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr) .....</b>	<b>10</b>
2.2	<b>Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS).....</b>	<b>10</b>
2.3	<b>Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC) .....</b>	<b>10</b>
2.4	<b>Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) .....</b>	<b>12</b>
2.5	<b>Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD).....</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>Ripercussioni.....</b>	<b>17</b>
3.1	<b>Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione .....</b>	<b>17</b>
3.2	<b>Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna .....</b>	<b>17</b>
3.3	<b>Ripercussioni sull'ambiente e sulla società .....</b>	<b>17</b>
3.4	<b>Ripercussioni sull'economia.....</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Aspetti giuridici .....</b>	<b>18</b>
4.1	<b>Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera .....</b>	<b>18</b>

## **Rapporto esplicativo concernente la modifica di due articoli della legge federale sulla circolazione stradale e di quattro ordinanze**

### **1 Punti essenziali del progetto**

#### **1.1 Aggiornamento delle disposizioni esecutive relative al rumore evitabile**

##### **Situazione iniziale**

Secondo l'articolo 42 capoverso 1 LCStr, i conducenti di veicoli devono astenersi dal causare qualsiasi disturbo evitabile agli utenti della strada e ai residenti, compreso il rumore. A differenza delle prescrizioni del codice stradale sulla dotazione dei veicoli, che stabiliscono il livello sonoro ammesso per i componenti dei veicoli (motori, impianti di scarico ecc.), l'articolo summenzionato riguarda il comportamento rumoroso degli utenti, cui è imposto di evitare qualsiasi attività rumorosa oggettivamente non indispensabile.

L'articolo 33 ONC precisa, a livello di ordinanza, il divieto di produrre rumore molesto evitabile elencando, a titolo esemplificativo e non esaustivo, diverse attività inutili ed evitabili di conducenti, passeggeri e personale ausiliario nelle lettere a-h. La disposizione è rimasta immutata dall'entrata in vigore dell'ONC, il 1° gennaio 1963. Ciononostante, le autorità esecutive continuano a ritenerla in linea di principio funzionale, da un lato perché sono menzionate attività rilevanti, dall'altro perché la formulazione relativamente generica e l'elenco non esaustivo lasciano il margine di manovra necessario per poter reagire anche a fenomeni più recenti. La maggior parte delle autorità in questione chiede di modernizzare l'elenco di esempi e menzionare esplicitamente altri comportamenti rilevanti.

##### **La normativa proposta e relativa motivazione**

La regolamentazione proposta non incide sulla struttura di base del vigente articolo 33 ONC. La frase introduttiva sancirà anche in futuro l'obbligo generale per gli utenti della strada di astenersi dal produrre qualsiasi rumore evitabile. Sarà invece soppressa la precisazione «specialmente nei quartieri abitati, nei luoghi di riposo e di notte», in modo da attribuire maggiore peso alla protezione acustica ed evitare malintesi in merito al campo di applicazione della disposizione. Il dovere di tenere una condotta di guida particolarmente riguardosa nei quartieri residenziali, anche in riferimento al rumore, risulta altresì dall'articolo 41a ONC.

I comportamenti che generano rumore inutile continueranno a essere descritti in termini relativamente generali ed elencati a titolo esemplificativo (e quindi non esaustivo), consentendo alle competenti autorità di far rientrare anche in futuro un'ampia varietà di circostanze nelle fattispecie della norma giuridica e tenere così conto delle molteplici forme di possibile inquinamento acustico. L'elenco di cui all'articolo 33 è integrato da alcune nuove infrazioni, prime fra tutte quelle relative alle modalità di guida (Sport e simili) e agli impianti di scarico che generano rumore inutile (nuove lettere f e g). Menzionando esplicitamente le modalità di guida si intende attribuire a questa tematica, divenuta negli ultimi anni sempre più problematica, la necessaria importanza anche in termini giuridici. Si propone inoltre di stralciare alcune fattispecie oggigiorno meno rilevanti (in particolare le vigenti lettere f e g), che rimangono comunque sanzionabili *de facto*, trattandosi di un elenco non esaustivo.

L'aggiornamento proposto comporta la sostituzione di comportamenti non più rilevanti con nuovi comportamenti sempre più frequenti nella pratica e la conseguente necessità di riordinarli ai fini di una migliore comprensibilità e strutturazione.

#### **1.2 Ammonimento o revoca della licenza per allievo conducente o di condurre in seguito a rumore evitabile**

##### **Situazione iniziale**

Il Parlamento deve creare una base legale che consenta di ammonire i conducenti che infrangono le disposizioni sul rumore evitabile per la prima volta e sanzionare i recidivi con la revoca della patente per

almeno un mese. Ciò richiede un adeguamento dell'articolo 16a capoverso 1 LCStr, che elenca in modo esaustivo tutte le infrazioni lievi passibili di ammonimento o revoca.

### **La normativa proposta e relativa motivazione**

Chiunque si renda colpevole di rumore evitabile alla guida di un veicolo sarà ammonito una prima volta. Se entro due anni dall'ammonimento la stessa persona commetterà un'altra infrazione lieve, tra cui causare rumore evitabile, rischierà la revoca della patente per almeno un mese.

La nuova regolamentazione si basa sulla disposizione di cui all'articolo 42 capoverso 1 LCStr, secondo la quale i conducenti devono astenersi dall'arrecare qualsiasi disturbo evitabile agli utenti della strada e ai residenti, in particolare attraverso il rumore, ed evitare per quanto possibile di spaventare gli animali. Il concetto di rumore evitabile è già precisato nell'articolo 33 capoverso 1 ONC attraverso un elenco non esaustivo di possibili emissioni acustiche, rilevante anche per l'applicazione del nuovo articolo 16a capoverso 1 lettera d LCStr.

Il rumore evitabile non deve necessariamente comportare un pericolo per terzi. Questo aspetto è compatibile con il sistema a cascata previsto per la revoca della patente. Già oggi esistono motivi di revoca, come la guida di un veicolo a motore nonostante la revoca della patente a scopo di ammonimento (art. 16c cpv. 1 lett. f LCStr), che non implicano la messa in pericolo di terzi.

Sono escluse dall'ammonimento e dalla revoca della licenza per allievo conducente o di condurre secondo l'articolo 16a capoverso 1 lettera d le infrazioni per le quali è applicabile la procedura ai sensi della legge del 18 marzo 2016<sup>7</sup> sulle multe disciplinari (LMD) ed è prevista una multa disciplinare nell'OMD (cfr. art. 16 cpv. 2 LCStr). Attualmente si tratta del preriscaldamento e del funzionamento non necessari del motore di un veicolo fermo (n. 326.1, 326.2 e 603 OMD), che con la presente revisione saranno integrati da ulteriori fattispecie connesse alla produzione di rumore evitabile. La nuova disposizione si applica quindi alle infrazioni alle norme della circolazione trattate con procedimento penale ordinario (punibilità ai sensi dell'art. 90 LCStr).

## **1.3 Sostegno finanziario per intensificare i controlli sul rumore del traffico**

### **Situazione iniziale**

L'esecuzione della legislazione in materia di circolazione stradale e quindi anche lo svolgimento di controlli sul rumore sono di competenza dei Cantoni, ai quali la Confederazione non può imporre alcuna attività esecutiva specifica. L'intensificazione dei controlli delle emissioni acustiche dei veicoli richiede dalla mozione e il relativo sostegno finanziario da parte della Confederazione possono pertanto avvenire solo sulla base di un accordo volontario. Come suggerito dalla mozione **20.4339**, per queste attività si può ricorrere a convenzioni sulle prestazioni analoghe a quelle stipulate per i controlli sul traffico pesante.

### **La normativa proposta e relativa motivazione**

Con la creazione di una base giuridica nella LCStr si introduce la possibilità di concludere convenzioni sulle prestazioni con i Cantoni per l'intensificazione quantitativa e qualitativa dei controlli delle emissioni sonore prodotte dal traffico.

Questo principio viene sancito a livello di legge nel nuovo articolo 53b LCStr sotto forma di norma potestativa; in altre parole il versamento di contributi federali per l'intensificazione dei controlli presuppone la disponibilità dei Cantoni. La trasposizione contrattuale di questa attività avverrà nel quadro di convenzioni sulle prestazioni, come stabilito dal nuovo articolo 5a dell'ordinanza del 28 marzo 2007<sup>8</sup> sul controllo del traffico stradale (OCCS).

Il contenuto delle singole convenzioni sarà il risultato di un'analisi capillare delle esigenze e delle successive trattative con i Cantoni. Gli accordi dovranno prevedere la possibilità di un'intensificazione

<sup>7</sup> RS 314.1

<sup>8</sup> RS 741.013

sia quantitativa, intesa come aumento del numero di controlli, sia qualitativa, ovvero accertamenti più efficaci per mezzo di strumenti di misurazione adeguati.

#### **1.4 Divieto di modifiche ai veicoli che aumentano il rumore entro i limiti legali** **Situazione iniziale**

In Svizzera vigono i valori limite e i metodi di misurazione internazionali per quanto riguarda le emissioni acustiche dei veicoli stradali. Le omologazioni internazionali dei componenti (secondo la normativa UE e/o UNECE) sono pertanto riconosciute nella legislazione nazionale dall'OETV. In questo modo, il nostro Paese adempie anche agli obblighi previsti dall'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità e dalla legge federale del 6 ottobre 1995<sup>9</sup> sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG; legge quadro svizzera).

Nello stato originale solo pochi tipi di veicoli raggiungono i limiti sonori massimi consentiti. Installando pezzi di ricambio omologati che attutiscono il rumore del motore meno di quelli originali, i veicoli possono pertanto diventare più rumorosi pur senza superare i valori limite. Questi componenti possono aumentare in modo percettibile il rumore di propulsione generato dai veicoli, con potenziali conseguenze dirette sulla salute dei residenti.

Le modifiche che comportano il superamento dei limiti sonori legali sono già vietate, senza eccezioni. I veicoli modificati in tal senso, che continuano a essere utilizzati senza essere stati sottoposti a controllo successivo, possono essere contestati dalle autorità esecutive. La possibilità di intervenire contro i componenti illegali potrebbe apportare un contributo nettamente maggiore agli sforzi per contrastare l'inquinamento acustico.

#### **La normativa proposta e relativa motivazione**

Il presente avamprogetto intende introdurre per i veicoli non rientranti nel campo di applicazione dell'Accordo MRA (cap. 12 e 13), come i motocicli, un divieto nazionale di incrementi della rumorosità legali ma non necessari, risultanti dal riconoscimento di omologazioni internazionali. Poiché le prescrizioni dell'OETV si riferiscono ai veicoli e non ai componenti, sarà innanzitutto vietato l'utilizzo dei mezzi dopo l'installazione di parti che accrescono il rumore. In questo modo le omologazioni internazionali dei ricambi non dovranno più essere riconosciute in ogni caso, anche se valide e conformi alle norme. La disposizione ha l'effetto di un divieto relativo, basato sulle emissioni acustiche dei modelli di veicoli nel loro stato originale. La nuova regolamentazione non sarà tuttavia applicabile ai dispositivi silenziatori di ricambio di veicoli con omologazione UE soggetti all'MRA, come gli autoveicoli e i veicoli agricoli e forestali. Per i mezzi non disciplinati dall'Accordo (in particolare motoveicoli), invece, in caso di montaggio di pezzi di ricambio che producono più rumore rispetto alla configurazione originale, la normativa proposta esclude il riconoscimento delle omologazioni internazionali.

Le modifiche di cui sopra sono attuate nell'articolo 53 OETV, suddividendo per maggiore chiarezza il vigente capoverso 3 in due capoversi (3 e 3<sup>bis</sup>), ciascuno integrato da precisazioni, e disciplinando l'effettivo inasprimento della normativa nel nuovo capoverso 3<sup>ter</sup> (per ulteriori dettagli v. n. 2.4 art. 53 cpv. 3-3<sup>ter</sup>).

In Svizzera sarà vietata non solo l'immatricolazione di veicoli modificati non soggetti all'MRA, ma anche l'offerta e la distribuzione di componenti che aumentano il rumore. Poiché il divieto si basa sulle emissioni sonore effettive dei veicoli immatricolati e dei modelli in vendita, i relativi dati delle omologazioni svizzere e UE dovranno essere accessibili ai commercianti di accessori e ricambi. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) deve quindi essere autorizzato a mettere a disposizione delle autorità esecutive questi dati in forma anonimizzata.

È improbabile che si possa aggirare la normativa ottenendo omologazioni speciali che sfruttino al massimo il livello sonoro consentito in Svizzera. Simili omologazioni potrebbero essere ottenute solo dal produttore di apparecchiature originali in uno Stato membro dell'UE. Essendo tali omologazioni destinate

<sup>9</sup> RS 946.51

unicamente al mercato svizzero e giovando in linea di massima solo ai commercianti di accessori e non al produttore stesso, l'interesse economico dei produttori dovrebbe essere scarso.

È stato analizzato il rumore prodotto durante la marcia da automobili a benzina rientranti nella fascia di prezzo medio-alta di un costruttore con sede nell'UE. Le emissioni sonore rilevate durante la procedura di omologazione sono state confrontate con i valori limite legali: oltre a non coincidere con questi ultimi (70-74 dB (A)), i valori effettivi sono in generale più elevati nel caso di veicoli di grossa cilindrata.

Si è constatato che per le berline sportive, che hanno i valori limite più alti, non esiste praticamente alcun margine per aumenti legali della rumorosità, in quanto i valori limite sono già sfruttati al massimo con la dotazione di fabbrica. Nel caso di veicoli comuni di cilindrata medio-alta (valori limite da medi ad alti) il potenziale è compreso tra due e tre decibel. I mezzi di piccola e media cilindrata, invece, spesso sfruttano già quasi completamente i valori limite (più bassi), cosicché la soglia di legalità per eventuali incrementi scende al di sotto dei due decibel.

L'USTRA può aiutare i Cantoni a livello esecutivo stabilendo e pubblicando un divieto di vendita sulla base dell'articolo 31a capoverso 1 lettera b e capoverso 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>10</sup> concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) per i pezzi per i quali è comprovato un aumento della rumorosità del motore.

Il motivo dei vari adattamenti giuridici risiede nella tutela della salute umana. In quest'ottica si deve valutare la proporzionalità e compatibilità della misura con gli accordi internazionali e bilaterali (v. al riguardo n. 4.1).

## **1.5 Introduzione dell'obbligo di un controllo straordinario in caso di manipolazioni del veicolo che incidono sul rumore**

### **Situazione iniziale**

Tutti i veicoli immatricolati in Svizzera dotati di targa sono soggetti a un controllo periodico che ne garantisce il mantenimento in buone condizioni tecniche. Se durante gli accertamenti da parte delle autorità esecutive cantonali vengono riscontrati difetti gravi, i veicoli devono essere sottoposti a un nuovo controllo nel Cantone di ubicazione (art. 34 cpv. 1 OETV). I conducenti possono eliminare eventuali irregolarità prima del controllo e qualsiasi modifica non consentita.

### **La normativa proposta e relativa motivazione**

Il presente avamprogetto propone di definire un intervallo obbligatorio con cui sottoporre ai controlli periodici i veicoli sui quali la polizia ha riscontrato ripetutamente modifiche non consentite che ne alterano le emissioni acustiche. I veicoli segnalati più volte nel giro di due anni dovranno pertanto essere presentati all'esame successivo cinque volte nell'arco di due anni. Questa norma è volta a evitare che le modifiche vengano nuovamente apportate dal detentore del veicolo subito dopo un controllo. Non deve tuttavia ripercuotersi sul nuovo detentore di un veicolo in seguito a un'eventuale prima segnalazione riguardante il proprietario precedente, motivo per cui non si applica in caso di cambio di detentore. Dal momento che non esiste un sistema nazionale per la gestione degli inviti al controllo, tale obbligo non potrebbe comunque essere garantito in caso di cambio di detentore oltre i confini cantonali.

## **1.6 Sanzionamento più semplice in caso di manipolazioni del veicolo e manovre di guida che causano rumore**

### **Situazione iniziale**

La procedura per le multe disciplinari è un procedimento penale semplice e rapido che consente di gestire in modo efficiente le infrazioni minori, in particolare relative alla circolazione stradale. Il sanzionamento non è effettuato come nel procedimento penale ordinario dal Ministero pubblico o dai

<sup>10</sup> RS 741.511



tribunali, ma mediante multe disciplinari emesse dai competenti organi esecutivi in base alla propria autorità (art. 2 cpv. 1 LMD). Una delle caratteristiche essenziali della procedura in parola è l'applicazione esclusiva a contravvenzioni minori al codice della strada che non comportano la messa in pericolo né il ferimento di persone o danni di alcun genere (cfr. art. 4 cpv. 3 lett. a LMD). Inoltre, le infrazioni devono essere facilmente accertabili, ossia le fattispecie da valutare devono essere evidenti (cfr. art. 4 LMD).

A differenza degli eccessi di velocità, ad esempio, che possono essere facilmente rilevati con strumenti tecnici come i sistemi radar, il rumore del traffico stradale è oggi difficilmente misurabile o lo è solo con un elevato dispendio di personale, tempo e risorse. Inoltre, la percezione del rumore è estremamente soggettiva e la soglia oltre la quale un suono risulta molesto è difficile da determinare oggettivamente.

Dalla procedura per multe disciplinari sono esclusi i provvedimenti amministrativi quali l'ammonizione o la revoca della patente di guida. Analogamente, in caso di recidiva non possono essere emesse multe di importo maggiore rispetto a quello previsto dal relativo elenco perché non si tiene conto dei precedenti né delle circostanze personali del contravventore (art. 1 cpv. 5 LMD). Non è inoltre possibile fare distinzioni in base alla gravità delle violazioni, ad esempio punendo più severamente i comportamenti rumorosi in una zona residenziale o di notte rispetto agli stessi comportamenti fuori dai centri abitati o in un'area industriale. L'importo massimo di una multa disciplinare è di 300 franchi (art. 1 cpv. 4 LMD).

### **La normativa proposta e relativa motivazione**

L'attuale margine di manovra delle autorità esecutive nella valutazione delle contravvenzioni in materia di rumore non dovrà essere limitato introducendo un numero elevato (o eccessivo) di nuove fattispecie nell'ordinanza sulle multe disciplinari (OMD). La normativa proposta si concentra sulla regolamentazione di alcune manipolazioni dei veicoli frequenti e accertabili con relativa facilità nonché di comportamenti che causano rumore inutile in una fattispecie soggetta a multa disciplinare. Come nella nuova versione dell'articolo 33 ONC, si tratta principalmente di punire chi provoca rumore inutile con impianti di scarico. Va tuttavia notato che alcune di queste contravvenzioni si accompagnano spesso ad altri comportamenti illeciti alla guida che mettono in pericolo gli altri utenti della strada (p. es. una manovra rischiosa che provoca un forte rumore improvviso dell'impianto di scarico). In tali casi, la procedura per le multe disciplinari non è applicabile.

### **Altre misure esaminate ma respinte**

È stata presa in considerazione l'introduzione di sanzioni ancora più severe per le modifiche dei veicoli che incidono sul rumore. Attualmente la polizia, se rileva su strada veicoli non immatricolati, in condizioni tali da costituire un pericolo per la circolazione o che producono rumore evitabile, può ritirare la licenza di circolazione e sequestrare il mezzo in virtù dell'articolo 54 capoverso 1 LCStr. Qualora le manipolazioni al veicolo mettano a rischio la sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 93 LCStr può inoltre essere inflitta una pena detentiva fino a tre anni o una pena pecuniaria. Un inasprimento del quadro sanzionatorio per chi provoca rumore inutile senza costituire un pericolo concreto e diretto per altre persone non sarebbe proporzionato.

È stata esaminata anche la possibilità di revocare la patente di guida in caso di manomissione del veicolo. Tuttavia, poiché la responsabilità del mezzo è del detentore, il sanzionamento può avvenire mediante il ritiro della licenza di circolazione. Al contrario, per il rumore evitabile di origine comportamentale è responsabile il conducente, per cui nell'ambito della presente revisione viene proposto di sanzionarlo con la revoca della patente. Applicare la stessa sanzione al conducente per una manomissione del veicolo sarebbe in contraddizione con questa logica, motivo per cui è stata abbandonata anche quest'idea.

## **2 Commento ai singoli articoli**

### **2.1 Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr)**

#### *Articolo 16a capoverso 1 lettera d (nuova)*

Chi viola la norma stradale di cui all'articolo 42 capoverso 1 LCStr producendo rumore evitabile alla guida di un veicolo commette un'infrazione lieve, che non deve necessariamente comportare un

pericolo per terzi. Esempi di rumore evitabile ai sensi di questa disposizione figurano in un elenco non esaustivo all'articolo 33 ONC.

Saranno puniti con la revoca della licenza di condurre solo i conducenti e non i passeggeri o gli ausiliari che producono rumore evitabile (ad es. sbattendo portiere ecc.), sia intenzionalmente sia per dolo eventuale o negligenza.

#### *Articolo 53b (nuovo)*

La nuova base legale di cui all'articolo 53b LCStr ricalca la regolamentazione in materia di controlli del traffico pesante (cfr. art. 53a LCStr e 10 cpv. 3 della legge federale del 19 dicembre 1997<sup>11</sup> concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni; LTTP), tuttavia sotto forma di norma potestativa. La Confederazione deve avere la possibilità di versare contributi ai Cantoni che intendono intensificare dal punto di vista quantitativo o qualitativo i controlli del rumore prodotto dal traffico, evitando tuttavia che vengano indennizzati anche i controlli che rientrano già nell'attuale attività di un corpo di polizia cantonale, a meno che non comportino un'intensificazione.

## **2.2 Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS)**

#### *Articolo 5a capoverso 1 (nuovo)*

Le disposizioni si rifanno al regime in materia di controlli del traffico pesante (cfr. art. 46 ordinanza del 6 marzo 2000<sup>12</sup> concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni; OTTP). Chiarendo che il presupposto per i contributi federali è l'intensificazione, che può essere sia quantitativa (più controlli) sia qualitativa (controlli con «migliori» strumenti), si evita che vengano finanziati dalla Confederazione i controlli del rumore del traffico effettuati già oggi.

#### *Articolo 5a capoverso 2*

I contributi stanziati ai Cantoni per intensificare i controlli del rumore del traffico saranno stabiliti in convenzioni sulle prestazioni stipulate con l'USTRA, tenendo conto oltre che delle dimensioni dei corpi di polizia, anche delle spese già sostenute per tali controlli. Le convenzioni saranno a tempo determinato e andranno riviste periodicamente.

#### *Articolo 38*

Le modifiche non autorizzate che incidono sul rumore, in seguito alle quali la polizia notifica i veicoli interessati all'autorità di immatricolazione devono essere esplicitamente menzionate come esempio di gravi mancanze. L'adeguamento non ha alcun influsso sulla prassi esecutiva seguita per la valutazione di altre irregolarità.

## **2.3 Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)**

#### *Articolo 33, frase introduttiva*

Con lo stralcio del passaggio «specialmente nei quartieri abitati, nei luoghi di riposo e di notte» si evidenzia che il rumore inutile è indesiderato anche al di fuori delle aree residenziali e ricreative e a prescindere dall'orario. In tal modo si attribuisce maggior importanza alla protezione acustica nell'ambito della legislazione in materia di circolazione stradale, oltre a precisare che il successivo elenco di esempi di comportamenti generatori di rumore non è applicabile solo in quei casi limitati. Il fatto che nei quartieri residenziali vada adottata una guida particolarmente rispettosa, anche in riferimento al rumore, si desume anche dall'articolo 41a ONC.

#### *Articolo 33 lettera a*

L'uso continuo e inadeguato del motorino di avviamento può essere omesso in quanto, specie per i modelli di veicoli più recenti, tale comportamento è ormai divenuto praticamente irrilevante. Infatti,

---

<sup>11</sup> RS 641.81

<sup>12</sup> RS 641.811

sempre più spesso vengono ad esempio messi in commercio veicoli che funzionano senza l'uso attivo di chiavi (cosiddetti sistemi «keyless»).

Va invece mantenuto nella lettera a il divieto di far riscaldare e girare inutilmente il motore di veicoli fermi perché, oltre alle emissioni acustiche, permette di evitare anche il relativo inquinamento atmosferico.

#### *Articolo 33 lettera b*

Il numero di giri del motore ha un ruolo decisivo nello sviluppo di rumore da parte dei veicoli: a regimi elevati corrispondono infatti livelli di rumore elevati. La precisazione linguistica proposta in tedesco e già presente nella versione italiana vigente («o») è volta a sottolineare che è vietato far girare ad alto regime il motore, sia a vuoto sia nella guida con marce basse. Il primo caso comprende anche il far girare a regime elevato il motore di veicoli fermi con conseguente produzione di rumore inutile.

#### *Articolo 33 lettera c*

La fattispecie dell'accelerazione troppo rapida è integrata con altri esempi. Il riferimento a curve e salite consente di porre l'accento soprattutto su manovre che provocano un inutile stridio degli pneumatici.

#### *Articolo 33 lettera d (nuova)*

Il contenuto della lettera e vigente è trasferito nella lettera d e riformulato come spiegato di seguito.

Nella pratica è piuttosto raro incontrare veicoli con ruote metalliche, per cui appare giustificato stralciare il relativo passaggio. Continua invece a non essere ammessa la circolazione a velocità eccessiva, con conseguente produzione di rumore, in curva e in salita nonché con carichi non stabilmente fissati e rimorchi, seppur con un piccolo adeguamento di carattere redazionale.

#### *Articolo 33 lettera e (nuova)*

Il contenuto della lettera d vigente è trasferito nella lettera e, senza alcuna modifica contenutistica.

#### *Articolo 33 lettera f (nuova)*

Si propone di sopprimere le fattispecie contemplate dalla lettera f vigente e di introdurne una nuova.

Il carico e lo scarico rumorosi di veicoli sono paragonabili ad altre attività rumorose in spazi pubblici e possono essere sanzionati in altro modo (ad es. sulla base di regolamentazioni comunali in materia di protezione acustica). A seguito dell'inasprimento delle disposizioni sul fissaggio dei carichi, anche il divieto di trasportare carichi rumorosi senza fissaggio o pareti di separazione è divenuto irrilevante ai fini pratici, tanto più che la fattispecie in questione è già contemplata nella nuova lettera d. Infine, neppure il trasporto di bidoni corrisponde più alla realtà.

Molti veicoli di nuova generazione, soprattutto quelli di grossa cilindrata, con assetto sportivo o modificati consentono di attivare una o più modalità di guida attraverso cui è possibile influenzare tra le altre cose l'unità di controllo motore, l'impianto di scarico, le sospensioni, lo sterzo e il processo di frenata. Alcune di queste modalità favoriscono anche la guida economica (modalità Eco, passaggio tempestivo alla marcia superiore).

Le cosiddette modalità «Sport» comportano invece, quantomeno se abbinate a uno stile di guida aggressivo, maggiori immissioni sonore. L'uso, ossia l'attivazione, di modalità di guida rumorose deve dunque essere generalmente vietato nelle località, con particolare riferimento alla categoria Sport.

#### *Articolo 33 lettera g (nuova)*

Conformemente all'articolo 66 capoverso 4 OETV, portiere, cofano, portabagagli e altre parti del veicolo menzionate alla lettera g vigente devono poter essere chiusi senza rumore. In particolare i veicoli più recenti dispongono di meccanismi che consentono di chiudere (a volte elettronicamente) portiere e portabagagli in modo silenzioso. Nell'ottica dell'auspicato aggiornamento dell'articolo 33 ONC non è dunque più necessario menzionare esplicitamente nel catalogo di esempi lo sbattere rumorosamente le suddette parti. Dato il carattere non esaustivo dell'elenco, la fattispecie rimane tuttavia punibile.

Diverse manovre e impostazioni del veicolo possono indurre il dispositivo di scappamento a emettere rumore inutile. Particolarmente rumorosi e molesti sono ad esempio gli scoppi e scoppiettii dalla marmitta causati (per lo più di proposito) inducendo una falsa accensione o selezionando un'impostazione del

veicolo che apra le valvole di scarico, oppure attivando una determinata modalità Sport. Simili rumori possono infine essere generati anche da inutili cambi di marcia o togliendo improvvisamente il piede dall'acceleratore. Questo tipo di comportamenti alla guida deve essere pertanto inserito tra gli esempi dell'articolo 33 ONC e di conseguenza vietato.

#### *Articolo 33 lettera h*

Il proposto stralcio del termine «apparecchi radio», non più in linea con i tempi, tiene conto della generale esigenza di rivedere in chiave più moderna la formulazione dell'articolo 33 ONC. L'adeguamento non avrà tuttavia ripercussioni negative sul campo di applicazione, dal momento che l'espressione «apparecchi per la riproduzione del suono» si presta ad essere intesa in senso molto ampio e comprende qualsiasi tipo di impianto audio e video moderno.

## **2.4 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)**

### *Articolo 34 capoverso 1*

Le modifiche non autorizzate che incidono sul rumore, in seguito alle quali la polizia notifica i veicoli interessati all'autorità di immatricolazione devono essere esplicitamente menzionate come esempio di gravi mancanze. L'adeguamento non ha alcun influsso sulla prassi esecutiva seguita per la valutazione di altre irregolarità.

### *Articolo 34 capoversi 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup>(nuovi)*

I veicoli su cui nell'arco di due anni sono state più volte legalmente constatate dalla polizia modifiche non autorizzate in relazione alle emissioni sonore dovranno essere sottoposti cinque volte ad esame successivo. Per il calcolo del termine fa stato la data del rapporto di polizia. Il periodo entro cui effettuare i controlli periodici è di due anni a partire dal primo controllo straordinario (esame eccezionale). In base all'esperienza, i veicoli modificati vengono spesso rimessi a norma dai detentori solo per il breve periodo in cui si svolge la verifica. L'elevata frequenza degli esami, ripetuti in media ogni sei mesi, aumenta gli oneri a carico dei detentori in difetto che continuano a ripristinare le modifiche non autorizzate dopo ogni controllo. Gli esami possono, ma non devono, essere effettuati a intervalli regolari: in questo modo le autorità di immatricolazione possono tener conto delle oscillazioni nelle attività di controllo e di ritiri stagionali dalla circolazione dei veicoli in questione.

Al cambio di detentore la misura è revocata; in caso di interruzioni dovute a ritiri dalla circolazione si conclude entro quattro anni dalla notifica della polizia all'autorità di immatricolazione.

Se nel suddetto periodo di due anni dovesse essere previsto un controllo periodico ordinario, si potrà saltarne uno straordinario. Ciò non vale tuttavia per gli esami richiesti dal detentore secondo l'articolo 33 capoverso 3 OETV.

La portata del controllo è stabilita dall'autorità di immatricolazione, ma deve almeno comprendere i dispositivi che incidono sulle emissioni. Anche i veicoli il cui conducente o detentore è stato punito secondo la procedura della multa disciplinare possono essere notificati all'ufficio della circolazione affinché siano sottoposti con maggiore frequenza all'esame successivo.

### *Articolo 34a*

Modifica conseguente a quella dell'articolo 34 capoverso 1<sup>bis</sup>. I controlli successivi più frequenti in seguito a notifiche concernenti modifiche che incidono sul rumore devono essere riservati alle autorità cantonali competenti. Dev'essere pertanto integrato il rimando tra parentesi.

### *Articolo 36a capoverso 2*

L'articolo 36a capoverso 1 prevede che in linea di principio si possano applicare alternativamente le prescrizioni in materia di omologazione dell'UE o i requisiti tecnici dell'OETV. Anche se ci si basa sulle norme internazionali riportate nelle ordinanze OETV 1, OETV 2 e OETV 3, vanno tuttavia osservate determinate prescrizioni dell'OETV. Per evitare che vengano legalmente aggirate le disposizioni nazionali concernenti il montaggio di parti di veicoli che aumentano il rumore l'elenco esaustivo di cui all'articolo 36a capoverso 2 deve essere integrato con gli articoli 52 capoverso 6 e 53 capoverso 3–3<sup>ter</sup>.

*Articolo 52 capoverso 6*

Nello sviluppo e nella produzione di catalizzatori e filtri antiparticolato di ricambio si perseguono diversi interessi: il progresso tecnologico permette di ottenere lo stesso effetto dei pezzi originali con una struttura più semplice e quindi di ridurre i costi (ad es. soppressione del precatalizzatore); utilizzando altri materiali e una diversa struttura dei componenti (ad es. catalizzatori metallici invece che monolitici in ceramica) si può ridurre la contropressione dei gas di scarico e accrescere così la potenza del motore.

Gli elementi del sistema di post-trattamento dei gas di scarico influiscono sulle emissioni sonore. Se l'attenuazione del rumore diminuisce a causa di un cambiamento delle condizioni di flusso, occorre compensarla migliorando l'effetto del silenziatore. L'efficacia originaria del silenziatore deve essere garantita dal costruttore del catalizzatore (o del filtro antiparticolato) di ricambio dotandolo di elementi ammortizzanti o attraverso silenziatori supplementari.

*Articolo 53 capoverso 3*

Il vigente capoverso 3 è suddiviso per maggiore chiarezza: il primo periodo rimane nel nuovo capoverso 3, integrato da un secondo periodo che precisa le condizioni applicate ai veicoli esonerati dall'approvazione del tipo e privi di omologazione generale UE; il testo restante è spostato nel nuovo capoverso 3<sup>bis</sup>.

L'installazione di un silenziatore di ricambio non deve in linea di principio rendere il veicolo più rumoroso di quanto certificato per la produzione in serie del modello in questione. Fanno fede i valori indicati nell'omologazione (approvazione del tipo) dell'intero veicolo (primo equipaggiamento) e del componente di ricambio. Il termine «dispositivi silenziatori di ricambio» include anche pezzi di ricambio e unità tecniche indipendenti omologate come dispositivi silenziatori di sostituzione. La regolamentazione proposta si applica solo ai veicoli immatricolati per la prima volta dopo l'entrata in vigore della presente disposizione.

Per i veicoli esonerati dall'obbligo di omologazione (ad es. veicoli di case svizzere con una produzione annua fino a cinque unità per tipo o di importazione diretta), il primo equipaggiamento è quello documentato dal costruttore. Questa documentazione è anche la base per l'omologazione del veicolo nel quadro della relativa procedura.

*Articolo 53 capoverso 3<sup>bis</sup> (nuovo)*

Il nuovo capoverso 3<sup>bis</sup> riprende il testo del vigente capoverso 3 senza il primo periodo e riflette la situazione giuridica attuale. Ai fini di una maggiore comprensione viene esplicitamente sottolineato che i silenziatori di ricambio omologati in base alle norme tassativamente elencate possono anche essere meno efficaci di quelli originali. Tuttavia, devono essere sempre rispettati i corrispondenti limiti di rumorosità vigenti.

Il dispositivo o il componente devono essere esplicitamente approvati per una precisa «versione» di un determinato modello di veicolo. Dopo la distinzione tra «tipo» e «variante», la versione è la suddivisione giuridicamente vincolante più precisa dei modelli di veicoli. Poiché le modifiche nella produzione di un veicolo da cui risultano altri valori di emissioni sonore si traducono in una nuova «versione», la classificazione è univoca.

Le definizioni di versione di una variante o di un tipo sono disciplinate nelle pertinenti prescrizioni UE in materia di omologazione di seguito elencate:

- regolamento (UE) 2018/858, allegato I parte B punto 1.3.1 lettera f;
- regolamento (UE) n. 168/2013, articolo 3 punto 75 (in combinato disposto con art. 29 par. 10);
- regolamento (UE) n. 167/2013, articolo 3 punto 53 (in combinato disposto con art. 24 par. 10).

Spetta a chi mette in commercio pezzi di ricambio (importatore, commerciante) fornire i documenti del produttore necessari o eventualmente incaricare un organo di controllo svizzero riconosciuto dei dovuti accertamenti.

*Articolo 53 capoverso 3<sup>ter</sup> (nuovo)*

Il capoverso 3<sup>ter</sup> costituisce l'effettivo inasprimento della normativa vigente: per tutti i veicoli che non sottostanno all'Accordo MRA (cap. 12 e 13), le omologazioni internazionali di cui al capoverso 3<sup>bis</sup> saranno riconosciute solo se l'efficacia dei silenziatori di ricambio è pari a quella dei dispositivi originali e la rumorosità non ne risulta pertanto aumentata. La modifica riguarda in particolare i motoveicoli, ma anche altri veicoli quali quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore. Inoltre, si applica (ai sensi del vigente art. 4 cpv. 1 OETV) solo ai veicoli immatricolati per la prima volta dopo l'entrata in vigore della nuova normativa.

*Articolo 219 capoverso 2 lettera e*

Il commercio di componenti che comportano un aumento delle emissioni sonore dei veicoli rispetto alla prima dotazione deve essere sanzionato configurandolo come esplicita fattispecie punibile. Rispetto all'«immissione in commercio» ai sensi dell'articolo 2 capoverso 3 della legge federale del 12 giugno 2009<sup>13</sup> sulla sicurezza dei prodotti (LSPro), la limitazione del commercio proposta è meno restrittiva, in quanto riguarda solo la consegna dietro pagamento e l'offerta dei prodotti, mentre non sarebbe vietato in particolare l'uso proprio a scopo commerciale, professionale o privato.

Restano di conseguenza consentiti l'acquisto e l'importazione di componenti, destinati ad esempio all'installazione su un veicolo da corsa, anche se la scuderia ha dipendenti e persegue scopi commerciali. Il detentore che non comunica modifiche soggette all'obbligo di notifica è tuttavia ancora punibile (art. 219 cpv. 1 lett. a e 2 lett. f OETV in combinato disposto con art. 93 cpv. 2 LCStr). Se in base alle indicazioni dell'omologazione il dispositivo di scappamento importato legalmente è più rumoroso dell'originale, l'installazione di tale parte costituisce una modifica soggetta all'obbligo di notifica e di esame successivo (art. 34 cpv. 2 lett. c OETV). Benché l'acquisto all'estero e/o l'importazione siano consentiti, non si può pertanto sottoporre il veicolo a controllo successivo né tantomeno utilizzarlo legalmente.

*Articolo 219a (nuovo)*

Il settore del commercio di pezzi e accessori di ricambio deve avere accesso ai valori effettivi delle emissioni sonore relative al modello dei veicoli originali. Senza questa informazione non si possono rilasciare dichiarazioni corrette per i prodotti sul mercato e se necessario limitarne l'offerta. Conformemente all'articolo 12 paragrafo 4 del regolamento (UE) 2018/858<sup>14</sup>, i dati di omologazione fondamentali di automobili e furgoni devono essere resi accessibili al pubblico dal 1° settembre 2022. In Svizzera l'autorità competente per il rilascio delle omologazioni è l'USTRA, che ha accesso ai dati di omologazione completi. I pertinenti valori di emissione risultanti dalla misurazione del rumore non contengono dati personali né indicazioni sulle caratteristiche tecniche dei veicoli. Il regolamento (EU) 2018/858 non è ancora stato recepito nell'Accordo MRA. Le modalità di pubblicazione dei dati andranno pertanto chiarite in un secondo momento. A livello europeo ancora non esiste un obbligo analogo per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (categorie L).

Affinché tutti i dati necessari possano essere resi accessibili al pubblico occorre esplicitamente accordare all'USTRA la relativa competenza.

Dal momento che i dispositivi di scappamento non sono in generale beni commerciali vietati, se i valori di emissione non fossero comunicati, per le autorità di perseguimento penale sarebbe più difficile provare che i commercianti in contravvenzione hanno agito intenzionalmente.

<sup>13</sup> RS 930.11

<sup>14</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14 giugno 2018, pagg. 1–218.

## 2.5 Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD)

### *Numeri 326.1 e 326.2*

Le infrazioni contemplate in questi due numeri sono già sanzionabili con la multa. La proposta di aumentare da 60 a 80 franchi l'importo di entrambe le multe disciplinari è volta a sottolineare la maggiore importanza attribuita alla protezione acustica in particolare e ambientale in generale nella normativa stradale. L'importo di 80 franchi sarà applicato anche alle nuove fattispecie commentate qui appresso.

### *Numero 326.3 (nuovo)*

I conducenti che azionano inutilmente il pedale dell'acceleratore senza partire potranno essere sanzionati con una multa disciplinare. Per essere considerata inutile, l'accelerazione dovrà essere ripetuta (almeno due volte).

### *Numero 326.4 (nuovo)*

Questo numero è stato inserito in quanto la cosiddetta «partenza in sgommata», ossia facendo girare a vuoto le ruote con una forte accelerazione, non solo è inutile, ma anche estremamente molesta. Per via dello stridio prodotto dalla forte rotazione degli pneumatici, tale comportamento è facilmente constatabile e quindi adatto a un sanzionamento secondo la procedura della multa disciplinare.

### *Numero 326.5 (nuovo)*

Gli scoppi e scoppietti ora esplicitamente menzionati all'articolo 33 ONC sono rumori generati da comportamenti scorretti quali brusche frenate, induzione di false accensioni, cambi di marcia o dall'apertura delle valvole di scarico a seguito dell'attivazione di particolari modalità (di guida). Essendo facilmente udibili e in genere anche attribuibili al veicolo che li ha prodotti, possono essere sanzionati con la multa. Per contro, la sola attivazione di una modalità Sport non costituisce una fattispecie atta a rientrare nell'elenco delle multe disciplinari, dato che anche in questa modalità si può guidare in maniera relativamente silenziosa.

### *Numero 409.1 (nuovo)*

Per poter sanzionare in modo più semplice e rapido evidenti manomissioni del silenziatore viene introdotta una nuova fattispecie passibile di multa disciplinare. I conducenti di veicoli a motore sprovvisti dell'inserito silenziatore prescritto ai sensi dell'articolo 53 capoverso 1 OETV possono così essere direttamente multati. Specialmente nel caso dei silenziatori sportivi per moto, le parti chiamate in gergo «dB Killer», «dB Eater» o «dB Absorber» sono spesso facili da rimuovere. Se vengono accertate manipolazioni ulteriori o di altro tipo al dispositivo silenziatore, si applica la procedura ordinaria.

### *Numero 409.2 (nuovo)*

Nei motori turbo il cosiddetto «turbo lag» (ritardo di risposta) viene ridotto mediante un sistema di bypass tale da consentire una risposta più rapida del motore, ad esempio dopo un cambio di marcia. A tale scopo l'aria aspirata compressa deve essere rilasciata rapidamente. Se l'aria rilasciata è riconvogliata nel sistema di aspirazione come previsto dalle case automobilistiche, il rumore prodotto è appena udibile. Se invece, come spesso accade nelle auto da rally, l'aria giunge direttamente nel vano motore attraverso le cosiddette valvole «blow-off», si produce un forte sibilo. Queste valvole, facilmente riconoscibili sia a veicolo in marcia sia all'apertura del cofano, sono vietate secondo l'articolo 53 capoversi 1 e 4 OETV. La fattispecie riguarda anche i turbosimulatore ad alimentazione elettrica che producono rumori di scarico analoghi.

### *Numero 409.3 (nuovo)*

L'insonorizzazione del vano motore influisce sulle emissioni sonore. In assenza di parti dell'incapsulamento (ad es. rivestimento del sottococca) o pannelli insonorizzanti (ad es. sotto il cofano), il conducente potrà essere sanzionato con una multa disciplinare. Poiché questa disposizione permette di evitare rumore eccessivo, è fissato un importo della multa identico a quello delle altre

infrazioni relative al rumore (art. 53 cpv. 1 e 4 OETV). Dal momento che i capoversi 1–3 contemplano fattispecie diverse, le multe disciplinari possono essere eventualmente cumulate. Altre modifiche non consentite e fatti contestati vanno puniti secondo la procedura ordinaria.

*Numero 410 (nuovo)*

I veicoli a motore devono essere muniti di un avvisatore acustico (art. 82 cpv. 1 OETV) e qualora se ne utilizzi uno non autorizzato può essere inflitta una multa di 40 franchi, come previsto dall'allegato 1 numero 403 OMD. Analogamente, occorre sanzionare con multa disciplinare anche l'utilizzo su veicoli a propulsione elettrica di sistemi di allarme acustico ai sensi dell'articolo 82 capoverso 1<sup>bis</sup> OETV che siano stati manipolati nonché per altri dispositivi acustici vietati secondo il capoverso 4.

*Numero 508.1 (nuovo)*

Potendo punire per la mancanza dell'inserito silenziatore prescritto anche il detentore del veicolo a motore, le autorità esecutive potranno emettere sanzioni anche per i veicoli controllati in assenza del conducente.

*Numero 508.2 (nuovo)*

Le modifiche di cui al numero 409.2 sono facilmente riconoscibili all'apertura del cofano. In caso di controlli circostanziali si devono poter sanzionare le modifiche in questione anche quando non si può stabilire chi sia il conducente del veicolo.

*Numero 508.3 (nuovo)*

Se l'insonorizzazione del vano motore è stata compromessa si deve poter punire anche il detentore del veicolo.



### **3 Ripercussioni**

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

Per l'intensificazione dei controlli sul rumore del traffico stradale ai sensi del punto 3 della mozione è previsto un budget annuo di complessivi 2 milioni di franchi. Sulla base di diversi assunti (in part. attuale onere di base dei controlli sul rumore stradale e relativi costi totali) le risorse di personale sono state calcolate estendendo all'insieme dei corpi di polizia cantonali i dati di un Cantone di riferimento. Per un aumento quantitativo di circa il 50 per cento (in tutti i Cantoni) andranno preventivati circa 1,5 milioni di franchi. Dal punto di vista qualitativo (ad es. per l'acquisto di strumenti di rilevamento più moderni) dovranno essere stanziati contributi pari a circa 500 000 franchi. Mancando ancora una base di dati completa, non è possibile stilare un budget più dettagliato.

Si presume che la fase preparatoria (rilevamento capillare delle esigenze presso tutti i Cantoni e successiva elaborazione di tutte le convenzioni sulle prestazioni) impegnerà un'unità equivalente a tempo pieno. A seconda del numero di convenzioni sulle prestazioni stipulate, l'onere dovrebbe diminuire dopo la prima fase di avvio per poi correlarsi maggiormente al controlling e al rinnovo delle convenzioni. Anche se a medio termine il carico lavorativo potrebbe calare, si deve comunque prevedere un posto supplementare a tempo pieno.

Il divieto di determinati silenziatori di ricambio e i compiti di informazione e sorveglianza che ne derivano potrebbero inoltre comportare un fabbisogno supplementare di 0,5 unità equivalenti a tempo pieno.

Per il resto le misure proposte non hanno ripercussioni per la Confederazione.

#### **3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

I Cantoni sono interessati dalle misure relative ai controlli sul rumore del traffico. Gli adeguamenti giuridici volti a rendere più facile ed efficace l'esecuzione e i mezzi finanziari supplementari messi a disposizione per l'intensificazione dei controlli dovrebbero tuttavia agevolare il lavoro degli organi esecutivi cantonali. Le proposte di modifica in particolare delle norme della circolazione (art. 33 ONC) e dell'OMD hanno ripercussioni dirette sull'attività di controllo della polizia, che potrà ricorrere più spesso alla procedura semplificata dell'LMD per sanzionare le infrazioni relative al rumore stradale. Solo l'obbligo di controllo straordinario in caso di manipolazioni dei veicoli che ne influenzano la rumorosità comporterà un onere supplementare per gli uffici cantonali della circolazione a causa dell'impossibilità di inviare automaticamente le convocazioni e dei controlli supplementari da effettuare.

Dal punto di vista finanziario, la definizione di ulteriori fattispecie passibili di multa disciplinare non aumenterà sostanzialmente le entrate dei Cantoni.

L'attesa diminuzione dei comportamenti di guida rumorosi avrà probabilmente un effetto positivo sulla salute degli abitanti.

#### **3.3 Ripercussioni sull'ambiente e sulla società**

L'attuazione delle misure proposte per rendere più facile ed efficiente l'applicazione delle norme della circolazione e delle prescrizioni tecniche sui veicoli da parte dei Cantoni avrà un impatto positivo sull'ambiente. Sanzionando più severamente il rumore indesiderato legato al traffico stradale, si potranno ridurre l'inquinamento e i disturbi ambientali connessi al rumore.

Va tuttavia notato che inserendo le infrazioni tra le fattispecie soggette a multa disciplinare sussiste il pericolo che vengano banalizzate o che la società le consideri come di poco conto. Sanzionare in modo generalizzato le infrazioni per rumore evitabile secondo la procedura semplificata della multa disciplinare potrebbe inoltre comportare una verifica meno approfondita dei veicoli in questione quanto alla presenza di parti illegali.

### 3.4 Ripercussioni sull'economia

Secondo l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), il rumore prodotto dai trasporti ha causato nel 2019 costi complessivi per 2830 milioni di franchi, di cui circa 1569 milioni riguardanti la salute (costi di trattamento, perdite di produzione, costi immateriali ecc.). Circa l'80 per cento di questi costi è imputabile, secondo l'ARE, al traffico stradale<sup>15</sup>. Poiché tutte le misure proposte sono volte a ridurre il rumore stradale inutile, si prevedono effetti positivi sull'economia.

## 4 Aspetti giuridici

La presente revisione rispetta i limiti stabiliti dalla Costituzione federale (art. 82 Cost.). I presenti adeguamenti legislativi si fondano sugli articoli 8, 12, 13 capoversi 3 e 4, 42 capoverso 1, 89g capoverso 8, 89m lettera a e 106 capoverso 1 LCStr nonché sull'articolo 1 capoverso 1 lettera a numeri 7 e 11 LMD.

### 4.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il progetto è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera.

Le modifiche proposte tengono conto degli obblighi internazionali derivanti dall'Accordo MRA e pertanto non si applicano agli autoveicoli né ai veicoli agricoli e forestali con omologazione UE da esso disciplinati<sup>16</sup>. Il mancato riconoscimento dei silenziatori di ricambio provvisti di omologazione internazionale che, rispetto ai dispositivi originali, aumentano la rumorosità dei veicoli non soggetti all'MRA (tra cui i motocicli) crea invece un ostacolo tecnico legale al commercio.

Il riconoscimento da parte del nostro Paese di motoveicoli e relativi componenti con omologazione UE è unilaterale, così come quello dei regolamenti UNECE sui silenziatori di ricambio nel quadro dell'Accordo dell'ONU del 20 marzo 1958<sup>17</sup> è avvenuto esclusivamente su iniziativa autonoma. Per quanto riguarda la proporzionalità prescritta dalla LOTC, la nuova restrizione commerciale proposta non è in contrasto con gli impegni internazionali. Vi è un interesse pubblico preponderante a proteggere la popolazione dal rumore stradale eccessivo. I provvedimenti previsti, riducendo le emissioni acustiche direttamente alla fonte, devono prevalere rispetto a costosi interventi infrastrutturali, tra cui le barriere antirumore, che limitano solo la propagazione sonora.

<sup>15</sup> [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, ARE, 2021](#)

<sup>16</sup> A causa del fallimento dei negoziati sull'accordo quadro tra la Svizzera e l'UE, il capitolo 12 dell'MRA non è più stato sviluppato.

<sup>17</sup> Accordo concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti delle Nazioni Unite; RS **0.741.411**.