

Spiegazioni sul nuovo tenore degli articoli 78-85 e 91-93 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)

1. Direttive e obiettivo

Nel suo messaggio dell'8 dicembre 2006 concernente la legge sulla soppressione e la semplificazione delle procedure di autorizzazione («Semplificare la vita delle imprese») (cfr. FF **2007** 330), il Consiglio federale ha stabilito che:

«Le autorizzazioni per i trasporti eccezionali (FF 75.01 e FC 75.06) e per i trasporti notturni o domenicali (FF 75.03 e FC 75.07) sono ugualmente assai frequenti e viene di conseguenza a crearsi una discrepanza tra il carattere di eccezionalità e le decine di migliaia di autorizzazioni concesse ogni anno. Analizzando il lavoro dell'amministrazione, è emerso che il margine di apprezzamento è molto ridotto e che si tratta principalmente di verificare dati sulla base di una lista di criteri. In molti casi sembra che l'autorizzazione non sia oggetto di un successivo controllo.

Intendiamo pertanto organizzare una consultazione dei Cantoni proponendo loro di sopprimere l'obbligo dell'autorizzazione per determinati valori limite (p. es. per gli autocarri fino a 3 m di larghezza, 4 m di altezza, 44 t di peso e 30 m di lunghezza), di iscrivere i criteri da rispettare nella legislazione federale e in seguito di eseguire controlli a campione. Lo sgravio tornerà utile a entrambe le parti, richiedente e amministrazione. Secondo stime dell'USTRA questa misura potrebbe riguardare circa la metà delle autorizzazioni attualmente concesse, vale a dire che sarebbero in tal modo soppressi da 35 000-45 000 atti amministrativi».

Con decisione dell'8 dicembre 2006, il Consiglio federale ha quindi incaricato il DATEC di preparare un progetto per la consultazione conforme all'obiettivo definito nel messaggio.

2. Veicoli speciali e trasporti speciali

Articolo 78 Trasporti speciali non assoggettati al permesso

L'articolo 78 riguarda soltanto i trasporti speciali non assoggettati al permesso. Per i veicoli speciali, l'obbligo del permesso va mantenuto (cfr. spiegazioni sull'art. 79).

Con la nuova regolamentazione proposta verrebbe a cadere la metà dei permessi circa, ciò che permetterebbe di ridurre in misura significativa l'onere amministrativo sopportato dai richiedenti e dalle autorità preposte al rilascio dei permessi. I trasportatori sarebbero inoltre esonerati dal pagamento delle corrispondenti tasse.

La situazione nel dettaglio:

Capoverso 1: secondo il diritto vigente, i Cantoni possono rilasciare permessi validi *in tutta la Svizzera* per trasporti sino a 30 m di lunghezza, 3 m di larghezza, 4 m di altezza, 44 t di peso e 12 t di carico per asse, se questi trasporti sono effettuati su determinate strade di grande transito ai sensi dell'ordinanza concernente le strade di

grande transito (RS 741.272). Fino a questi limiti, i permessi sono attualmente rilasciati senza particolari condizioni oppure si fa riferimento alle vigenti prescrizioni generali dell'ONG. L'autorità preposta al rilascio dei permessi non deve stabilire l'itinerario di viaggio dettagliato: la sua attività si limita quindi a un atto puramente formale, senza esame materiale. Per questi motivi è senz'altro possibile rinunciare al rilascio di un permesso.

Rispetto ai trasporti identici ma attualmente assoggettati al permesso, i trasporti proposti, non più assoggettati ad autorizzazione, non comportano svantaggi particolari sotto il profilo della sicurezza del traffico. I limiti avanzati paiono quindi idonei per distinguere i trasporti speciali non assoggettati al permesso da quelli che invece vi sottostanno. I presupposti in virtù dei quali un trasporto speciale può essere effettuato senza autorizzazione dovranno essere elencati in modo esaustivo in un catalogo che risulti chiaro e inequivocabile sia per i conducenti di veicoli, sia per gli organi di controllo (dogana, polizia):

Lettera a: l'indivisibilità del carico è precisata con la definizione legale prevista nell'articolo 80.

Lettere b-d: le disposizioni in questione non possono essere interpretate erroneamente o comprese altrimenti.

I pesi effettivi dei singoli veicoli devono essere rispettati: per esempio, un autoarticolato che (come combinazione) non supera le 44 t, ma il cui peso (misurato individualmente) eccede nel trattore a sella o nel semirimorchio, non soddisfa le condizioni in questione. Inoltre, anche il carico per asse va rispettato, ciò che è senz'altro possibile nel caso, ad esempio, di una combinazione di veicoli con un peso effettivo massimo autorizzato di 44 t e una composizione standard a cinque assi (autoarticolato o autotreno).

Capoverso 2: i trasporti speciali non assoggettati al permesso possono essere effettuati soltanto sulle strade di grande transito. Anche questa condizione costituisce un presupposto, nel diritto vigente, per il rilascio di un permesso valido in tutta la Svizzera.

Capoverso 3: la presente disposizione è già ora un presupposto imprescindibile al rilascio dell'autorizzazione per un trasporto speciale. La novità consiste nel delegare al conducente e al detentore di veicoli la verifica dell'idoneità di un veicolo a un determinato trasporto e, quindi, la responsabilità in materia. Una simile delega è senz'altro accettabile dato che, nella fattispecie, si tratta di imprese che effettuano trasporti speciali, ma soprattutto di ditte specializzate con un apposito parco veicoli.

Non è considerato «veicolo appropriato», ad esempio, un autocarro pesante a due assi dal peso effettivo di 20 t. Al suo posto, un autocarro pesante a tre assi consente di trasportare il carico indivisibile senza eccedere nel peso.

Una sistemazione inappropriata del carico è data, ad esempio, quando una tavola di legno è collocata orizzontalmente sul veicolo, fuoriuscendo quindi in larghezza; se la tavola è sistemata di traverso, le dimensioni ammesse in larghezza non sono superate.

Articolo 79 Trasporti speciali e veicoli speciali assoggettati al permesso

Capoverso 1: l'obbligo del permesso sussiste per i trasporti che non adempiono alle condizioni di cui all'articolo 78 e per i veicoli speciali.

I trasporti speciali la cui massa e il cui peso superano i limiti menzionati o che circolano fuori delle strade di grande transito necessitano, da parte dell'autorità preposta al rilascio del permesso, di precisazioni e chiarimenti che variano di caso in caso (itinerario esatto, durata precisa del viaggio, scorta della polizia ecc.). Per questi motivi, riconducibili a esigenze di sicurezza del traffico, non è possibile rinunciare all'obbligo del permesso.

Il mantenimento dell'obbligo del permesso per i veicoli speciali è giustificato dal fatto che i veicoli esteri dalle dimensioni e/o dal peso eccezionali sono spesso designati, nella licenza di circolazione del loro Paese, come «veicoli speciali» benché il loro uso non comporti un superamento dei limiti vigenti. Ai veicoli esteri che non potrebbero essere immatricolati in Svizzera è di norma negata l'autorizzazione a circolare in Svizzera. Se tali veicoli potessero circolare senza obbligo del permesso, gli organi di controllo (dogana, polizia) non sarebbero più in grado di verificare se essi adempiono o meno ai requisiti svizzeri. Per evitare distorsioni della concorrenza, è quindi necessario mantenere in vigore il principio dell'obbligo del permesso per i veicoli speciali.

Tuttavia, per i veicoli speciali svizzeri che non superano 30 m di lunghezza, 3 m di larghezza, 4 m di altezza, 44 t di peso effettivo e il cui carico sugli assi non supera 12 t per asse, il permesso può già adesso – secondo il diritto vigente (vecchio art. 78 cpv. 2^{bis}) – essere iscritto direttamente nella licenza di circolazione ed essere rilasciato a tempo indeterminato. Quest'unico atto amministrativo, che può essere compiuto al momento dell'immatricolazione del veicolo, non comporta per il detentore alcun onere di rilievo. Tale disposizione deve quindi essere mantenuta (art. 83 cpv. 5).

Capoverso 2: questa disposizione, che si trova nel diritto vigente, va parimenti mantenuta nel nuovo diritto. I «permessi unici per più viaggi determinati» presuppongono viaggi identici fra loro per quanto riguarda il carico, le dimensioni, gli itinerari e chiaramente determinabili sotto il profilo del loro numero e del momento in cui sono effettuati.

Articolo 80 Carico indivisibile

Capoverso 1: la definizione di «carico indivisibile» deve essere fissata nella ONC. Così com'è definito al capoverso 1, il concetto corrisponde alla prassi odierna, motivo per cui non risulta alcuna modifica materiale rispetto al diritto vigente attualmente (vecchio art. 80 cpv. 1). Il trasportatore deve utilizzare veicoli appropriati e sistemare correttamente il carico. Un autocarro pesante a tre assi, ad esempio, è considerato inappropriato al trasporto di un carico indivisibile se, a causa del suo carico, il peso effettivo massimo ammesso di 26 t è superato. Il trasportatore deve allora utilizzare un autocarro a quattro assi. Nel verificare l'idoneità di un veicolo a un determinato trasporto, l'autorità preposta al rilascio del permesso deve applicare criteri severi affinché sia evitato qualsiasi superamento dei limiti legali in materia di dimensioni e pesi.

Capoverso 2 (definizione legale di carico indivisibile): si distinguono due tipi di indivisibilità delle merci:

Esempi di carico indivisibile secondo la lettera a: garage prefabbricato in cemento (tecnicamente indivisibile), trebbiatrice, escavatore cingolato (la scomposizione causerebbe costi eccessivi).

Esempi di carico indivisibile secondo la lettera b: tronchi d'albero (superamento dei limiti in lunghezza, ma non in larghezza né di peso), piastre di acciaio (superamento dei limiti in larghezza, ma non di peso!). Trasportando più carichi di merce indivisibile su un veicolo appropriato, il peso effettivo può raggiungere al massimo 40 t. Quindi, per trasportare ad esempio 20 tronchi di legno extralunghi, dal peso effettivo di 42 t, il peso in eccesso va evitato riducendo il numero di tronchi trasportati.

Articolo 81 Condizioni per i rimorchi speciali

Ad eccezione dello stralcio dell'(inutile) capoverso 1 (vecchio art. 82 cpv. 1), nessuna modifica rispetto al diritto vigente.

Articolo 82 Misure protettive

Invariato (vecchio art. 84).

Articolo 83 Competenza

Capoverso 1: si tratta della versione che entrerà in vigore il 1° gennaio 2008, che riflette il nuovo disciplinamento delle competenze a seguito della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti (NPC).

Capoverso 2: il primo e il terzo periodo riflettono il nuovo disciplinamento delle competenze a seguito della NPC.

Il secondo periodo è una nuova disposizione che, però, trova già applicazione nella prassi. Deve permettere ai Cantoni di rilasciare permessi ad hoc sulla base di accordi reciproci.

Capoverso 3: secondo il diritto vigente, a determinate condizioni i Cantoni possono rilasciare permessi per trasporti speciali anche per tratte fuori del Cantone (vecchio art. 79 cpv. 2). Questa regolamentazione va mantenuta. Ad essa si aggiunge il disciplinamento dello sbalzo del carico (lett. b). In tal modo si intende legalizzare la prassi attuale in materia di autorizzazioni, che prevede il rilascio di un permesso anche per le tratte extracantonali se lo sbalzo del carico (art. 73 cpv. 3) non supera 8 m posteriormente e 5 m anteriormente.

Capoverso 4: secondo il diritto vigente, possono essere rilasciati permessi per tratte fuori del Cantone anche per veicoli speciali se non sono superati determinati limiti di dimensioni e peso. Questa regolamentazione va mantenuta.

Capoverso 5: non risulta alcuna modifica materiale rispetto al diritto vigente (vecchio art. 78 cpv. 2^{bis}).

Articolo 84 Comportamento nella circolazione

Ad eccezione dello stralcio dell'(inutile) secondo periodo del capoverso 3 (vecchio art. 85 cpv. 3), nessuna modifica rispetto al diritto vigente.

3. Divieto di circolare la notte e la domenica

Articolo 91 Norma

Capoversi 1-3: invariati.

Capoverso 4: invariato, ad eccezione di un intervento redazionale nella lettera f e di adeguamenti tecnico-legali nella lettera g.

I viaggi e i trasporti di cui alle lettere f-j potranno d'ora in poi essere effettuati senza permesso la notte e la domenica. Per tali merci, l'urgenza e l'inevitabilità del trasporto sono date per certe. Non risulta quindi alcun allentamento del divieto di circolare la notte e la domenica, dato che il trasporto di queste merci è già oggi effettuato praticamente senza eccezioni con un permesso annuale. Anche l'attività di controllo della polizia diventa più efficace: non vanno più controllati i permessi di circolare la notte e la domenica detenuti dai conducenti di veicoli, bensì il carico effettivamente trasportato, al fine di accertare se sono o meno soddisfatte le condizioni per la circolazione notturna e domenicale.

Capoverso 5: invariato, ad eccezione di alcuni interventi redazionali (vecchio art. 91 cpv. 5).

Capoverso 6: è proprio il documento di prova scritto che renderà possibile l'attività di controllo della polizia. L'esistenza di un rapporto contrattuale non può essere accertata soltanto con un controllo del carico.

Capoverso 7: il concetto di «volume di carico» deve essere precisato, poiché spesso vi è una mancanza di chiarezza in proposito. Secondo la prassi corrente, nella fattispecie non s'intende un quarto del volume del carico, bensì del veicolo. Il viaggio a vuoto ammesso deve perciò essere limitato a 30 minuti al massimo. Anche questa durata corrisponde alla prassi seguita di solito. Sul piano materiale, quindi, questa disposizione non introduce una nuova regolamentazione.

Capoverso 8: invariato, ad eccezione di alcuni interventi redazionali (vecchio art. 91 cpv. 7).

Articolo 92 Permessi

Capoverso 1: contrariamente ai casi di cui all'articolo 91 capoverso 4 lettere f-j, nei casi menzionati nel presente capoverso 1 lettere a-c, l'urgenza e l'inevitabilità non sono sempre date. Per tale motivo esse vanno verificate caso per caso dall'autorità. L'obbligo del permesso deve quindi essere mantenuto. Numericamente, i casi menzionati rappresentano una minima parte in confronto ai viaggi non più assoggettati al permesso (art. 91).

Capoverso 2: la vigente disposizione potestativa «questo [l'USTRA] può decidere, inoltre, circa le domande provenienti dall'estero» deve essere abrogata. Secondo la prassi vigente, per i veicoli in provenienza dall'estero il trasporto assoggettato al permesso inizia, in effetti, nel primo Cantone all'entrata in Svizzera. L'USTRA rimanda quindi sistematicamente i richiedenti interessati al corrispondente Cantone di frontiera.

Abrogazione del vecchio capoverso 4: con la nuova regolamentazione dei permessi, la possibilità di autorizzare, giusta il primo periodo, i «viaggi urgenti per manifestazioni, segnatamente per il trasporto di viveri e bevande» diventa superflua, dato che l'articolo 92 capoverso 1 lettera a in combinato disposto con l'articolo 91 capoverso 4 lettera g contempla già questo tipo di viaggi. Il primo periodo del vecchio capoverso 4 va quindi stralciato, così come il secondo periodo. Nella prassi, infatti, è generalmente permesso trasportare derrate alimentari la domenica e i giorni festivi. La vecchia regolamentazione non ha quindi più ragione di esistere.

Capoverso 3: invariato, ad eccezione di una precisazione (vecchio art. 92 cpv. 5).

Capoverso 4: se un viaggio a vuoto supera i 30 minuti prescritti nel nuovo articolo 91 capoverso 7, il richiedente deve comprovare l'effettiva e oggettiva inevitabilità del viaggio durante le ore di divieto di circolazione. Nella valutazione, l'autorità preposta al rilascio del permesso deve applicare criteri molto severi, poiché per il trasportatore o il committente tutti i viaggi sono, di regola, indispensabili (ad esempio, un viaggio a vuoto da Aarau nelle ore di divieto di circolazione non è oggettivamente indispensabile per poter caricare delle derrate alimentari a Sion alle ore 02:00).