



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Rapporto esplicativo

concernente l'avamprogetto in consultazione

**Attuazione del Programma d'intervento della Confederazione per una
maggiore sicurezza sulle strade svizzere (Via sicura)**

Berna, 5 novembre 2008

Introduzione e panoramica

Negli ultimi 25 anni sono stati compiuti notevoli progressi a livello di sicurezza della circolazione stradale. Dai 1773 decessi per incidente stradale registrati nel 1971 si è scesi a quota 384 nel 2007. In questo arco di tempo è diminuito in maniera rilevante anche il numero di feriti gravi. Questi risultati confortanti non devono però illuderci: la circolazione stradale continua a mietere ancora troppi morti e feriti gravi. Negli ultimi anni il numero dei feriti gravi non ha potuto praticamente essere ridotto.

In passato, l'adozione di provvedimenti mirati tra cui l'introduzione dei limiti di velocità e dell'obbligo di indossare la cintura di sicurezza e il casco ha riscosso notevoli successi. Migliorare ulteriormente e in modo incisivo la sicurezza della circolazione è oggi possibile adottando un approccio a più ampio raggio in grado di influenzare positivamente e contemporaneamente tutti i fattori di incidente attraverso un programma nazionale per la sicurezza stradale. Al centro di questo approccio non vi sono nuove norme della circolazione, bensì misure finalizzate ad attuare con maggiore efficacia le regole e gli standard in vigore. Anche la Commissione europea e il Consiglio dei ministri dei trasporti degli Stati europei sostengono la validità di un simile approccio. Paesi come la Germania, la Francia, l'Austria, la Svezia e la Danimarca hanno messo a punto negli ultimi anni un piano d'azione nazionale o un programma per la sicurezza stradale e/o obiettivi quantificati in materia di sicurezza della circolazione.

Su incarico del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), l'Ufficio federale delle strade (USTRA) - in collaborazione con organizzazioni specializzate, associazioni interessate, autorità cantonali e comunali, mondo economico e politico - ha elaborato un programma d'intervento per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere (Via sicura). Via sicura si inserisce perfettamente nella serie di programmi nazionali per la sicurezza stradale e mostra come sia possibile conseguire l'obiettivo del Consiglio federale di ridurre in maniera significativa, sull'arco di 10 anni, il numero di morti e feriti gravi vittime della strada. Il programma mira a una soluzione globale: in altre parole le singole misure proposte sono armonizzate ed esplicano un effetto ottimale solo se combinate tra di loro. Ciò non significa che debbano necessariamente essere attuate tutte le misure elencate nel rapporto finale Via sicura. Se non tutte le singole misure dovessero superare la procedura di consultazione, quelle restanti saranno unite in un pacchetto globale, sempre in modo coordinato, in modo da garantire un effetto ottimale.

In base al loro contenuto, le singole misure possono essere suddivise nelle seguenti categorie: comportamento degli utenti della strada, sicurezza dei veicoli, sicurezza dell'infrastruttura stradale, prestazioni e qualità dei servizi di soccorso, presa di coscienza collettiva.

Il comportamento scorretto degli utenti della strada è la causa principale degli incidenti della circolazione. Scopo delle singole misure è dunque influenzare positivamente la condotta dei conducenti. Esse fanno leva sull'idoneità alla guida (riconoscimento tempestivo dei problemi), sull'abilità alla guida e le possibilità di rilevare in modo più efficiente l'incapacità alla guida nonché sulla capacità di guidare, che va mantenuta e perfezionata costantemente in base al principio della formazione continua.

Per contribuire a ridurre il pericolo di incidenti e aumentare la sicurezza sia dei passeggeri

che degli altri utenti della strada sono previsti anche provvedimenti tecnici sui veicoli. Siccome però queste novità non devono creare ostacoli tecnici al commercio, le attività si concentrano sul piano internazionale.

Le misure volte a migliorare l'infrastruttura stradale si ispirano da un lato al principio di un sistema stradale a prova di errore (in inglese «forgiving roads») e dall'altro a fare in modo che configurazione, gestione e manutenzione delle strade non siano causa di incidenti della circolazione. Risultano a tal fine essenziali il rilevamento e il risanamento sistematico dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente.

In Svizzera, il livello dei servizi di soccorso è certamente alto, ma lascia intravedere margini di miglioramento. Si possono ad esempio ridurre i tempi d'intervento – ancora troppo lunghi – delle squadre di soccorso sul luogo dell'incidente o del personale medico incaricato di prestare le prime cure alle vittime. Vi è dunque un margine di ottimizzazione della catena di salvataggio.

Nella percezione della società, dell'economia e della politica, la mobilità stradale ha un'importanza assai elevata, non invece – almeno per il momento – il relativo livello di sicurezza. 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. Attraverso una maggior sensibilizzazione e informazione bisognerebbe invece iniziare a cambiare la mentalità della gente.

Alcune delle misure contenute nel programma Via sicura rendono necessarie modifiche di leggi federali, altre possono essere disciplinate in apposite ordinanze, altre ancora sono attuabili conformemente alle basi giuridiche esistenti o non richiedono alcun fondamento giuridico. Per garantire una visione d'insieme sul pacchetto completo, nel rapporto esplicativo sono illustrate tutte le misure.

Contemporaneamente, l'avamprogetto di legge e il rapporto esplicativo contengono altre modifiche, segnatamente le misure chieste dal Parlamento per lottare contro la problematica dei pirati della strada.

La sicurezza stradale è un compito di competenza sia della Confederazione che dei Cantoni. La Confederazione è responsabile della legislazione nonché della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione della rete delle strade nazionali, i Cantoni invece dell'esecuzione e del rispetto delle prescrizioni nonché della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione della rete stradale restante. I Cantoni utilizzano le loro risorse secondo le loro priorità. Gli interessi della sicurezza stradale sono così sempre in concorrenza con altri compiti dei Cantoni. L'attuazione di misure costose, ma anche particolarmente efficaci può quindi essere facilitata con un contributo al finanziamento. Nella parte « Finanziamento » e « Varianti per l'attuazione di Via sicura » sono poste in discussione modifiche giuridiche che assicurano la disponibilità di risorse per attuare le misure a favore della sicurezza stradale nei Cantoni e nei Comuni. Le varianti si distinguono per il volume di tali risorse (45 – 300 milioni di franchi all'anno) e il genere di finanziamento (impiego del 50 % degli introiti delle multe stradali e/o aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore al 2,5 o al 5 %).

Panoramica

Introduzione e panoramica	2
Indice	4
1 Contesto iniziale	6
1.1 Sicurezza della circolazione: la situazione attuale in Europa e in Svizzera	6
1.2 Vittime degli incidenti	6
1.3 Ubicazione degli incidenti	7
1.4 Cause degli incidenti (lacune, fattori d'influsso)	7
1.5 Fattori di influsso	7
1.5.1 Comportamento degli utenti della strada	7
1.5.2 Sicurezza dei veicoli	7
1.5.3 Infrastruttura stradale	7
1.5.4 Servizi di soccorso	8
1.5.5 Consapevolezza del problema da parte della società (« awareness »)	8
1.6 Mandato costituzionale	8
2 Punti essenziali del progetto	8
2.1 Obiettivi principali di Via Sicura	8
2.2 Ambiti d'influenza	9
2.2.1 L'individuo nelle vesti di utente della strada	9
2.2.2 Rispetto delle prescrizioni	11
2.2.3 Infrastruttura	13
2.2.4 Ricerca, sviluppo e statistica	13
2.2.5 Responsabilità civile e assicurazioni per i veicoli a motore	14
2.3 Finanziamento	14
2.3.1 Aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore (premio RC auto)	15
2.3.2 Destinazione vincolata degli introiti delle multe stradali	15
2.3.3 Destinazione vincolata della quota dei Cantoni del finanziamento speciale del traffico stradale	16
3 Varianti per l'attuazione di Via sicura	17
3.1 Contributo di finanziamento di 45 mio. di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 2,5 %)	17
3.2 Contributo di finanziamento di 300 milioni di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 5 % nonché destinazione vincolata del 50 % degli introiti delle multe stradali)	18
3.3 Contributo di finanziamento di 110 mio. di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 5 %)	19
3.4 Riorganizzazione del fondo di sicurezza nazionale	19
4 Commento ai singoli articoli	20

4.1	La legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale	20
4.2.	Legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari	48
4.3.	Ordinanza dell'Assemblea federale del 21 marzo 2003 concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale	51
4.4	Legge del 25 giugno 1976 sul contributo alla prevenzione degli infortuni	51
4.5	Legge federale del 19 giugno 1959 su l'assicurazione per l'invalidità	52
4.6	Legge del 15 dicembre 2003 sugli agenti terapeutici	52
5	Rapporto con il diritto europeo	53
6	Misure di Via Sicura senza proposte di modifiche legislative: a titolo informativo	53
6.1	Campagne di sensibilizzazione	53
6.2	Informazione in caso di cambiamenti normativi	54
6.3	Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica	54
6.4	Strutturazione delle norme della circolazione stradale	55
6.5	Semplificazione della procedura per stabilire l'inabilità alla guida	55
6.6	Sveltimento e uniformazione delle procedure sanzionatorie	55
6.7	Localizzazione della posizione in caso di chiamate d'emergenza effettuate da telefoni cellulari	56
6.8	Assistenza psicologia alle persone coinvolte in incidenti	56
6.9	Garanzia della qualità nei servizi di soccorso	57
6.10	Limitazione delle possibilità di montare ruote di dimensioni diverse	57
6.11	Miglioramento della visibilità di tutti i veicoli	57
6.12	Potenziamento dell'impiego internazionale nel campo della sicurezza dei veicoli: cura più intensa dei contatti internazionali	57
6.13	Introduzione di un sistema di gestione della qualità per gli esami di conducente	57
6.14	Formazione di ingegneri specializzati nella sicurezza stradale	58
6.15	Aiuto all'esecuzione per i controlli della distanza di sicurezza	58
6.16	Carta della sicurezza stradale ed etichetta della sicurezza stradale	58
6.17	Esame degli aspetti relativi alla sicurezza stradale per gli affari di competenza della Confederazione	58
6.18	Istituzione di una commissione nazionale per la sicurezza stradale	58
6.19	Conduzione della politica della sicurezza stradale e ottimizzazione dell'efficienza nell'impiego delle risorse	58
6.20	Rafforzamento dell'interesse per la sicurezza stradale nella ricerca	58
6.21	Creazione di una banca dati relativa alla ricerca sulla sicurezza della circolazione stradale	58
6.22	Promovimento di progetti pilota	59

1 Contesto iniziale

1.1 Sicurezza della circolazione: la situazione attuale in Europa e in Svizzera

La mobilità svolge un ruolo importante nella vita sociale ed economica: i trasporti stradali moderni consentono di rifornire velocemente la popolazione con ogni sorta di merce e permettono al singolo individuo di soddisfare le proprie esigenze di mobilità. Non mancano tuttavia i risvolti negativi: in Europa, a causa degli incidenti stradali perdono la vita o rimangono gravemente ferite migliaia di persone ogni anno. I costi sociali degli incidenti stradali sono ingentissimi. Nella sola Svizzera ammontano annualmente a 13 miliardi di franchi, valore che include una stima prudente dei danni immateriali delle vittime della strada. Gli incidenti della circolazione stradale sono inoltre causa di sofferenze e dolori non facilmente quantificabili in termini di costi, ma pur sempre immensi per le vittime come anche per familiari, amici e conoscenti, con in molti casi perdite sociali e gravi compromissioni della qualità della vita.

Nel 2001, nei Paesi dell'Unione europea i decessi dovuti alla circolazione stradale sono stati complessivamente 50 000. Nel Libro bianco sulla politica dei trasporti apparso lo stesso anno la Commissione europea ha formulato l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero dei morti sulle strade, obiettivo avvalorato successivamente nel programma d'azione europeo per la sicurezza stradale che è stato approvato nel 2003. Negli ultimi anni, molti Paesi europei hanno seguito l'esempio mettendo a punto piani d'azione nazionali o programmi per la sicurezza stradale e/o obiettivi quantificati in materia di sicurezza della circolazione. Tra di essi Austria, Belgio, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Lettonia, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna e Svezia.

Benché in Svizzera il numero di morti all'anno sia in continuo calo dal 1993, non è possibile concludere che sia in atto una tendenza positiva duratura. Nel 2007, infatti, è stato registrato un nuovo incremento dei decessi rispetto all'anno precedente (4 %) (2006: 370; 2007: 384). Anche il numero di feriti gravi è in ripresa (2006: 5066; 2007: 5235).

1.2 Vittime degli incidenti

A beneficiare dell'evoluzione positiva riscontrata nel corso degli ultimi dieci anni nell'ambito degli incidenti stradali sono stati soprattutto gli occupanti delle automobili. Il dato più negativo riguarda l'aumento del numero dei motociclisti gravemente feriti.

Le vittime più frequenti degli incidenti gravi sono i passeggeri delle automobili. Sul totale dei morti e feriti gravi registrati nel 2007, il 32 per cento era costituito da automobilisti, il 30 per cento da conducenti di motoveicoli e il 15 per cento da ciclisti e un ulteriore 15 per cento da pedoni.

Tra il 1996 e il 2007 i risultati più confortanti della statistica degli incidenti si sono ottenuti nella fascia dei fanciulli, quelli meno incoraggianti invece tra i giovani (15-17 anni) e tra i 45-64enni. Bambini e anziani sono vittime in prevalenza di incidenti in quanto pedoni, le altre fasce d'età soprattutto nelle vesti di utenti di veicoli a motore. Adolescenti e giovani presentano il rischio più elevato d'incidente tra

la popolazione, gli anziani riportano dal canto loro le ferite più gravi.

1.3 Ubicazione degli incidenti

Più della metà degli incidenti con feriti gravi o morti si verificano all'interno delle località abitate, un 40 per cento sui tratti stradali al di fuori dei centri abitati e meno del 10 per cento sulle autostrade. Se si considera unicamente il numero di decessi, lo scenario cambia: sulle autostrade il dato rimane stabile al 10 per cento, mentre sui tratti al di fuori dei centri abitati balza a oltre il 50 per cento.

1.4 Cause degli incidenti (lacune, fattori d'influsso)

All'origine degli incidenti della circolazione stradale vi sono spesso molteplici cause. Per ogni persona coinvolta la polizia può individuarne fino a tre per la statistica degli incidenti. Quelle più frequenti sono la disattenzione e la distrazione, la velocità e il mancato rispetto delle precedenza. Al quarto posto, con un numero inferiore di morti e feriti gravi, troviamo il fattore alcol, che però - insieme all'eccesso di velocità - è all'origine delle conseguenze più serie, con un livello di gravità più che raddoppiato rispetto alle altre cause menzionate.

1.5 Fattori d'influsso

1.5.1 Comportamento degli utenti della strada

Gli incidenti stradali sono riconducibili in prevalenza al comportamento degli utenti della strada. Pur consapevoli delle elevate sanzioni comminabili ad essere violate sono proprio le norme della circolazione fondamentali, in particolare il rispetto dei limiti di velocità consentiti o l'obbligo di adattare la velocità in funzione delle condizioni stradali, del traffico e della visibilità. Un'altra causa frequente di incidenti gravi e mortali è la guida sotto l'effetto dell'alcol o di stupefacenti. Molti utenti che circolano sulle strade non sono per altro idonei alla guida a causa ad esempio di forme di dipendenza che ne compromettono l'idoneità (alcol, droghe, medicinali) o perché privi dei requisiti caratteriali essenziali per condurre in sicurezza un veicolo a motore.

1.5.2 Sicurezza dei veicoli

Nonostante i progressi compiuti a livello di sicurezza dei veicoli, non tutti i mezzi sono oggi al passo con la tecnica. In alcune categorie di veicoli i dispositivi di sicurezza sono stati affinati sapientemente, ma nel complesso molti veicoli del parco mezzi autorizzato a circolare sulle strade svizzere non soddisfano ancora i requisiti di sicurezza attiva e passiva della tecnica moderna dei veicoli.

1.5.3 Infrastruttura stradale

Le tecniche costruttive, di gestione e manutenzione della rete stradale non soddisfano ovunque le esigenze di un'infrastruttura stradale sicura. Troppi ancora i tratti pericolosi e a rischio d'incidente che non vengono rilevati e risanati con la dovuta sistematicità. La rete stradale non è strutturata in maniera tale da azzerare o ridurre al minimo le conseguenze degli errori umani.

1.5.4 Servizi di soccorso

Tra il verificarsi di un incidente stradale e la prestazione delle prime cure mediche ai feriti trascorre spesso troppo tempo. Molti utenti della strada non sono per altro in grado di allertare i soccorsi in maniera opportuna e in tempi rapidi. Di frequente, gli stessi soccorsi impiegano troppo tempo per giungere sul luogo dell'incidente e dispensare ai feriti le prime cure mediche. L'intera catena di soccorso non è ancora organizzata in maniera ottimale.

1.5.5 Consapevolezza del problema da parte della società (« awareness »)

Società, politica e ambienti economici non sono ancora sufficientemente consapevoli del fatto che con un impiego proporzionato di risorse si potrebbero evitare molti degli incidenti che, anno dopo anno, continuano a mietere vittime sulle nostre strade. Gli incidenti della circolazione stradale, anche quelli con conseguenze gravissime, sono all'ordine del giorno, ma in generale non si dà il giusto risalto alle conseguenze disastrose per le persone e ai costi sociali.

1.6 Mandato costituzionale

Secondo la Costituzione federale i diritti fondamentali devono trovare applicazione nell'intero ordinamento giuridico (art. 35 cpv. 1 Cost.¹). Le autorità dello Stato hanno quindi il mandato di adottare misure positive per evitare violazioni dei diritti fondamentali e limitazioni delle libertà tutelate dalla Costituzione. Siccome gli incidenti della circolazione ledono beni giuridici (vita e integrità della persona, integrità fisica, proprietà) protetti dalla libertà personale (art. 10 Cost.) e dalla garanzia della proprietà (art. 26 Cost.), le autorità competenti sono autorizzate dalla Costituzione a intervenire con misure adeguate per ridurre il loro numero. La competenza spetta alle autorità federali, dal momento che è la Confederazione a emanare prescrizioni sulla circolazione stradale (art. 82 cpv. 1 Cost.).

Attribuendo il mandato di elaborare un programma d'intervento per una maggior sicurezza sulle strade svizzere, il Consiglio federale ha identificato un bisogno d'azione. Il programma d'intervento Via sicura mira a ridurre in maniera significativa, nei prossimi 10 anni, il numero di morti e feriti gravi vittime della strada.

2 Punti essenziali del progetto

2.1 Obiettivi principali di Via sicura

Individuati i principali fattori che influenzano gli incidenti stradali, nell'elaborazione del Programma d'intervento Via sicura sono stati formulati cinque obiettivi prioritari che, una volta realizzati, contribuiranno a migliorare in maniera duratura la sicurezza della circolazione in Svizzera:

1. a livello di società, politica ed economia l'importanza della sicurezza stradale è equiparata a quella della mobilità;
2. gli utenti della strada adottano un comportamento sicuro, rispettoso e responsabile;
3. tutti i veicoli sono in perfetto stato di funzionamento e garantiscono una guida

¹ RS 101

sicura nella circolazione stradale;

4. le infrastrutture stradali sono concepite, mantenute e gestite a garanzia della sicurezza della circolazione;
5. i soccorsi alle vittime di incidenti stradali avvengono con rapidità e professionalità.

Sulla base di questi cinque obiettivi prioritari sono state formulate le singole misure d'intervento, che presuppongono delle modifiche normative e che sono state pertanto prese in esame nel presente avamprogetto posto in consultazione. Si tratta di misure a livello di individuo, rispetto delle prescrizioni, infrastruttura, ricerca, sviluppo e statistica nonché responsabilità civile e assicurazioni. A queste si aggiungono alcune misure poste in discussione sulla scia di interventi parlamentari o del dibattito politico.

Nella scelta delle singole misure sono emersi dei conflitti a livello di risultati, costi e consensi. Le misure volte a migliorare la sicurezza dell'infrastruttura stradale godono generalmente di un ampio consenso e garantiscono risultati notevoli e duraturi. Implicano però costi molto ingenti. Dal canto loro, le misure tese a influenzare il comportamento degli utenti della strada costano in proporzione molto meno. Ma la loro accettazione al momento dell'introduzione è relativamente scarsa e in genere aumenta solo con il tempo, in seguito alla sensibilizzazione e ai controlli che a loro volta generano dei costi. Le misure che fanno leva sulla formazione e sull'aggiornamento dei conducenti sono di per sé molto popolari, ma solo se non assumono carattere vincolante. Per conservare la loro efficacia, devono inoltre essere rinnovate regolarmente.

Le singole misure messe a punto nell'ambito di Via sicura assicurano la massima efficacia solo se combinate opportunamente le une con le altre. Affinché le misure finalizzate a migliorare la sicurezza dei veicoli possano sortire l'effetto sperato, è necessario che le infrastrutture stradali garantiscano una circolazione sicura e/o che tra i conducenti prevalga un forte senso di responsabilità che li spinga a guidare in maniera sicura. Occorre pertanto attuare un pacchetto coerente di misure coordinate e non semplici misure individuali. Se non tutte le singole misure elencate nel rapporto finale su Via sicura² dovessero essere approvate durante la procedura di consultazione, quelle restanti saranno unite in un pacchetto globale, sempre in modo coordinato, in modo da garantire un effetto ottimale.

2.2 Ambiti d'influenza

2.2.1. L'individuo nelle vesti di utente della strada

Gli esseri umani commettono errori e continueranno a commetterne anche in futuro. Come rivela la statistica degli incidenti stradali, errori di misura e velocità possono avere conseguenze fatali. Solo in rarissimi casi si può escludere del tutto l'errore umano quale causa dell'incidente.

Ci si chiede dunque cosa fare per arginare le conseguenze fatali degli sbagli umani. Si può intervenire a diversi livelli. Per prima cosa si possono indurre le per-

² <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=it>

sone a commettere meno errori o se non altro errori meno gravi. Secondariamente si possono ottimizzare le infrastrutture affinché gli errori commessi non abbiano più risvolti fatali (forgiving roads, ovvero un sistema stradale a prova d'errore) e in terzo luogo si può potenziare la tecnica dei veicoli introducendo sistemi telematici in grado di preservare le persone dal commettere errori.

La terza soluzione è la più promettente. I veicoli di oggi sono già dotati di dispositivi di ogni genere che correggono le mosse dei conducenti. Si tratta spesso di interventi impercettibili o minimi, quindi ampiamente accettati. Vi sono tuttavia veicoli in fase di sperimentazione che sono in grado di circolare addirittura senza conducente. Non è musica per le nostre orecchie, ma è certo che i veicoli comandati da macchine sarebbero molto più sicuri di quelli guidati dagli uomini, i quali sono tuttavia molto restii a rinunciare al controllo dei propri mezzi. Il lancio sul mercato di simili veicoli potrebbe dunque rimanere pura utopia.

Dobbiamo quindi proseguire sulla strada delle misure volte a influenzare positivamente la condotta dei conducenti.

I conducenti devono in sostanza essere idonei a guidare un veicolo a motore. L'idoneità alla guida ingloba la maturità fisica e mentale (età minima), le condizioni fisiche e psichiche, il carattere e l'assenza di forme di dipendenza che possono compromettere l'attitudine alla guida. Ma tutto ciò non basta: si devono in più acquisire le conoscenze e i comportamenti necessari per raggiungere la competenza a condurre, che deve essere conservata e perfezionata durante tutta la vita. Il rischio derivante dalle azioni dell'uomo può essere contenuto garantendo l'osservanza delle norme della circolazione e il rispetto della segnaletica stradale.

Per raggiungere questi obiettivi vanno attuate le seguenti misure:

- Requisiti minimi per l'idoneità alla guida (Via sicura, misura 509; art. 14 cpv. 2 LCStr e art. 25 cpv. 3 lett. a avamprogetto LCStr)

In futuro il Consiglio federale dovrà poter stabilire requisiti minimi non solo per l'idoneità fisica e psichica, bensì anche per l'idoneità caratteriale.

- Età minima per ciclisti (art. 19 cpv.1 e 1^{bis} avamprogetto LCStr)

Per principio, l'età minima per circolare in bicicletta sulle strade pubbliche dovrebbe essere di otto anni (deroghe a livello di ordinanza). Oggi l'età minima dipende dall'inizio della scuola dell'obbligo, disciplinato a livello cantonale.

- Requisiti concernenti gli accompagnatori (art. 15 cpv. 1 avamprogetto LCStr)

Oltre ad aver compiuto i 23 anni, gli accompagnatori di titolari della licenza per allievo conducente devono aver superato il periodo di prova previsto per i nuovi conducenti.

- Divieto di assunzione di alcol (misure Via sicura 508 e 517; art. 31 cpv. 2^{bis} avamprogetto LCStr)

Per le persone che hanno una particolare responsabilità nel traffico stradale (trasporto professionale di viaggiatori e merci) o rappresentano un pericolo particolare per gli altri utenti della strada (nuovi conducenti), è proposto un di-

vieto di assunzione di alcol.

- Incremento della quota di ciclisti che indossano il casco (misura Via sicura 407; art. 57 cpv. 5 lett. b avamprogetto LCStr)

Al Consiglio federale è attribuita la competenza di introdurre l'obbligo di indossare il casco.

- Obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno (misura Via sicura 408; art. 41 cpv. 1 e 2 avamprogetto LCStr)

In futuro, i veicoli a motore dovranno circolare con i fari accesi anche di giorno.

- Perfezionamento periodico obbligatorio e verifica periodica dell'idoneità alla guida (misure Via sicura 504, 510 e 514; art. 15 cpv. 5, 15b, 15c e 25 cpv. 3 lett. f e g avamprogetto LCStr)

Ai sensi dell'articolo 15 capoverso 5 LCStr, il Consiglio federale ha già la competenza di prescrivere una formazione complementare per i conducenti di veicoli a motore. Prima di poter avviare i complessi preparativi per una regolamentazione a livello di ordinanza e presentare un disegno corrispondente, occorre chiarire, nell'ambito della presente procedura di consultazione, se convenga o meno portare avanti l'idea di una misura del genere.

La limitazione della durata di validità della licenza di condurre, anch'essa in discussione nella presente procedura di consultazione, faciliterebbe il controllo dell'attuazione dell'obbligo di perfezionamento, ma avrebbe anche altri vantaggi. L'introduzione di una validità limitata della licenza di condurre è chiesta dai Cantoni (CDDGP) per semplificare la verifica periodica dell'idoneità alla guida. L'idea di limitare la validità della licenza è di obbligare i conducenti di veicoli a motore a presentare all'autorità competente un certificato medico entro un determinato termine. Se non forniscono questa prova, la licenza di condurre scade.

In futuro saranno abilitati a effettuare esami di verifica dell'idoneità alla guida solo i medici che hanno svolto una formazione corrispondente, hanno superato un esame e seguono corsi di aggiornamento.

- Corsi di recupero per i conducenti in infrazione (misure Via sicura 505 e 506; art. 16e avamprogetto LCStr)

I conducenti fermati per guida in stato di ebbrietà o sotto l'effetto di stupefacenti dovrebbero essere obbligati a seguire un corso di recupero già dopo la prima infrazione. Dovrebbero seguire un corso di recupero anche le persone a cui è stata revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi a causa di ripetuta guida indisciplinata.

2.2.2 Rispetto delle prescrizioni

È indispensabile che le norme della circolazione più sovente legate a gravi incidenti con morti e feriti gravi siano rispettate e applicate meglio. Per raggiungere questo obiettivo sono proposte le seguenti misure:

- Intensificazione dei controlli del traffico (misure Via sicura 411, 412 e 423; art.

105a avamprogetto LCStr)

Con una destinazione vincolata degli introiti delle multe a favore di misure volte ad aumentare la sicurezza stradale si vuole far sì che i controlli di polizia siano intensificati, ma non in generale, bensì a livello dei comportamenti scorretti particolarmente importanti per prevenire incidenti con morti e feriti gravi nonché sui tratti e durante gli orari particolarmente a rischio. Il fatto che maggiori controlli di polizia contribuiscano notevolmente ad aumentare la sicurezza stradale è dimostrato dalle esperienze dei Paesi che vantano un ruolo di primo piano nella sicurezza stradale e in cui l'attività di controllo è nettamente più intensa che in Svizzera.

- Coordinamento campagne sulla sicurezza stradale – presenza della polizia (misure Via sicura 401 e 411; art. 2 avamprogetto di legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni)

È previsto un accompagnamento intenso da parte della polizia delle campagne nazionali realizzate su mandato del Fondo di sicurezza stradale (FSS). Questa maggior presenza della polizia, particolarmente importante per l'efficacia delle campagne, va assicurata mediante accordi di prestazione tra il FSS e i Cantoni.

- Attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito (misura Via sicura 513; art. 55 cpv. 6 e 7 lett. d avamprogetto LCStr; art. 1 ordinanza concernente i valori limite di alcolemia)

La prova del sangue ordinata oggi per stabilire l'inabilità alla guida a causa di uno stato di ebbrietà va sostituita, di regola, con la prova dell'alito. La prova del sangue, molto onerosa per tutti, dovrebbe essere eseguita solo in casi eccezionali.

- Divieto di segnalare controlli del traffico (art. 98a avamprogetto LCStr)

Si tratta di colmare le attuali lacune in materia di punibilità in caso di segnalazione di controlli del traffico da parte della polizia.

- Sanzioni più severe in caso di guida senza licenza di condurre o senza la licenza per la categoria corrispondente (art. 95 n. 1 e 1^{bis} avamprogetto LCStr)

Le pene devono essere equiparate a quelle della guida malgrado la revoca della licenza di condurre (delitto).

- Confisca e distruzione di veicoli a motore (art. 90a avamprogetto LCStr)

È disciplinata in particolare la possibilità dei tribunali, in caso di violazioni delle norme della circolazione qualificate come gravi, e segnatamente di notevole superamento della velocità, di confiscare e distruggere il veicolo dell'autore del reato.

- Uso di apparecchi per la registrazione dei dati per i conducenti che hanno superato i limiti di velocità (art. 17a e 99 n. 9 avamprogetto LCStr)

Per evitare casi di recidiva, le persone a cui è stata revocata, per un periodo prolungato, la licenza di condurre a causa di delitti legati alla velocità possono guidare solo veicoli dotati di un apparecchio per la registrazione dei dati

(« scatola nera »).

- Responsabilità del detentore per le multe disciplinari (misura Via sicura 413; art. 3a cpv. 2, 5-8 e 10 avamprogetto LMD)

Con questa novità, per principio il detentore o la detentrica di un veicolo a motore deve pagare le multe disciplinari per le contravvenzioni commesse con il suo veicolo.

- Impegno a favore di un perseguimento penale transfrontaliero (misura Via sicura 422; art. 106a cpv. 3 avamprogetto LCStr)

Il Consiglio federale deve avere la competenza di concludere accordi corrispondenti con Stati esteri.

2.2.3 Infrastruttura

I miglioramenti infrastrutturali sono uno strumento costoso, ma molto efficace e accettato per aumentare la sicurezza stradale e in particolare per proteggere gli utenti della strada più deboli. Poiché l'infrastruttura stradale è in larga misura di competenza dei Cantoni e dei Comuni, per l'attuazione di queste misure occorrono efficaci strumenti di incentivazione e di controllo da parte della Confederazione (cfr. n. 3).

Per migliorare l'infrastruttura sono previste le seguenti misure:

- Principi (misure Via sicura 104, 106, 107, 116, 301, 305, 306, 309, 313; art. 6a cpv. 1 avamprogetto LCStr)

È sancito il principio secondo cui le strade sono costruite, mantenute e gestite in modo tale da ridurre al minimo gli incidenti ed evitare gravi conseguenze per la vita e l'integrità fisica delle persone coinvolte.

- Road Safety Audit (misura Via sicura 312; art. 6b avamprogetto LCStr)

I progetti di costruzione di strade vanno valutati per stabilirne le carenze in fatto di sicurezza, facendo capo a esperti appositamente formati (addetti alla sicurezza).

- Risanamento dei tratti potenzialmente pericolosi e a rischio d'incidente (misura Via sicura 302 e 303; art. 6c cpv. 2 avamprogetto LCStr)

Tutti i tratti pericolosi e a rischio d'incidente della rete stradale vanno identificati e risanati progressivamente.

- Unificazione del regime di velocità (misura Via sicura 107; art. 6a cpv. 2 avamprogetto LCStr)

Questa novità mira ad assicurare un'armonizzazione intercantonale dei limiti di velocità. In tutta la Svizzera, le velocità massime consentite su determinati tipi di strada devono essere stabilite applicando gli stessi standard.

2.2.4 Ricerca, sviluppo e statistica

Quanto maggiore è il grado di sicurezza stradale già raggiunto, tanto più importanti risultano, per compiere ulteriori progressi, conoscenze precise delle dinamiche degli incidenti e delle loro cause nonché la ricerca di potenziali di miglio-

mento della sicurezza non ancora sfruttati. La statistica e la ricerca non sono fini a se stesse, ma forniscono le basi necessarie per una politica della sicurezza stradale efficace. Grande importanza assumono poi la traduzione delle conoscenze acquisite in azioni concrete e la valutazione delle conseguenze. Le misure qui proposte richiedono solo in parte modifiche di leggi.

- Ricerca relativa alle cause di incidente (misura Via sicura 621; art. 6d avamprogetto LCStr)

Gli addetti alla sicurezza designati dai proprietari delle strade devono analizzare e valutare in dettaglio gli incidenti che provocano morti o feriti gravi.

- Analisi dei fattori di rischio e dei tratti pericolosi (misura Via sicura 301; art. 6c cpv. 1 avamprogetto LCStr)

Le caratteristiche degli incidenti e i tratti pericolosi vanno individuati e analizzati a livello svizzero.

2.2.5 Responsabilità civile e assicurazioni per i veicoli a motore

Il comportamento dei conducenti può essere influenzato anche mediante disposizioni concernenti la responsabilità civile e le assicurazioni. Le principali misure sono le seguenti:

- Nessuna rinuncia al diritto di regresso degli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore in caso di violazioni delle norme della circolazione commesse per negligenza grave (art. 65 cpv. 3 avamprogetto LCStr)

Gli assicuratori non devono più poter rinunciare contrattualmente al diritto di regresso nel caso in cui un assicurato provochi un danno in seguito a una violazione delle norme della circolazione per negligenza grave.

- Diritto degli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore di consultare il registro delle misure amministrative (art. 104b cpv. 2 lett. b e 6 lett. g avamprogetto LCStr)

Con questa novità, gli assicuratori possono impostare i premi in funzione del rischio, contribuendo così a una maggior giustizia dei premi tra gli assicurati. In base a studi stranieri, il rischio di incidenti aumenta infatti tra le persone che si distinguono per un comportamento pericoloso per il traffico, pur non avendo mai provocato incidenti.

È inoltre proposta una copertura dei danni provocati da mezzi simili a veicoli (art. 76 cpv. 2 lett. d avamprogetto LCStr): il Fondo nazionale di garanzia deve coprire i danni provocati dai mezzi simili a veicoli. Nella maggior parte dei casi, questo obbligo di copertura dei danni è sussidiario, poiché il danno deve essere coperto dapprima dall'assicurazione di responsabilità civile privata e dall'assicurazione contro gli infortuni. L'85 - 90 per cento delle economie domestiche dispone di un'assicurazione di responsabilità civile privata, mentre l'assicurazione contro gli infortuni è obbligatoria per tutte le persone domiciliate in Svizzera.

2.3 Finanziamento

La sicurezza stradale è un compito di competenza sia della Confederazione che dei Cantoni. La Confederazione è responsabile della legislazione in materia di

ammissibilità delle persone e dei veicoli, norme della circolazione, segnaletica, sanzioni nonché responsabilità civile e assicurazioni. L'esecuzione e il rispetto delle prescrizioni nonché la costruzione, la manutenzione e l'esercizio della rete stradale (eccetto le strade nazionali) sono invece di competenza dei Cantoni. I Cantoni utilizzano le loro risorse secondo le loro priorità. Gli interessi della sicurezza stradale sono così sempre in concorrenza con altri compiti dei Cantoni. L'attuazione può quindi essere facilitata con un contributo al finanziamento dell'esecuzione a livello cantonale e comunale. Sono state esaminate varie possibilità di finanziamento; nella procedura di consultazione ne sono proposte due.

2.3.1 Aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore (premio RC auto)

Un supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore risulta essere una forma adeguata per reperire risorse finanziarie. La maggior parte dei danni causati da incidenti è risarcita dagli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore i quali, a loro volta, fatturano agli assicurati premi in funzione dei costi. Se grazie alle misure di Via sicura il numero di morti e feriti gravi diminuirà, gli assicuratori dapprima e gli assicurati poi si troveranno a dover sostenere minori spese. Gli assicurati approfitteranno quindi direttamente delle misure attraverso riduzioni dei premi (o quanto meno attraverso un contenimento degli aumenti). Il finanziamento attraverso un supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore presenta inoltre il vantaggio che gli assicuratori riscuotono premi in base al rischio e al principio di causalità. Nel calcolo dei premi, infatti, si tiene conto sia della « storia degli incidenti » dell'assicurato che del suo comportamento nel traffico. Gli assicurati che guidano da anni senza causare incidenti ed evitando i rischi beneficiano di uno sconto (bonus), mentre quelli che hanno causato sinistri o sono stati puniti con una revoca della licenza di condurre per comportamenti che mettono in pericolo la circolazione devono pagare un malus. Siccome il tributo è riscosso sotto forma di supplemento percentuale al premio così calcolato, anche il supplemento risulta essere proporzionale al rischio e conforme al principio di causalità per il detentore del veicolo. Già oggi gli assicurati pagano un supplemento dello 0,75 per cento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore, da destinare al finanziamento di misure di educazione e sensibilizzazione. Tale supplemento va quindi aumentato in modo da assicurare il finanziamento di Via sicura.

2.3.2 Destinazione vincolata degli introiti delle multe stradali

Oggi, di norma i proventi delle multe stradali confluiscono nella cassa generale dello Stato. Nell'ambito dell'attribuzione dei fondi, le autorità di polizia devono fare la fila con gli altri richiedenti.

Con l'intensificazione dei controlli a livello dei tratti pericolosi e dei comportamenti scorretti che minacciano la sicurezza, il vantaggio di una destinazione vincolata degli introiti delle multe per aumentare la sicurezza stradale è duplice: da un lato perché le violazioni delle prescrizioni diminuiscono, il che fornisce un prezioso contributo alla flessione degli incidenti all'interno e al di fuori delle località, soprattutto grazie ai controlli della velocità e dell'alcolemia; dall'altro perché i mezzi ge-

nerati in seguito all'incremento dei controlli sono reinvestiti per migliorare la sicurezza stradale. La destinazione vincolata dovrebbe tendenzialmente migliorare l'accettazione dei controlli da parte degli utenti della strada: permette infatti di confutare la critica che i controlli servono soprattutto a rimpinguare le casse dello Stato.

Anche con la proposta di introdurre nella LCStr la destinazione vincolata spetta sempre ai Cantoni decidere quali progetti e compiti in materia di sicurezza stradale finanziare con gli introiti delle multe. La regola per i Cantoni è che devono reinvestire almeno il 50 per cento dei proventi delle multe per la sicurezza stradale.

Stimando che il totale delle multe inflitte in Svizzera sia di circa 400 milioni di franchi, in caso di destinazione vincolata del 50 per cento risulterebbe un importo di circa 200 milioni di franchi per la sicurezza stradale.

Due interventi parlamentari³ chiedono l'inserimento nella legge sulla circolazione stradale di una disposizione che obblighi a destinare alla sicurezza stradale la metà dei proventi delle multe stradali. Entrambi gli interventi chiedono l'impiego di questi proventi per la sensibilizzazione, l'educazione e il perfezionamento nonché per il miglioramento dell'infrastruttura. Uno degli interventi chiede inoltre che i fondi siano impiegati anche per sistemi di controllo e sorveglianza.

Questo genere di finanziamento applica il principio di causalità ancora di più del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore: pagando la multa, chi è multato a causa di infrazioni che mettono in pericolo la circolazione fornisce infatti un contributo alla sicurezza stradale.

La destinazione vincolata dei proventi delle multe rappresenta tuttavia un intervento nella sovranità finanziaria cantonale e comunale ed è presumibile che i fondi impiegati per la sicurezza stradale mancheranno altrove. I Cantoni e i Comuni dovrebbero rinunciare ad altri compiti o procurarsi in altro modo le risorse necessarie per svolgere gli altri compiti. Si creerebbe inoltre una contraddizione con l'articolo 374 del Codice penale⁴, secondo cui i Cantoni dispongono circa il ricavo delle pene pecuniarie, delle multe e delle confische. Il Consiglio federale non dà quindi la priorità a questa variante di finanziamento. Malgrado le perplessità nei confronti della destinazione vincolata, i Cantoni e gli altri interessati devono potersi pronunciare su questo genere di finanziamento nell'ambito della procedura di consultazione. Una reazione dei governi cantonali è molto importante per il Parlamento soprattutto in relazione agli interventi parlamentari pendenti che vanno nella stessa direzione.

2.3.3 Destinazione vincolata della quota dei Cantoni del finanziamento speciale del traffico stradale

Dall'entrata in vigore della nuova impostazione della perequazione finanziaria e

³ 06.3529 Mozione Giezendanner del 5.10.2006 - Utilizzazione degli introiti delle multe conforme alle esigenze della sicurezza stradale;

http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20063529

06.3608 Mozione Teuscher del 6.10.2006 - Destinare gli introiti delle multe alla sicurezza stradale

http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20063608

della ripartizione dei compiti (NPC), il 1° gennaio 2008, le misure infrastrutturali sulle strade nazionali sono finanziate al 100 per cento attraverso il finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS), e cioè la quota a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali nonché il contrassegno autostradale. Sempre attraverso il FSTS, i Cantoni ricevono importi globali annui per un totale di circa 160 milioni di franchi per le strade principali e il 10 per cento del totale dei proventi del FSTS per le esigenze generali delle strade. Per principio, questi fondi sono a destinazione vincolata: devono quindi essere impiegati per le esigenze generali delle strade. I Cantoni dispongono così di fondi federali per finanziare misure infrastrutturali volte a migliorare la sicurezza sulle strade cantonali e comunali.

Ma in che misura è opportuno e conforme al principio di causalità imporre loro una determinata quota a favore della sicurezza stradale? Dopo aver esaminato questa questione si è giunti alla conclusione che non bisogna limitare il margine di libertà dei Cantoni, bensì garantire loro la piena libertà sull'impiego delle risorse, dal momento che la situazione iniziale sul fronte dell'infrastruttura varia da un Cantone all'altro e questo genere di finanziamento non tiene abbastanza conto del principio di causalità. Inoltre in questo modo la Confederazione interverrebbe nella ripartizione dei compiti prevista dalla NPC.

Per questo motivo non è proposta nessuna modifica giuridica nel senso di obbligare i Cantoni a impiegare una determinata quota per misure di sicurezza stradale. In base al diritto in vigore, i Cantoni sono però autorizzati e invitati a finanziare progetti a favore della sicurezza stradale sulle strade cantonali e sulle altre strade utilizzando la loro quota discrezionalmente. Siccome i Cantoni fissano la chiave di ripartizione autonomamente, non è possibile quantificare la quota delle misure infrastrutturali di Via sicura così coperta.

3 Varianti per l'attuazione di Via sicura

Tenendo conto dell'obiettivo formulato dal Consiglio federale per Via sicura (« ridurre in maniera significativa, sull'arco di 10 anni, il numero di morti e feriti gravi vittime della strada ») sono poste in discussione tre varianti, che si distinguono per l'entità delle risorse supplementari da mettere a disposizione dei Cantoni e dei Comuni per l'attuazione. In tutte le varianti sono proposte le misure per cui è prevedibile la maggiore efficacia, tenendo conto dei mezzi a disposizione.

3.1 Contributo di finanziamento di 45 milioni di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 2,5 %)

Le misure giuridiche concernenti il traffico, segnatamente quelle riguardanti l'individuo nelle vesti di utente della strada (n. 2.2.1) nonché la responsabilità civile e le assicurazioni per i veicoli a motore (n. 2.2.5), possono essere attuate integralmente. Quanto al settore d'intervento « rispetto delle prescrizioni » (n. 2.2.2) bisogna rinunciare all'intensificazione dei controlli di polizia. Non possono essere attuati neanche gli strumenti d'incentivazione e di controllo per migliorare l'infrastruttura stradale cantonale e comunale (n. 2.2.3 e 2.2.4).

L'attuazione delle misure giuridiche concernenti il traffico stradale rientra tra i normali compiti esecutivi dei Cantoni. Ma per le misure educative e informative dei Cantoni descritte in Via sicura è proposto un finanziamento speciale di 45 milioni di franchi all'anno. Oggi il Fondo di sicurezza stradale (FSS) della Confederazione finanzia con circa 20 milioni di franchi all'anno (supplemento dello 0,75 % al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore) progetti educativi e informativi in materia di sicurezza del traffico realizzati ad esempio dall'Ufficio prevenzione infortuni (upi), dagli assicuratori, dalle associazioni dei trasporti o da altre organizzazioni attive nella sicurezza stradale. Ciò va mantenuto. La Commissione amministrativa del FSS nominata dal Consiglio federale deve inoltre concludere con i Cantoni accordi di prestazione per l'attuazione delle misure educative e informative di Via sicura. A tal fine, il supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore deve essere aumentato dell'1,75 per cento.

Con questa variante, 10 anni dopo l'avvio del programma il numero di morti potrebbe essere ridotto di circa 70 all'anno e quello dei feriti gravi di circa 700.

3.2 Contributo di finanziamento di 300 milioni di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 5 % nonché destinazione vincolata del 50 % dei proventi delle multe stradali)

L'efficacia potrebbe essere nettamente migliorata se oltre alle misure previste nella variante 3.1 si rendesse più sicura l'infrastruttura stradale e si intensificassero i controlli di polizia. L'intensificazione dei controlli deve concentrarsi sulle principali infrazioni legate a incidenti gravi, sui tratti notoriamente più pericolosi e sugli orari più a rischio.

Se si attuassero anche queste misure costose, ma molto efficaci e di conseguenza l'intero pacchetto di misure di Via sicura, dieci anni dopo l'avvio del programma si potrebbero evitare circa 180 morti e 1800 feriti gravi all'anno.

Per il finanziamento del pacchetto di misure completo di Via sicura proponiamo da un lato un aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore dall'attuale 0,75 per cento al 5 per cento e dall'altro una destinazione vincolata del 50 per cento dei proventi delle multe stradali.

Con un volume di premi di circa 2,6 miliardi di franchi, il supplemento del 5 per cento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore genera un importo di 130 milioni di franchi all'anno. La metà (2,5 % del supplemento) deve andare al Fondo di sicurezza stradale (FSS) per finanziare misure educative e informative e di questo importo circa 45 milioni di franchi devono essere a disposizione per accordi di prestazione tra la Confederazione (FSS) e i Cantoni (cfr. variante 3.1).

Il restante 2,5 per cento è versato dagli assicuratori direttamente ai Cantoni. Il criterio per l'attribuzione ai Cantoni è il numero di veicoli a motore immatricolati nel Cantone: in altre parole, gli assicuratori versano al Cantone d'immatricolazione il supplemento del 2,5 per cento per ogni veicolo assicurato.

Con il 2,5 per cento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabili-

tà civile per i veicoli a motore e la destinazione vincolata del 50 per cento delle multe stradali i Cantoni hanno a disposizione circa 255 milioni di franchi all'anno per l'attuazione delle misure costose (controlli di polizia, miglioramento dell'infrastruttura). I Cantoni devono però decidere autonomamente come impostare la loro attività di controllo e quali priorità fissare per gli oggetti infrastrutturali da risanare: da un lato si tratta infatti di risorse che spettano ai Cantoni per legge (art. 374 CP) e dall'altro fanno pendere l'ago della bilancia a favore dell'autonomia decisionale dei Cantoni sull'impiego dei mezzi (cfr. n. 2.2.).

Nell'ambito dell'attuazione, la Confederazione assume una funzione di sostegno e consulenza. Analizzando gli incidenti sulla rete stradale svizzera con il Sistema d'informazione per la gestione delle strade e del traffico (MISTRA), l'Ufficio federale delle strade (USTRA) fornisce delle basi decisionali ai Cantoni e presta loro consulenza in caso di particolari problemi in relazione agli incidenti.

3.3 Contributo di finanziamento di 110 milioni di franchi all'anno (aumento del supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 5 %)

Con questa variante sono attuate sostanzialmente tutte le misure del programma d'intervento. Siccome sono però disponibili meno risorse finanziarie rispetto alla variante 3.2, le misure costose (intensificazione dei controlli del traffico e miglioramento dell'infrastruttura) possono essere attuate unicamente in forma più contenuta. Di conseguenza, anche l'efficacia è ridotta: 10 anni dopo l'avvio del programma si potrebbero evitare circa 90 morti e 900 feriti gravi all'anno.

Le risorse finanziarie necessarie a tal fine provengono dall'aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore dall'attuale 0,75 per cento al 5 per cento. Come nella variante 3.2, il 2,5 per cento va al FSS e il restante 2,5 per cento direttamente ai Cantoni. Si rinuncia tuttavia a una destinazione vincolata dei proventi delle multe stradali.

Con i mezzi a sua disposizione, il FSS può da un lato portare avanti i compiti svolti finora, continuando a destinare loro lo 0,75 per cento. Con l'1,75 per cento supplementare, conclude accordi di prestazione come nella variante 3.1. L'ulteriore supplemento del 2,5 per cento deve essere messo a disposizione dei Cantoni per l'attuazione delle misure costose (controlli di polizia, miglioramento dell'infrastruttura) come nella variante 3.2. Si applica quanto detto per la variante 3.2 anche in relazione alla competenza decisionale dei Cantoni e al ruolo di sostegno della Confederazione.

3.4 Riorganizzazione del Fondo di sicurezza stradale

In tutte le varianti, al FSS sono assegnati compiti supplementari. Alla luce dei risultati della consultazione e del rapporto del Consiglio federale sullo scorporo e la gestione strategica di compiti della Confederazione (Rapporto sul governo d'impresa) del 13 settembre 2006⁵ bisognerà quindi verificare se e come adeguare l'organizzazione del FSS.

⁵ FF 2006 7545

4 **Commento ai singoli articoli**

41. Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale⁶

Art. 6a (nuovo) Principi

L'obbligo imposto ai proprietari, ovvero Confederazione, Cantoni e Comuni, di progettare ed equipaggiare le strade in modo tale da prevenire per quanto possibile gli incidenti e ridurre al minimo le conseguenze per la vita e l'integrità fisica delle persone che vi sono coinvolte richiede ottimizzazioni in particolare nelle seguenti situazioni:

- la regolazione del traffico in presenza di cantieri e lavori in corso: in questi casi occorre da un lato garantire una segnaletica ben visibile e comprensibile e dall'altro adeguare la velocità consentita in funzione dei rischi. Entrambe queste misure contribuiscono a ridurre il rischio d'incidenti in corrispondenza di cantieri e a incrementare la sicurezza degli addetti alla manutenzione delle strade (cpv. 1);
- per evitare collisioni con veicoli che sopraggiungono in senso contrario bisognerebbe, laddove utile e opportuno, le strade molto trafficate al di fuori delle località andrebbero dotate di appositi elementi divisorii. Occorre inoltre assicurarsi che sia sempre garantito l'accesso alla polizia e alle squadre di soccorso, verificando inoltre l'assenza di rischi aggiuntivi per i ciclisti (cpv. 1);
- all'interno delle località, le strade vanno suddivise a seconda dello scopo in strade di traffico e strade residenziali con regimi di velocità differenti. Se sulle strade di traffico deve restare in vigore il limite generale di 50 km all'ora, sulle strade residenziali dovrebbero essere previste zone a 30 km all'ora, zone d'incontro e/o zone pedonali nonché aree con altre misure di moderazione del traffico. L'obiettivo è di rendere più tranquilli i quartieri residenziali senza compromettere la fluidità generale del traffico (cpv. 1);
- sulle autostrade e sui principali assi di comunicazione occorre ottimizzare la regolazione del traffico, tenendo conto in particolare del volume di traffico e includendo anche la segnaletica. La regolazione ottimale del traffico dal punto di vista ottico contribuisce a far sì che i conducenti adattino automaticamente la velocità alle condizioni stradali (cpv. 2).

La nuova regolamentazione proposta mira ad aumentare la sicurezza del traffico in generale, senza inasprire la responsabilità della collettività per i danni provocati da vizi di costruzione o da una manutenzione carente delle strade. Ottimizzare l'infrastruttura non significa automaticamente che lo stato precedente fosse lacunoso ai sensi dell'articolo 58 CO⁷.

Art. 6b (nuovo) Pianificazione ed esecuzione

La Confederazione fissa un metodo uniforme per esaminare i progetti di costruzione stradale alla ricerca di eventuali lacune in materia di sicurezza. Questa valutazione della sicurezza stradale è obbligatoria per tutti i progetti di costruzione,

⁶ RS 741.01

⁷ RS 220

ristrutturazione e risanamento stradale e serve ai committenti come base decisionale e per l'esecuzione dei lavori. Non vengono con ciò accordati nuovi diritti procedurali (cpv. 1 e 2).

La formazione di esperti competenti nel campo della sicurezza stradale (addetti alla sicurezza) è importante per la sicurezza dell'infrastruttura stradale. La formazione comprende cicli di corsi, studi post-diploma e corsi di aggiornamento in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale presso università e scuole universitarie professionali. A fine formazione è previsto il rilascio di un certificato (cpv. 3).

Art. 6c (nuovo) Tratti pericolosi e a rischio d'incidente

Per determinare i tratti a rischio d'incidente, i Cantoni e i Comuni analizzano la statistica degli incidenti. Grazie alla qualità più omogenea dei dati e ai numerosi nuovi parametri rilevati, con il sistema di informazione per la gestione delle strade e del traffico (MISTRA) questo lavoro sarà ulteriormente migliorato. MISTRA metterà a disposizione anche degli strumenti per identificare i tratti pericolosi partendo dall'analisi dei tratti a rischio d'incidente (cpv. 1).

I tratti pericolosi e a rischio d'incidente vanno risanati con la dovuta sistematicità. L'obiettivo di questa misura è quello di eliminare tutti i punti pericolosi e a rischio d'incidente sulla rete stradale svizzera e di evitarne il sorgimento di nuovi (cpv. 2).

Art. 6d (nuovo) Analisi degli incidenti

Gli incidenti che provocano morti o feriti gravi devono essere analizzati e valutati attentamente per chiarire il comportamento di guida, le misure edili, tecniche e organizzative da adottare come anche l'intervento delle squadre di soccorso. Questa analisi è condotta da addetti alla sicurezza la cui nomina spetta ai singoli proprietari delle strade, ognuno per il suo settore di competenza (art. 6b cpv. 3 avamprogetto LCStr).

Art. 14 Idoneità alla guida e competenza a condurre

L'unica novità in questo articolo, che per il resto è stato solo adattato a livello redazionale, è l'obbligo esplicito per i conducenti di avere i requisiti caratteriali necessari (cpv. 2 lett. d).

Art. 14a (nuovo) Licenza per allievo conducente

Anche in relazione all'autorizzazione ad accompagnare allievi conducenti non sono apportate modifiche materiali.

Art. 15 titolo marginale, cpv. 1, 3, 4 secondo periodo e 5 secondo periodo

Anche i titolari di una licenza di condurre in prova sono ancora in formazione (seconda fase della formazione) e di conseguenza non devono ancora poter accompagnare allievi conducenti. A chi accompagna allievi conducenti è quindi richiesto non solo il soddisfacimento dei requisiti previsti finora (aver compiuto 23 anni ed essere in possesso da 3 anni di una licenza di condurre della categoria corrispondente), ma anche il superamento del periodo di prova (cpv. 1).

Ai capoversi 3 e 4 è stata semplicemente modificata la terminologia per adeguarla a quella dell'ordinanza sui maestri conducenti.

La nuova ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut)⁸ prevede, a partire dal 2009, l'obbligo di seguire una formazione complementare per tutti coloro che operano nel trasporto professionale di persone o merci con mezzi pesanti. Sono richieste 35 ore di formazione nei 5 anni precedenti lo scadere del certificato di capacità.

Simili prescrizioni dovrebbero essere prese in esame anche per gli altri conducenti di veicoli a motore, seppure in misura limitata. Nell'ambito della presente procedura di consultazione si tratta, per iniziare, di stabilire se un obbligo di formazione complementare suscita consensi e, in caso affermativo, in che misura. La proposta è la seguente: tutti i titolari di una licenza di condurre non ancora soggetti all'obbligo di formazione periodica sancito nella OAut devono seguire un aggiornamento teorico e pratico di un giorno ogni 10 anni.

La materia da trattare nei corsi di aggiornamento e i requisiti degli organizzatori dei corsi saranno discussi nell'ambito di una futura procedura di consultazione relativa alla modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione. Il concetto di fondo è il seguente: per garantire una buona qualità è necessario che i corsi di aggiornamento siano riconosciuti dalle autorità competenti. In lezioni teoriche e pratiche (all'interno di un'area delimitata o su strade pubbliche) si affronteranno vari temi legati alla sicurezza della circolazione (ad es. idoneità alla guida compromessa dal consumo alcol e dall'assunzione di medicinali), rinfrescando le norme della circolazione e spiegandone meglio il significato. In questi corsi ci si riallaccerà a quanto appreso durante i corsi di aggiornamento destinati ai titolari della licenza di condurre in prova.

Per l'attuazione si può fare leva sull'aggiornamento volontario già previsto. I corsi raccomandati dal Consiglio svizzero della sicurezza stradale coprono ampiamente i temi menzionati sopra e forniscono il know-how necessario per sviluppare nuovi argomenti. Ci si potrà inoltre rifare alle esperienze maturate nell'ambito della formazione a due fasi.

Anche la Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti, nelle sue sedute tenutesi nel quadro delle conferenze di Verona sulla sicurezza stradale, si è negli ultimi anni espressa più volte a favore di un aggiornamento periodico.

Art. 15a cpv. 1, 1^{bis} (nuovo) e 2

L'articolo 15a subisce unicamente adeguamenti redazionali, resi necessari dal nuovo articolo 15c.

Art. 15b (nuovo) Licenza di condurre di durata limitata

Anche l'articolo 15b non contiene nessuna novità materiale.

Art. 15c (nuovo) Durata di validità della licenza di condurre

D'ora in avanti la licenza di condurre dovrà essere rilasciata di regola generale, quindi indipendentemente dall'età del titolare, unicamente con validità limitata e la sua proroga dovrà essere subordinata alla dimostrazione della propria idoneità alla guida e al completamento della formazione complementare prevista. Le mi-

⁸ RS 741.521; RU 2007 3539; <http://www.admin.ch/ch/i/as/2007/3539.pdf>

sure « formazione complementare obbligatoria » e « verifica periodica dell'idoneità alla guida » possono essere attuate anche senza limitazione della durata di validità della licenza di condurre. Il vantaggio di introdurre una validità limitata è dato però dal fatto che i titolari della licenza sono personalmente responsabili della proroga dell'autorizzazione a condurre. Se non vi fosse una validità limitata, questo compito spetterebbe alle autorità cantonali preposte al rilascio delle licenze, le quali dovrebbero a quel punto verificare – mediante procedura di chiamata – se i conducenti hanno assolto la formazione complementare obbligatoria e hanno fornito le prove richieste attestanti l'idoneità alla guida. In caso di inadempienza scatterebbe la revoca della licenza di condurre.

Vi è però un'altra ragione che ci spinge a propendere per una limitazione della durata di validità della licenza di condurre: attualmente le licenze di condurre per automobili e motoveicoli sono rilasciate a vita solo in quattro Stati membri dell'Unione europea (Austria, Belgio, Francia e Germania). Negli altri Stati membri la loro validità è limitata. Nel quadro della terza direttiva concernente la patente di guida⁹ tutti gli Stati membri sono obbligati a limitare a 10 anni la durata di validità delle licenze di condurre per automobili e motoveicoli. Gli Stati membri possono prolungare il periodo di validità fino a 15 anni. La licenza di condurre per autocarri e bus deve avere una validità di 5 anni. Gli Stati membri che prevedono per i conducenti di automobili e motoveicoli visite mediche di controllo regolari, devono tenere presente che una nuova visita può essere disposta soltanto in concomitanza con il rinnovo della licenza di condurre. I conducenti di autocarri e bus devono sottoporsi a visita medica ad ogni rinnovo della licenza di condurre. Nell'Ue queste nuove prescrizioni dovranno essere applicate a decorrere dal 19 gennaio 2013.

Se la Svizzera dovesse quindi decidere di rinunciare alla conversione delle licenze di condurre anche in caso di cambiamento di domicilio oltre-confine, come già si pratica nell'Ue e nel SEE, la licenza di condurre illimitata come viene rilasciata attualmente renderebbe ancora più difficoltosi i controlli dell'idoneità alla guida e dell'assolvimento della formazione complementare. Limitando la durata di validità della licenza di condurre, i titolari della stessa devono provvedere a prolungarla presentando le prove richieste (« debito portabile »). Il Consiglio federale dovrà prevedere un termine transitorio adeguato in linea con quello molto lungo (fino al 2033) attuato in seno all'Ue per il cambio delle licenze illimitate già rilasciate.

Il primo rilascio della licenza di condurre avviene in una fascia d'età in cui le persone sono di regola ancora in buona salute. La procedura adottata sinora, che consiste nel presentare un esame della vista e un'autocertificazione attestante il proprio stato di salute (cfr. allegato 4 OAC; RS 741.51), si è rivelato per i conducenti non professionali efficace e va mantenuto nella sua forma attuale. Secondo il diritto vigente, questa categoria di conducenti di veicoli a motore è chiamata a confrontarsi nuovamente con la questione dell'idoneità alla guida solo al compimento del 70esimo anno d'età. Nei casi estremi trascorrono in questo modo 52 anni senza che l'interessato debba in qualche modo rendere conto delle pro-

⁹ GU L 403 del 30.12.06, pag. 18:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:IT:PDF>

prie condizioni. La vista assume in proposito un'importanza fondamentale: i conducenti di veicoli a motore colgono con gli occhi circa il 90 per cento delle informazioni rilevanti attinenti alla circolazione stradale. Quando si guida, tutte le funzioni visive e percettive devono dunque lavorare bene insieme per garantire una prestazione ottimale e non affaticante. È però un dato di fatto che con l'avanzare dell'età l'acuità visiva diminuisce: i 40enni possiedono ancora il 90 per cento circa della vista di un 20enne. Nei 60enni essa diminuisce già di un 25 per cento e negli 80enni scende in media al 50 per cento della capacità iniziale¹⁰. Nella guida notturna la situazione peggiora ulteriormente: l'acuità visiva si riduce a circa un ventesimo del valore giornaliero, con la conseguenza che ostacoli e pedoni sono percepiti con notevole ritardo. Se in più le condizioni di visibilità sono scarse (pioggia, nebbia, abbagliamento), la capacità visiva risulta essere compromessa a tal punto da rendere quasi inevitabili le situazioni di pericolo. S'impone pertanto un controllo regolare della capacità visiva da parte di personale specializzato. Al riguardo, il legislatore ha fatto finora affidamento sulla responsabilizzazione dei conducenti di veicoli a motore, con risultati però insoddisfacenti. Da un'indagine condotta già alcuni anni or sono dall'Ufficio federale delle strade allo scopo di testare l'acuità visiva di 500 titolari di una licenza di condurre è emerso che circa il 10 per cento delle persone esaminate non soddisfaceva nemmeno i requisiti minimi conformemente all'allegato 1 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51) e circa il 40 per cento presentava un'acuità visiva inferiore al valore prescritto (1,0/1,0). Possiamo presumere che, nel frattempo, questa situazione non sia andata migliorando. Dato che nella pratica non si misura quasi mai la capacità visiva dopo un incidente, nella statistica degli incidenti non vengono repertoriati i casi di capacità visiva limitata. Eppure è evidente che tra scarsa capacità visiva e rischio di incidente vi è un nesso di causalità. Sugeriamo quindi che a partire dal 40esimo anno d'età tutti i conducenti siano tenuti a inoltrare periodicamente (ogni 10 anni fino al 60esimo anno d'età, successivamente ogni 5 anni; variante: ogni 10 anni fino al 70esimo anno d'età) all'autorità competente un certificato attestante la capacità visiva, unitamente a un'autocertificazione sul proprio stato di salute. Nell'ottica della sicurezza della circolazione, fino al compimento del 70esimo anno d'età è sufficiente monitorare sistematicamente l'idoneità alla guida attraverso queste misure semplici, ma di comprovata efficacia (cpv. 2).

A partire dal 70esimo anno d'età occorre come in passato sottoporsi a una visita medica per accertare se si sia ancora in possesso dell'idoneità alla guida ritenuta sufficiente (cpv. 3). È abilitato a svolgere queste visite il personale sanitario con formazione in medicina dei trasporti. Non ha in linea di principio nessuna importanza se chi se ne occupa è il medico curante o di un medico di fiducia dell'autorità preposta. Ciò che conta sono le nuove prescrizioni in materia di garanzia della qualità dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida (cfr. art. 25 cpv. 3 avamprogetto LCStr).

In vista del rilascio della licenza per allievo conducente o prima di sostenere

¹⁰ Universität Paderborn, Dr. Burkard Wördenweber, Wahrnehmung und Erzeugung von Licht, fig. 1 e 26; cfr. documentazione dettagliata all'indirizzo <http://www.l-lab.de/DE/DE.jsp>

l'esame di conducente, i conducenti professionisti dovranno sottoporsi ancora a una visita di un medico di fiducia dell'autorità preposta, da svolgersi ogni 5 anni fino al compimento del 50esimo anno d'età e successivamente ogni 3 anni. A partire dal 70esimo anno di età, non viene più fatta distinzione tra chi trasporta merci per lavoro e chi guida veicoli a titolo non professionale. Entrambe le categorie dovranno farsi visitare a intervalli di 2 anni, come già previsto oggi, mentre, a partire dal compimento dell'80esimo anno, la scadenza deve invece essere annuale. Le licenze di condurre che danno diritto a guidare veicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere oltre al conducente, in futuro scadranno con il compimento del 70esimo anno di età. La misura riguarda le licenze di condurre della categoria D e della sottocategoria D1. Le attuali condizioni del traffico, molto più impegnative, richiedono una maggiore protezione dei passeggeri trasportati su torpedoni e minibus. Il minimo errore o la più piccola distrazione del conducente o della conducente può avere conseguenze disastrose.

Come variante proponiamo di far scadere le licenze di condurre in questione al compimento del 75esimo anno di età da un lato in quanto l'aspettativa di vita, in caso di buone condizioni di salute, è cresciuta e dall'altro tenendo conto degli attuali sforzi per consentire una certa flessibilità rispetto all'età di pensionamento.

Art. 15d (nuovo) Accertamento dell'idoneità alla guida o della competenza a condurre

Il controllo sistematico dell'idoneità alla guida descritto sopra non consente ancora di rilevare tempestivamente tutti i casi. Sulla base di osservazioni della polizia, incidenti, infrazioni e altre constatazioni potrebbero rendersi necessari ulteriori accertamenti tra un intervallo e l'altro.

- Alcolismo (lett. a): le persone sorprese a circolare con una concentrazione elevata di alcol nel sangue o nell'alito devono sottoporsi a un esame di verifica dell'idoneità alla guida. Da un punto di vista medico detto esame risulta opportuno nelle persone che hanno condotto un veicolo a motore con un tasso pari o superiore all'1,6 per mille. Con un valore così elevato si è prossimi alla dipendenza.
- Dipendenza da stupefacenti (lett. b): la dipendenza da stupefacenti non è per principio conciliabile con una guida sicura. Considerato il rischio di dipendenza spesso elevato di talune sostanze (ad es. la cocaina), una verifica dell'idoneità alla guida si giustifica già al primo accertamento di consumo di stupefacenti da parte del conducente.
- Gravi violazioni delle norme della circolazione (lett. c): si tratta di infrazioni commesse non più solamente per negligenza, bensì per negligenza grave o addirittura intenzionalmente come brusche frenate per perturbare la circolazione, corse illegali, violazione estrema dei limiti di velocità. In questo caso l'obiettivo dell'esame è chiarire l'idoneità caratteriale del conducente.
- Beneficiari di rendite AI (lett. d e art. 66a cpv. 1^{bis} LAI): a seconda della forma di disabilità o compromissione psichica può essere pregiudicata anche l'idoneità alla guida. Per le persone affette da disabilità fisiche vi sono diverse possibilità per recuperare l'idoneità alla guida apportando delle modifiche ai

veicoli. Problematica è invece l'invalidità dovuta a ragioni psichiche: in siffatti casi occorre appurare se il disturbo psichico sia compatibile o meno con una guida sicura. Proponiamo pertanto di autorizzare gli uffici cantonali AI a comunicare alle autorità competenti i dati necessari per valutare l'idoneità alla guida e la competenza a condurre. In caso di notifica, le autorità competenti devono procedere agli accertamenti necessari. Il diritto di notifica degli uffici cantonali AI proposto presuppone un adeguamento della legge federale del 19 giugno 1959 su l'assicurazione per l'invalidità¹¹.

Le notifiche concernenti persone che non sono titolari di una licenza di condurre non fanno scattare ulteriori accertamenti da parte delle autorità competenti. In questi casi, i documenti ricevuti dagli uffici AI vanno distrutti immediatamente (art. 15d cpv. 2 avamprogetto LCStr).

- Notifica da parte di un medico (lett. e ed art. 104 cpv. 3 avamprogetto LCStr): il diritto vigente accorda già ora ai medici la possibilità di annunciare all'autorità competente le persone che ritengono non idonee alla guida. Rinunciamo a introdurre l'obbligo di notifica in quanto difficilmente attuabile e suscettibile di compromettere in maniera definitiva il rapporto medico-paziente: vi sarebbe infatti il rischio che i pazienti desistano dal farsi curare talune malattie per paura che il medico ne dia comunicazione ai servizi della circolazione stradale.

Le misure volte a garantire l'idoneità alla guida sono una condizione essenziale della guida sicura di un veicolo a motore. Un altro presupposto altrettanto importante è la competenza a condurre, che racchiude in sé non solo le conoscenze teoriche in materia di norme della circolazione e la comprensione dei segnali e delle demarcazioni stradali, ma anche la capacità di guidare un veicolo a motore senza mettere a repentaglio l'incolumità degli altri utenti della strada, la capacità di interpretare correttamente le diverse situazioni nel traffico reagendo in maniera adeguata nonché la capacità di evitare l'insorgere o di mitigare qualsiasi situazione di pericolo.

Le vigenti disposizioni in materia di formazione non richiedono modifiche a livello di legge, mentre a livello di ordinanza il Consiglio federale può ottimizzare le attuali prescrizioni relative ai corsi di teoria della circolazione¹², oggi come oggi non del tutto soddisfacenti (cpv. 3).

Art. 16a cpv. 1 lett. b, 16b cpv. 1 lett. b e 16c cpv. 1 lett. b

Adeguamento redazionale all'attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito (art. 55 cpv. 7 lett. d)

Art. 16e (nuovo) Corso di recupero in caso di revoca della licenza di condurre

Le sanzioni previste dalla legge federale sulla circolazione stradale (pene e misure amministrative) in caso di violazione delle norme della circolazione spesso non sono sufficienti per indurre i conducenti trasgressori ad adottare un comportamento conforme alle regole della strada. La statistica delle misure amministrative mostra che pur comminando sanzioni sono frequenti i casi di violazione recidiva

¹¹ RS 831.20

¹² Art. 18 OAC (RS 741.51); http://www.admin.ch/ch/i/rs/741_51/a18.html

delle norme della circolazione. Studi condotti all'estero rivelano che attraverso corsi di recupero mirati si può influenzare positivamente la condotta dei conducenti trasgressori, diminuendo di riflesso il numero di recidive. Stando a un rapporto sul progetto UE ANDREA¹³ i corsi di recupero destinati ai conducenti che commettono ripetutamente infrazioni gravi alle norme della circolazione (in particolare legate al consumo di alcol) consentono di ridurre del 50 per cento le recidive. Pur se imposti, detti corsi riscuotono un ampio consenso da parte dell'opinione pubblica. Nella maggior parte dei Paesi presi in esame nello studio, quasi il 90 per cento delle persone che hanno partecipato ai corsi riconosce a questo provvedimento il merito di aver contribuito a far sì che esse fossero da quel momento in poi in grado di evitare reati connessi alla circolazione stradale. Lo studio « Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für wiederholt alkoholauffällige Fahrzeuglenkende » (valutazione dei corsi di educazione stradale dell'upi per i conducenti colti ripetutamente in stato d'ebbrezza) è giunto a conclusioni simili¹⁴. Anche dai risultati di uno studio di valutazione condotto dall'Ufficio della circolazione stradale e della navigazione del Cantone di Friburgo è emerso che chi frequenta un corso di recupero in seguito a infrazioni legate al consumo di alcol presenta, anche a distanza di cinque anni, un'incidenza di recidive ben inferiore rispetto alle persone che non lo frequentano. Il corso di formazione volontario proposto dall'ufficio di cui sopra consente di diminuire di oltre il 50 per cento il tasso di recidive.

Secondo il diritto vigente i conducenti sono obbligati a seguire una formazione complementare solo se hanno commesso ripetutamente un'infrazione alle norme della circolazione stradale. In Svizzera si tengono corsi per conducenti colti ripetutamente in stato di ebbrezza, ma non in tutti i Cantoni. Non esistono inoltre corsi specifici di recupero per i conducenti colti a guidare sotto l'effetto di stupefacenti. Spetta poi all'autorità competente decidere se imporre o meno una formazione complementare alle persone che violano ripetutamente le norme della circolazione anche per cause non legate al consumo di alcol o stupefacenti.

La situazione attuale dei corsi di recupero rischia di non essere più soddisfacente. Con questa proposta di revisione si vogliono dunque creare le basi legali per introdurre una formazione complementare obbligatoria. Oltre ai conducenti risultati per la prima volta positivi al test alcolemico o ai controlli antidroga, devono seguire un corso di recupero anche le persone che commettono ripetutamente infrazioni alle norme della circolazione e cui è stata dunque revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi.

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

Quale variante, invece di introdurre la formazione complementare obbligatoria, si potrebbe anche optare per un modello che tenga maggiormente conto degli elementi motivazionali. Alle persone cui è stata revocata la licenza di condurre per

¹³ ANDREA: Analysis of driver rehabilitation programmes

¹⁴ Ufficio prevenzione infortuni upi, Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für Alkoholauffällige im Rahmen

almeno sei mesi per ripetute infrazioni pericolose o per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, la licenza è revocata per altri tre mesi. Questi tre mesi supplementari non si applicano se l'interessato frequenta una formazione complementare riconosciuta dall'autorità cantonale. In questo modello, la decisione di frequentare tali corsi non è presa dall'autorità, bensì dalla persona a cui è stata revocata la licenza. Gli specialisti partono dal presupposto che le formazioni complementari siano più efficaci se non sono ordinate sistematicamente, ma si lascia alla persona la scelta.

Art. 17a (nuovo) Installazione di apparecchi per la registrazione dei dati

L'introduzione di un obbligo di dotazione generale è stata respinta dopo che uno studio tedesco ha dimostrato che l'effetto preventivo degli infortuni sarebbe ben inferiore rispetto a quanto inizialmente ipotizzato. Al ridotto potenziale di contenimento del numero di morti e feriti si contrapporrebbero inoltre costi troppo elevati (cfr. risposta del Consiglio federale a un intervento parlamentare di Humbel¹⁵).

Gli apparecchi per la registrazione dei dati producono invece un effetto preventivo specifico se il veicolo è usato per corse particolarmente pericolose e se non appartiene al conducente. In Svizzera esiste pertanto l'obbligo di installare questi apparecchi sui veicoli dotati di luci blu e avvisatore a suoni alternati, come pure su determinati veicoli adibiti al trasporto di persone¹⁶.

Per garantire l'effetto preventivo di una misura occorre chiaramente che i conducenti siano tenuti a rendere conto a terzi. Questo effetto preventivo può tornare utile alle persone che hanno violato in maniera grave o ripetuta le prescrizioni in materia di velocità. Infatti, una volta scaduto il periodo di revoca della licenza di condurre questi trasgressori non sono per ora sottoposti in pratica a nessuna sorveglianza speciale, il che accentua il rischio di recidive. Si ritiene dunque giustificato che le autorità preposte controllino in maniera più serrata e sistematica, per l'intero periodo di possibile recidiva (5 anni), queste categorie di persone a rischio allo scopo di tutelare non solo la collettività, ma questi stessi conducenti.

Il presupposto per disporre questa misura supplementare è che sia stata ordinata una revoca della licenza di condurre di almeno 12 mesi conformemente all'articolo 16c capoverso 2 lettera c LCStr, per superamento dei limiti massimi di velocità consentiti o per mancato adeguamento della velocità alle condizioni del traffico. Anche nel caso di revoche a tempo indeterminato a seguito di inosservanza dei limiti di velocità (art. 16b cpv. 2 lett. e e f, 16c cpv. 2 lett. d e 16d cpv. 1 lett. c LCStr), la licenza di condurre è nuovamente rilasciata a condizione che durante i 5 anni successivi al rilascio il titolare guidi esclusivamente veicoli dotati di un apparecchio per la registrazione dei dati (cpv. 1).

Per poter controllare che l'interessato guidi effettivamente solo veicoli dotati di apparecchi per la registrazione dei dati, nella sua licenza di condurre è inserita

der EU-Studie ANDREA (in tedesco), Berna 2003

¹⁵ 05.3884 Postulato Humbel Näf Ruth del 16.12.2005; Installazione di cosiddetti « crash recorder » (scatole nere) sui veicoli; http://www.parlament.ch/II/Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20053884

¹⁶ Art. 102 cpv. 1 OETV (RS 741.41; http://www.admin.ch/ch/i/rs/741_41/a102.html)

una nota specifica. Il Consiglio federale fisserà in un'ordinanza le altre prescrizioni d'esecuzione (specifiche del caso, controllo tecnico periodico dell'apparecchio, ecc.).

Se l'interessato utilizza un veicolo privo di apparecchio per la registrazione dei dati, la licenza di condurre gli viene revocata per un periodo adeguato (art. 17a cpv. 3 avamprogetto LCStr) e gli viene comminata una multa (art. 99 n. 9 avamprogetto LCStr).

Art. 19 cpv. 1, 1^{bis} (nuovo) e 2 primo periodo

Occorre separare il diritto a circolare in velocipede dall'obbligo scolastico. Dato che in alcuni Cantoni l'età d'ingresso a scuola è abbassata o la frequentazione dell'asilo è considerata già scolarizzazione (inizio dell'obbligo scolastico), si abbassa pure l'età a partire dalla quale i fanciulli di questi Cantoni possono circolare in bicicletta. Nell'interesse della sicurezza della circolazione e su richiesta di istruttori della circolazione che insegnano le norme della circolazione nelle scuole, bisogna ora fissare un'età minima uniforme legata al raggiungimento di una certa maturità. Nell'ottica della psicologia dello sviluppo appare insensato e inaccettabile permettere ai fanciulli di circolare in velocipede senza accompagnatore prima del compimento dell'ottavo anno d'età. L'innalzamento dell'età minima è tuttavia in contrasto con gli sforzi tesi a promuovere il moto tra i fanciulli. Nell'ordinanza, il Consiglio federale stabilirà quindi dove possono circolare senza ripercussioni negative sulla sicurezza del traffico anche i bambini più piccoli (ad esempio nelle zone d'incontro, sulle ciclopiste, sulle strade vietate al traffico motorizzato).

L'età minima non dovrebbe quindi valere se i fanciulli sono accompagnati da una persona adulta, che in questo caso si fa garante di un comportamento sicuro e conforme alle norme da parte del bambino che accompagna. In questo modo, i fanciulli hanno inoltre la possibilità di imparare a circolare in bicicletta in maniera corretta prima di raggiungere l'età in cui possono percorrere da soli le strade. Al Consiglio federale deve essere attribuita la competenza di stabilire un'età minima per circolare in bicicletta anche in compagnia di adulti e di limitare la circolazione su determinati generi di strada.

Vista la formulazione positiva della disposizione di legge, occorre adeguare di conseguenza l'apertura di frase del capoverso 2.

Art. 21 cpv. 1 e 2 primo periodo

Nella pratica, i veicoli a trazione animale assumono al giorno d'oggi rilevanza per lo più nelle offerte turistiche in città e in campagna. Per questo incarico sono richiesti però conducenti istruiti con esperienza nella circolazione. Il raggiungimento dell'età minima di 16 anni sembra dunque un criterio appropriato.

Art. 25 cpv. 2 lett. i e 3 lett. a, e, f e g (nuovo)

Il capoverso 2 lettera i rappresenta un adeguamento redazionale al nuovo articolo 17a.

Il capoverso 3 lettera a LCStr obbliga il Consiglio federale a emanare prescrizioni sui requisiti minimi, fisici e psichici, per i conducenti di veicoli. Nel diritto vigente

manca la competenza di definire requisiti riguardanti l'idoneità caratteriale¹⁷. Vi è dunque la necessità di colmare questa lacuna (lett. a) per garantire massima trasparenza e verificabilità in materia di requisiti di idoneità alla guida.

Create le basi giuridiche necessarie, il Consiglio federale aggiornerà anche i requisiti minimi riguardanti le esigenze fisiche e psichiche. In proposito terrà conto delle più recenti scoperte nel campo della medicina e della psicologia degli incidenti della circolazione. La questione centrale è che a partire dal 70esimo anno d'età sorgono di frequente il diabete senile, sindromi demenziali¹⁸ (ad es. l'Alzheimer), compromissioni cerebrali (ad es. ictus), affezioni degli occhi con diminuzione della vista e malattie che comportano limitazioni a livello di apparato motorio. Occorrerà inoltre regolamentare come procedere in caso di soddisfacimento solo parziale dei requisiti minimi. Due le possibilità percorribili: se il livello minimo richiesto può essere raggiunto grazie a rimedi specifici (ad es. correzione dell'acuità visiva per mezzo di occhiali, lenti a contatto o altro), la licenza di condurre è subordinata alla condizione prevista. In assenza di simili rimedi occorre verificare se, laddove carente, l'idoneità alla guida possa eventualmente essere compensata con una restrizione della licenza di condurre (ad es. divieto di circolazione sulle autostrade, divieto di circolazione notturna, autorizzazione a percorrere un determinato tratto, ecc.).

Per garantire che gli utenti motorizzati della strada siano idonei alla guida non bastano solo prescrizioni sui requisiti minimi d'idoneità alla guida e sui metodi di verifica, occorre inoltre che sia garantita la qualità degli esami. Ai sensi del capoverso 3 lettere f e g, il Consiglio federale ha l'intenzione di proporre in un'indagine conoscitiva a livello di ordinanza le seguenti misure:

Garanzia della qualità dell'esame di verifica dell'idoneità alla guida

Chiunque intenda svolgere esami per verificare l'idoneità alla guida deve essere in possesso di un'apposita autorizzazione che è rilasciata a condizione di aver seguito una formazione e aver superato un esame. Detta autorizzazione è prolungata se si frequentano regolarmente gli aggiornamenti prescritti.

È irrilevante se ad effettuare il primo esame di verifica è il medico curante o un medico di fiducia dell'autorità competente. Ciò che conta realmente è che l'esame sia standardizzato e svolto da personale debitamente formato. Se l'esame non fornisce un risultato certo (« idoneo » o « non idoneo »), ci si rivolge a uno specialista per una visita mirata (ad. es. ottico o neurologo), oppure si sottopone l'interessato a un esame completo di medicina del traffico in un istituto di medicina legale.

La novità consiste nel fatto che la persona incaricata di svolgere il primo esame di verifica non deve più notificare le proprie perplessità all'autorità competente,

¹⁷ Consapevolezza del rischio, tendenza a evitare rischi elevati, ridotta impulsività, bassa aggressività, elaborazione matura dei conflitti, resistenza allo stress, senso di responsabilità sociale, capacità di adattamento sociale, flessibilità nel modo di pensare, equilibrio psichico.

¹⁸ Nei 70enni la percentuale di malati si situa intorno al 2-3 per cento, in seguito il valore raddoppia ogni 5 anni. Nelle persone di età compresa tra gli 80 e gli 85 anni il tasso di ammalati raggiunge il 20-25 per cento (Rolf Seeger, *Fahren im Alter – Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht*, in: *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005*, pag. 16).

bensi predisporre di sua iniziativa esami più approfonditi. Se anche questi accertamenti non dovessero consentire di chiarire in maniera definitiva l'idoneità alla guida, si renderebbe opportuna una guida di prova nel traffico. In questo modo, sotto la direzione dell'autorità cantonale preposta al rilascio della licenza, medico ed esperti della circolazione elaborano un giudizio definitivo.

Art. 31 cpv. 2^{bis} (nuovo)

Regolamentazione vigente: in applicazione dell'articolo 55 capoverso 6 LCStr, nell'ordinanza del 21 marzo 2003 concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale¹⁹ l'Assemblea federale ha abbassato la soglia generale dallo 0,8 allo 0,5 per mille. Le prescrizioni più rigide già in vigore per il consumo di alcol da parte di taluni gruppi di persone non hanno subito modifiche. Conformemente all'articolo 2 capoverso 4 ONC²⁰ ai conducenti che effettuano trasporti professionali di persone è vietato il consumo di bevande alcoliche durante il lavoro e nelle 6 ore precedenti l'inizio del lavoro. Per i maestri conducenti (art. 58 cpv. 5 OAC²¹ in vigore fino al 31.12.2007), i conducenti che trasportano merci pericolose (art. 10 cpv. 2 SDR²²) e i conducenti di autoveicoli in relazione con esercitazioni militari (art. 63 cpv. 1 OCSM²³) vigono prescrizioni equivalenti.

L'astinenza dall'alcol nelle 6 ore precedenti l'inizio del lavoro si rivela insufficiente nei casi in cui il conducente sia affetto da alcolismo grave. Attualmente un conducente professionale può circolare con un tasso alcolico fino allo 0,49 per mille senza contravvenire alla legge. Il Consiglio federale ha provveduto a colmare questa lacuna per quanto riguarda i maestri conducenti. Il 28 settembre 2007, nel quadro della nuova ordinanza sui maestri conducenti²⁴ (art. 17), ha introdotto una nuova regolamentazione che si spinge oltre le prescrizioni vigenti. A partire dal 1° gennaio 2008 i maestri conducenti non possono più esercitare la loro attività professionale se gli viene riscontrata una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore allo 0,10 per mille oppure se hanno nell'organismo una quantità di alcol che determina una tale concentrazione nel sangue. Ciò significa di fatto tolleranza zero, in quanto non è possibile misurare analiticamente con precisione i valori al di sotto dello 0,10 per mille, senza poi contare che la curva dell'eliminazione dell'alcol dal sangue non è più lineare al di sotto dello 0,10 per mille, il che esclude la possibilità di effettuare calcoli retroattivi.

Il Consiglio federale può estendere già oggi, senza modifiche di legge, questa tolleranza zero ai gruppi di persone soggetti al divieto di consumare alcolici durante il lavoro e nelle 6 ore precedenti l'inizio dell'attività lavorativa. A garanzia di trasparenza proponiamo pertanto che nell'articolo 31 capoverso 2bis avamprogetto LCStr siano menzionati esplicitamente anche questi gruppi di persone.

¹⁹ RS 741.13; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_13.html

²⁰ RS 741.11; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_11.html

²¹ RS 741.51; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_51.html

²² RS 741.621; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_621.html

²³ RS 510.710; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c510_710.html

²⁴ RS 741.522; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_522.html

L'introduzione di un tale valore per i conducenti professionali è la risposta da un lato alla rivendicazione di un trasporto sicuro da parte di numerosi passeggeri e dall'altro alla richiesta degli altri utenti della strada affinché il potenziale di rischio, in sé già più elevato dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di merci, non sia ulteriormente aggravato dall'effetto negativo dell'alcol. Il limite massimo proposto per i conducenti professionali deve pertanto essere fissato, con un limite di determinazione allo 0,10 per mille, a un valore che equivalga sostanzialmente a un divieto di consumare alcol. Nel quadro della Riforma delle ferrovie 2²⁵ il Consiglio federale ha già chiesto al Parlamento di poter fissare, per le persone che operano nel trasporto concessionario o internazionale di persone su strada, limiti alcolemici più bassi rispetto a quelli stabiliti dall'Assemblea federale in virtù dell'articolo 55 capoverso 6 LCStr.

La regolamentazione proposta soddisfa per altro un postulato²⁶ presentato al Consiglio nazionale in cui si richiede che siano assoggettati al divieto di consumare alcol anche i conducenti che effettuano trasporti professionali di merci.

Si rinuncia ad estendere il campo di applicazione ai conducenti professionali di autofurgoni (autoveicoli fino a un peso complessivo di 3,5 t). Operare una distinzione rispetto ai conducenti di veicoli che effettuano corse di carattere privato o che utilizzano questi mezzi per fini professionali (ad es. artigiani, piccoli imprenditori), senza con ciò essere conducenti professionali, renderebbe più difficoltosa l'esecuzione pratica.

Un primo passo per ridurre il numero di incidenti tra i nuovi conducenti è stato compiuto con l'introduzione della formazione in due fasi. Dal 1° dicembre 2005, la licenza di condurre rilasciata per la prima volta a conducenti di veicoli a motore e motoveicoli è subordinata a un periodo di prova di tre anni, durante il quale i titolari della licenza devono seguire una formazione per imparare a riconoscere ed evitare i pericoli della guida. In una seconda fase, per migliorare la sicurezza della circolazione di queste categorie di conducenti occorrerà introdurre un limite alcolemico massimo inferiore a quello previsto per gli altri conducenti. Si tratta di un provvedimento importante, poiché quando si ha poca pratica nella guida bastano piccole quantità di alcol per aumentare notevolmente il rischio di incidenti. I conducenti principianti non possiedono ancora un bagaglio d'esperienza sufficiente da cui poter attingere, in situazioni di traffico complesse, modelli di reazione elaborati in precedenza. A ciò si aggiunge il fatto che i conducenti principianti non alcolisti sanno reagire relativamente bene agli stress emotivi. Nei conducenti alle prime armi con problemi di alcolismo l'effetto dell'alcol aggrava invece ulteriormente qualsiasi problema: i conflitti si inaspriscono, diminuisce la capacità di sopportare situazioni di stress e le reazioni di sovraeccitazione rappresentano

²⁵ Messaggio del Consiglio federale del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2 (FF **2005** 2294); legge federale che modifica atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie 2 (avamprogetto) (FF **2005** 2381) e sull'argomento anche il messaggio aggiuntivo del Consiglio federale del 9 marzo 2007 concernente la Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici), (FF **2007** 2510); legge federale sulla Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici) (avamprogetto), (FF **2007** 2550)

²⁶ 03.3352 Postulato Simoneschi-Cortesi del 19.6.03; Modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière; http://www.parlament.ch/II/Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20033352

spesso l'ultima valvola di sfogo per i conducenti principianti sottoposti a un carico eccessivo. La tolleranza zero è estesa anche ai titolari della licenza per allievo conducente. Ciò è necessario in particolare per gli allievi conducenti di veicoli a motore che possono circolare senza accompagnatore (ad esempio gli allievi motociclisti) (lett. d).

A livello europeo si stanno vagliando o sono già stati attuati regimi più severi per il consumo di alcol da parte dei conducenti principianti. 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. Le misure concrete adottate dai singoli Stati differiscono tuttavia notevolmente. In Austria, ad esempio, il tasso alcolico per i titolari di una licenza di condurre in prova è dello 0,1 per mille, la Spagna ha fissato allo 0,3 per mille il limite massimo per i conducenti principianti e la Germania ha adottato la tolleranza zero.

Suggeriamo di stabilire una tolleranza zero con un limite di determinazione allo 0,10 per mille, impedendo così un consumo pericoloso di alcol fino al limite consentito e lanciando chiaramente il messaggio « chi guida non beve ».

Non sono apportate modifiche al limite dell'ebrietà qualificata, che per volere del Consiglio federale rimane fissa allo 0,8 per mille di alcol nel sangue (pari allo 0,4 per mille di alcol nell'alito).

Art. 41 cpv. 1 e 2

Diversi studi²⁷ mostrano che circolare con i fari accesi anche 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 se non altro una concausa. Nelle collisioni che avvengono in corrispondenza di incroci questo dato sale addirittura all'80 per cento. Esperimenti psicologici rivelano che la visibilità dei veicoli migliora tenendo accesi i fari anche durante il giorno, poiché ci si accorge prima delle manovre problematiche di altri veicoli che si trovano all'interno nel campo visivo periferico. Si è inoltre in grado di valutarne meglio la distanza e la velocità. Dato che con i fari accesi 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 dei fari 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. A smentire alcuni articoli dei media che sostenevano posizioni ben diverse si aggiunge ora anche uno studio austriaco di recente pubblicazione, da cui si evince che circolare di giorno con i fari accesi non avrebbe in nessun modo compromesso negativamente la sicurezza della circolazione in Austria.

In Svizzera, mediamente il 55 per cento dei conducenti di veicoli a motore circola già oggi – volontariamente – con i fari accesi anche di giorno. Per incrementare e

²⁷ 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 re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations*. SWOV, Leidschendam 1997.

di riflesso sfruttare meglio il potenziale di sicurezza non rimane ora che imporre un obbligo generale.

Circolare con i fari accesi nelle ore diurne ha un effetto secondario indesiderato, vale a dire un maggiore consumo di carburante che però, essendo stimato in media a mezzo decilitro per cento chilometri, rimane contenuto. In futuro, questo crescente consumo aggiuntivo di carburante si ridurrà ulteriormente grazie all'installazione di fari diurni LED.

Prevediamo che questo obiettivo vincolante indurrà tutti i fabbricanti di veicoli a produrre, per il mercato svizzero, nuovi mezzi dotati di un dispositivo di accensione automatico delle luci e fari diurni.

Sulla scia di questa modifica e della riformulazione del capoverso 1 va adeguato anche il capoverso 2. Non risulta nessuna modifica materiale rispetto alla situazione attuale. Dall'imbrunire all'alba nonché in caso di scarsa visibilità, se sono parcheggiati sulla carreggiata e difficilmente visibili, i veicoli a motore e i veicoli non motorizzati a quattro ruote devono essere illuminati. Questo obbligo non si applica, per motivi tecnici, al parcheggio di velocipedi (il che corrisponde all'ordinanza già in vigore).

Art. 54 Poteri speciali degli organi di controllo

L'articolo è rinumerato e il termine « polizia » sarà sostituito con « organi di controllo », di 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 dei controlli del traffico in occasione dei controlli doganali e contribuisce così all'aumento della sicurezza sulle strade svizzere.

Nel nuovo capoverso 6 è formulata una disposizione potestativa che riconosce alle autorità di controllo la possibilità di adottare misure adeguate in caso di violazione delle norme. Questa disposizione si applica ai veicoli utilizzati per le corse regolamentate dalla legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV, RS 744.10). 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. Questa disposizione potestativa ne crea le basi, ammettendo allo stesso tempo una procedura adattabile al singolo caso che consenta di giudicare la situazione in base alla gravità dell'infrazione o alla recidività.

Le autorizzazioni servono in definitiva a garantire la sicurezza della circolazione. Riconoscendo alle autorità di controllo la possibilità di intervenire in caso di infrazioni gravi si vuole promuovere il rispetto delle vigenti norme della circolazione.

Art. 55 cpv. 6 nonché 7 lett. d (nuovo)

Conformemente al diritto vigente, per accertare l'inattitudine alla guida dovuta a stato di ebbrietà occorre disporre, di massima, un prelievo di sangue. Si tratta di una procedura che richiede tempo, dispendiosa per gli interessati e legata a lun-

ghe trafile organizzative per le autorità. Una modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione²⁸ 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 della prova dell'alito se il valore rilevato corrisponde a un tasso alcolico pari o superiore allo 0,5, ma inferiore allo 0,8 per mille. Questo riconoscimento costituisce la base per l'avvio di procedimenti penali e amministrativi e all'occorrenza la pronuncia di condanne penali nonché la disposizione di misure amministrative.

Se l'esito della prova dell'alito corrisponde a un tasso alcolico pari o superiore allo 0,8 per mille, il risultato dell'analisi del sangue costituisce la prova con valore legale dello stato di ebbrietà. La procedura probatoria della prova del sangue impedisce tuttavia di svolgere un'attività di controllo efficiente. Recarsi in un ospedale o presso uno studio medico per effettuare un prelievo di sangue da sottoporre in seguito alle analisi di un laboratorio specializzato richiede non di rado parecchie ore. Durante questo lasso di tempo, i poliziotti impegnati nell'intervento non possono dedicarsi ai controlli della circolazione stradale. Si riduce di conseguenza la probabilità di bloccare conducenti che guidano sotto l'effetto dell'alcol o di rilevare altri tipi di infrazioni.

La prova dell'alito presenta diversi vantaggi rispetto a quella basata sul prelievo di sangue: più facile e veloce da praticare, essa 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. La prova dell'alito ha inoltre il grande vantaggio di permettere alle forze di polizia di concentrarsi sulle loro attività di controllo.

Non mancano tuttavia le argomentazioni contrarie all'adozione della prova dell'alito²⁹. Alcuni studi scientifici dimostrerebbero che non esiste nessun coefficiente di conversione indipendente dalla situazione concreta di misurazione in base al quale convertire nel tasso alcolico la concentrazione di alcol rilevata nell'alito e viceversa. Di conseguenza, partendo da una data concentrazione di alcol nell'alito non si potrebbe nemmeno risalire – visto lo sfasamento temporale – alla corrispondente concentrazione di alcol nel sangue. Ancor meno possibile sarebbe risalire alla concentrazione di alcol nell'alito al momento dell'infrazione, poiché ad oggi non si conoscono valori di degradazione comprovati scientificamente per la concentrazione di alcol nell'alito. Al momento mancano inoltre indizi scientifici sulla concentrazione di alcol nell'alito presumibilmente rilevabile nel singolo caso in seguito al consumo di una data quantità di alcol.

I Paesi che si sono fatti convincere dalla validità dell'analisi dell'alito sono comunque numerosi. In Nuova Zelanda il test è considerato prova con valore legale

²⁸ RU 2004 2853

²⁹ Cfr. Presa di posizione della Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin sulla questione dell'introduzione della prova dell'alcol per reati legati alla circolazione stradale conformemente al § 315c cpv. 1 n. 1 a e § 316 CP, in: *Blutalkohol* 39/2002, pag. 182-187.

in sede giudiziaria sin dal 1978, in Gran Bretagna dal 1983, in Austria dal 1986, nei Paesi Bassi dal 1989, in Finlandia dal 1990, in Italia dal 1992, in Lussemburgo dal 1994, in Irlanda e Germania dal 1998, mentre in Germania essa è valida unicamente nell'ambito della violazione di prescrizioni d'ordine, vale a dire per concentrazioni di alcol nell'alito corrispondenti a un tasso alcolico inferiore all'1,1 per mille.

Seguendo l'esempio di altri Paesi, la presente revisione si prefigge di introdurre l'analisi dell'alito come mezzo probatorio. Ciò significa che per accertare l'ebrietà ci si baserebbe di regola sull'esito del test dell'alito e non più su quello dell'esame del sangue. Occorre quindi da un lato definire valori limite del tasso alcolico nell'alito (poiché non è possibile effettuare direttamente una conversione) nell'ordinanza dell'Assemblea federale del 21 marzo 2003 concernente i valori limite di alcoemia nella circolazione stradale³⁰ e dall'altro procedere a una modifica del capoverso 6. Questo articolo conferisce all'Assemblea federale la competenza di fissare i valori limite del tasso alcolico: con la nuova regolamentazione proposta, essa potrebbe stabilire anche i valori limite del tasso alcolico nell'alito.

In base alla nuova regolamentazione proposta, nell'articolo 1 capoverso 1 dell'« ordinanza del per mille » una concentrazione di alcol nell'alito pari a 0,25 milligrammi di alcol per litro di aria espirata corrisponde a un'alcoemia, ovvero a una concentrazione di alcol nel sangue, pari allo 0,5 per mille e una concentrazione di alcol nell'alito di 0,4 milligrammi di alcol per litro di aria espirata a una concentrazione di alcol nel sangue pari allo 0,8 per mille (cpv. 2). Come dimostrano diversi studi, questo rapporto di 1 a 2000 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, il tasso alcolico misurato 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. In ogni caso, a prescindere dal valore del fattore di conversione che si adotterà, vi saranno sempre persone alle quali non si potrà applicare il valore scelto in ragione di fattori individuali. Questo significa che la concentrazione di alcol misurata nell'alito non coincide esattamente con il corrispondente valore del tasso alcolico di gran parte della popolazione. Questa prova si giustifica comunque per motivi politici. L'incapacità di condurre sotto l'effetto dell'alcol è dimostrata già a partire dallo 0,5 per mille (art. 1 cpv. 1 « ordinanza del per mille »). Pertanto, chi consuma grosse quantità di alcol pregiudicando in maniera conseguentemente forte la propria capacità di condurre, deve essere consapevole che sulla base dell'esito della prova dell'alito dovrà fare i conti con severe sanzioni penali o misure amministrative. L'elemento determinante non è quindi tanto il rapporto che viene stabilito tra i valori della concentrazione di alcol nell'alito e nel sangue tenendo conto di tutti i fattori individuali, quanto invece il fatto che anche per la concentrazione di alcol nell'aria espirata

viene fissato un valore cui è associato più o meno lo stesso rischio d'incidente collegato a un tasso alcolico dello 0,5 o 0,8 per mille. Per entrambi i valori vi saranno sempre delle differenze individuali.

La decisione di basarsi in linea di principio sull'esito del test dell'alito non significa che sia abolito definitivamente l'esame del sangue. Nelle disposizioni esecutive, il Consiglio federale stabilirà i casi in cui dovrà ancora essere ordinato un prelievo di sangue. Si continuerà a fare ricorso all'esame del sangue se il test dell'alito non fornisce un risultato avente valore legale in sede giudiziaria, come nel caso in cui l'interessato affermi di aver consumato alcol successivamente all'evento contestato o se tra l'evento e il test dell'alcol trascorre molto tempo (ad es. per fuga del conducente). L'analisi del sangue vale come mezzo di prova dell'ebrietà anche quando una persona sottoposta a un controllo si rifiuta di collaborare alla prova dell'alito o se non è possibile effettuare questo tipo di test ad esempio per ragioni mediche (malattie delle vie respiratorie). L'intenzione di limitare in futuro il campo d'applicazione dell'esame del sangue consente di impedire che gli esiti del test dell'alito entrino in competizione con quelli dell'esame del sangue.

L'introduzione del test 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 servendosi di due metodi fondamentalmente diversi e assicurano la correzione automatica di fattori suscettibili di influenzare il risultato, tra i quali temperatura corporea, temperatura esterna e volume di aria espirata. Questi apparecchi sono all'incirca 10 volte più costosi di quelli usati finora: ciò significa un notevole dispendio economico per i Cantoni poiché simili strumenti non sono attualmente né necessari né di uso corrente in Svizzera. Su scala nazionale, il fabbisogno di questo genere di apparecchi per il test dell'alito da dare in dotazione alla polizia è stimato a 1000 unità e richiede investimenti complessivi nell'ordine dei 10 milioni di franchi. I Cantoni devono inoltre calcolare costi supplementari per la formazione del personale addetto all'uso degli apparecchi nonché per l'assistenza e la manutenzione. Gran parte di questi costi è ad ogni modo a carico degli stessi conducenti trasgressori (multe e tasse).

L'attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito serve all'accertamento ufficiale del fatto. Ai sensi dell'ordinanza sugli strumenti di misurazione³¹, per gli strumenti di misurazione utilizzati per la determinazione ufficiale di fatti l'Ufficio federale di metrologia (METAS) 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 nell'ambito della prova dell'alito in Svizzera siano equivalenti a misure di riferimento riconosciute a livello internazionale.

Art. 57 cpv. 5 lett. b

L'efficacia del casco di protezione per ciclisti è fuori discussione. Sedici studi

³¹ RS 941.210

pubblicati a livello internazionale tra il 1987 e il 1998 hanno dimostrato che portare il casco è una misura efficace per prevenire lesioni alla testa³². 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 il rischio di 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 si sono basati sul carattere volontario del provvedimento 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'Ufficio prevenzione infortuni, in Svizzera la percentuale attuale si attesta in media intorno al 40 per cento, con differenze marcate a seconda delle fasce d'età e dello scopo delle corse in bicicletta. Nei fanciulli fino ai 14 anni d'età questo valore si situa attualmente intorno al 56 per cento.

La proposta avanzata ora intende conferire al Consiglio federale la competenza di introdurre l'obbligo di indossare il casco. Di fronte alle possibili, in parte temute, ripercussioni controproducenti di un obbligo soprattutto per le persone adulte si prevede di prescriberlo a livello di ordinanza per ora solo per i fanciulli fino a 14 anni. Per quanto riguarda le altre fasce d'età, si continuerà a puntare sulla libera volontà del singolo e su misure di sensibilizzazione, nell'intento di convincere almeno il 50 per cento dei ciclisti a indossare il casco.

Nella LCStr trova ora fondamento giuridico anche il preesistente obbligo di indossare il casco per motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli, tra cui quads e trikes.

Art. 57b

Abrogato

Cfr. spiegazioni relative all'art 98a (nuovo)

Art. 65 cpv. 3

L'autore di un postulato³³ chiede al Consiglio federale di esaminare come adeguare le vigenti basi giuridiche affinché in futuro non possa più essere escluso il diritto di regresso in caso di danni della circolazione stradale causati per negligenza grave. Secondo la regolamentazione vigente le compagnie assicurative hanno diritto di regresso nei confronti di un assicurato se questi commette un

³² 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 Helmtragepflicht? ZVR, 2006, pag. 427 ss.

³³ 04.3516 Postulato Joder del 6.10.2004; Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit (testo disponibile in tedesco e francese): http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043516

danno per negligenza grave. In ogni caso, contro un modesto premio supplementare la compagnia d'assicurazione rinuncia a far valere il proprio diritto di regresso. Simili proposte lanciano falsi segnali. In caso di incidenti con danni alle persone e/o danni materiali i conducenti che guidano in maniera molto pericolosa non devono poter contare sul fatto di non subire conseguenze finanziarie. Questa convinzione alimenta in questi individui l'indifferenza nei confronti del rispetto delle norme della circolazione.

Si deve pertanto impedire alle compagnie d'assicurazione di convenire contrattualmente la rinuncia all'esercizio del loro diritto di regresso. Per evitare che il regresso nei confronti dello stipulante sia attuato solo in maniera simbolica è necessario stabilire chiaramente in che modo vada determinato il regresso. I parametri obiettivi sembrano essere l'entità della colpa e la capacità economica dell'interessato.

Art. 68a (nuovo) Attestazione relativa ai sinistri provocati

Chi intende cambiare l'assicurazione di responsabilità civile dovrà in futuro poter richiedere alla propria assicurazione corrente un'attestazione relativa ai sinistri provocati o subiti. Per mezzo dell'attestazione dei sinistri subiti il detentore del veicolo può provare alla nuova assicurazione di non aver provocato danni nel corso degli ultimi 5 anni. Dal canto suo, la nuova assicurazione può subordinare la conclusione del contratto alla presentazione dell'attestazione relativa ai sinistri provocati rilasciata dalla precedente assicurazione.

L'attestazione relativa ai sinistri provocati serve all'assicurazione per fissare i premi in base ai rischi.

Analogamente all'articolo 4 numero 4 della quinta direttiva Ue dell'assicurazione degli autoveicoli³⁴ ogni stipulante deve poter richiedere e ricevere in qualsiasi momento un'attestazione relativa ai sinistri provocati e subiti. Questa attestazione deve riferirsi agli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale e deve essere rilasciata al richiedente entro 15 giorni dalla richiesta.

Art. 76 cpv. 2 frase introduttiva e lett. d (nuovo)

Chi fa uso di mezzi simili a veicoli³⁵ deve rispettare le norme in vigore per i pedoni e non è pertanto soggetto all'assicurazione obbligatoria sulla responsabilità civile prevista per i ciclisti, sebbene ad essi sia riconosciuto lo stesso potenziale di rischio. I mezzi simili a veicoli possono raggiungere infatti velocità simili a quelle dei velocipedi, con tuttavia tempi di frenata nettamente superiori.

Per i danni causati con mezzi simili a veicoli la responsabilità è regolamentata secondo le disposizioni generali del diritto civile (art. 41 ss. CO³⁶ art. 333 CC³⁷). Tuttavia, nessun autore potenziale di un danno è tenuto ad assicurarsi. Eppure potrebbero essere solo pochi i casi in cui i danni non sono coperti, giacché da un lato interverrebbe l'assicurazione responsabilità civile privata dell'autore del dan-

³⁴ http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_149/l_14920050611de00140021.pdf □

³⁵ vgl. art. 1 cpv. 10 e 50a cpv. 1 ONC (RS 741.11)

³⁶ RS 220

³⁷ RS 210

no (l'85-90 % delle famiglie dispone di una siffatta assicurazione) e dall'altro l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni. D'ora in avanti, nel peggiore dei casi sarà il Fondo nazionale di garanzia a garantire in via sussidiaria la copertura dei danni. La soluzione proposta era stata abbozzata dal Consiglio federale già nella sua risposta a un intervento parlamentare³⁸. Quindi, visto che i casi non coperti in altro modo sono rari, detta soluzione non dovrebbe comportare nessun aumento dei contributi dei detentori di veicoli a motore. La proposta di regolamentazione tiene conto di una richiesta legittima della parte lesa, senza tuttavia comportare gli svantaggi di una nuova assicurazione obbligatoria, con le conseguenti spese aggiuntive per gli utenti dei mezzi simili a veicoli e per le autorità (controllo dell'assicurazione).

Art. 90a (nuovo) Confisca di veicoli a motore

Due interventi parlamentari³⁹ chiedono al Consiglio federale di esaminare la confisca del veicolo utilizzato o la revoca obbligatoria e il riutilizzo del veicolo in caso di ripetuto e grave superamento dei limiti di velocità.

La confisca di un veicolo a motore rappresenta un intervento nella garanzia della proprietà tutelata dall'articolo 26 della Costituzione federale⁴⁰. Un intervento del genere deve segnatamente rispettare il principio della proporzionalità. Nella sua risposta a un intervento parlamentare⁴¹, il Consiglio federale ha già rilevato che la confisca del veicolo a motore è una misura drastica, 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 fatti valere dal Consiglio federale. Non è che ogni grave violazione delle norme della circolazione debba portare automaticamente alla confisca del veicolo a motore utilizzato.

Una prima condizione è un comportamento senza scrupoli (lett. a). 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 secondo luogo è possibile avvalersi della possibilità di confisca solo se non è escluso che in futuro l'autore commetta nuovamente gravi violazioni delle norme della circolazione. Il tribunale giudicante deve formulare una previsione. Uno dei punti da prendere in considerazione è il fatto che all'autore sia già stata inflitta

³⁸ 02.3496 Interpellanza Theiler Georges del 26.9.2002 - Ausdehnung der obligatorischen Unfallversicherung (testo disponibile in tedesco e francese):
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20023496

³⁹ 04.3472 Postulato Hochreutener del 29.9.2004, Massnahmenkonzept gegen Raser;
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043472

04.3512 Postulato Teuscher del 6.10.2004, Stopp der Raserei
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

⁴⁰ RS 101

⁴¹ 03.3669 Mozione Marty Kälin del 19.12.2003; Beschlagnahme und Einzug von Fahrzeugen bei Strassenverkehrsdelikten;
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20033669

una sanzione penale o amministrativa per violazione delle norme della circolazione che dovrebbe distoglierlo dal commettere altri delitti.

Non è necessaria una limitazione che prevede che si rinunci alla confisca se il veicolo è stato utilizzato 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 furto d'uso, per prevenire altre violazioni delle norme della circolazione da parte dell'autore con tale veicolo è sufficiente che il veicolo sia restituito al proprietario o al detentore. In caso contrario potrebbe essere giustificata lo stesso una confisca (un collaboratore utilizza regolarmente un veicolo della ditta senza il consenso del titolare, commettendo gravi violazioni delle norme della circolazione). Benché in questo caso la confisca sia una misura adeguata, il veicolo non deve essere distrutto, ma può anche solo essere riutilizzato per coprire i costi provocati.

Art. 95 n. 1 e 1^{bis}

In una mozione⁴² si chiedono punizioni più severe per coloro che conducono un veicolo a motore senza aver superato l'esame di conducente o senza essere in possesso della licenza di condurre richiesta per la categoria di veicolo corrispondente. Secondo il diritto vigente, queste due infrazioni sono punite con la multa (contravvenzione). Chi invece conduce un veicolo a motore dopo che la licenza di condurre gli è stata revocata è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria (delitto). Vi è in ciò una disparità di trattamento a livello giuridico; in tutti e tre i casi le persone interessate ignorano consapevolmente il divieto di condurre un veicolo a motore. La stessa sanzione va comminata anche in caso di guida senza licenza per allievo conducente o senza l'accompagnatore richiesto e in caso di prestito del veicolo a una persona che non è in possesso della licenza necessaria.

Le altre fattispecie menzionate nell'articolo 95 numero 1 possono continuare ad essere punite alla stregua di contravvenzioni poiché non presentano un potenziale di rischio comparabile. Sono ora disciplinate al numero 1^{bis}.

Art. 98a (nuovo) Segnalazione di controlli della circolazione

Il vigente articolo 57b LCStr, che vieta la segnalazione dei radar per mezzo di apparecchi e dispositivi, risale al 1989 ed è entrato in vigore il 1° febbraio 1991⁴³. Alla luce dei progressi compiuti nel settore della tecnica della comunicazione questa disposizione appare oggi insufficiente: le informazioni possono infatti essere trasmesse e ricevute in un'infinita serie di modi. Le segnalazioni dei controlli di velocità sono ad esempio diffuse sui telefoni cellulari - attraverso i messaggi (SMS, short message system) - oppure sui pager. Le tecnologie moderne consentono inoltre, mediante appositi software, di memorizzare nei sistemi di navigazione come il GPS (global positioning system) la posizione degli apparecchi fissi di controllo e di avvertire i conducenti quando si avvicinano a un posto di controllo della velocità. Altra abitudine ormai consueta è la diffusione attraverso i

⁴² 03.3587 Mozione Joder dell'1.12.2003; Strengere Sanktionen gegen das Führen eines Motorfahrzeuges ohne den erforderlichen Führerausweis (testo disponibile in tedesco e francese)
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20033587

⁴³ AS 1991 71

media di segnalazioni riguardanti la localizzazione dei controlli mobili allestiti dalla polizia. I conducenti che sono dotati di dispositivi per la ricezione di queste segnalazioni possono così violare tranquillamente i limiti di velocità. Tutti questi espedienti pregiudicano la sicurezza della circolazione. Tutti questi espedienti pregiudicano la sicurezza della circolazione.

La nuova regolamentazione proposta tiene conto di questi sviluppi della tecnica e soddisfa al contempo il mandato⁴⁴ trasmesso dal Parlamento il 17 dicembre 2004 di esaminare se ai privati debba essere vietato di segnalare agli altri utenti della strada i controlli della velocità per mezzo di servizi telefonici, SMS ecc.

Per motivi sistematici, la regolamentazione è ancorata nella nuova disposizione penale dell'articolo 98a dell'avamprogetto LCStr. Sempre per motivi sistematici, è possibile abrogare l'attuale articolo 57b LCStr: la maggior parte dei comportamenti menzionati non disciplina infatti la partecipazione alla circolazione stradale e una violazione non è neanche sanzionata con le misure previste dalla legge (revoca della licenza di condurre, ammonimento). Per bloccare il comportamento indesiderato è sufficiente una disposizione penale.

Al numero 1, nel secondo capoverso è ripresa, precisata ed estesa ad altri atti di complicità, la regolamentazione di cui all'articolo 99 numero 8 capoverso 2 LCStr.

È ora punita la segnalazione pubblica di controlli della circolazione. Vi rientra in particolare la diffusione via radio o televisione di avvisi corrispondenti, tenendo tuttavia presente che l'Ufficio federale delle comunicazioni ha pubblicato un nuovo bando di gara per tutte le concessioni radio OUC con mandato di prestazioni e in base alle disposizioni in vigore le emittenti di tali programmi non possono più diffondere segnalazioni di radar. Rientrano nella disposizione penale anche gli stampati accessibili al pubblico, come giornali, volantini, opuscoli informativi, siti Internet nonché materiale cartografico che indichi la posizione dei controlli di polizia. In futuro, anche la polizia non potrà quindi più attirare l'attenzione sui controlli della velocità in corso prima di un cantiere autostradale.

Pur non essendo destinati a segnalare controlli della circolazione, molti apparecchi elettronici di comunicazione possono essere utilizzati a tal fine. È quindi proposto un divieto dei servizi che segnalano controlli della circolazione ad esempio mediante messaggi SMS sul cellulare o avvisi sul pager.

Per i casi gravi di messa in commercio, ecc. e segnalazione è proposta una pena più severa, e cioè una pena detentiva fino a tre anni o una pena pecuniaria. Costituiscono casi gravi segnatamente le prestazioni fornite a titolo professionale o anche l'importazione in un'unica occasione di un numero elevato di apparecchi che rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 98a.

Art. 99 n. 5, 8 e 9

Al numero 5 è eliminato l'arresto, che era stato « dimenticato ». Il numero 8 è passato all'articolo 98a e il numero 9 serve a imporre l'installazione

⁴⁴ 04.3512 Postulato Teuscher del 6.10.2004; Mettre un terme aux graves excès de vitesse (testo disponibile in tedesco e francese); http://www.parlament.ch/I/Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512

dell'apparecchio per la registrazione dei dati di cui all'articolo 17a.

Art. 104 cpv. 2 - 4 e 6

La base su cui poggiano tutte le misure nel quadro del presente progetto è costituita da una statistica completa e rappresentativa degli incidenti. Per completarla bisognerà rilevare e inserirvi anche gli incidenti che oggi non vengono constatati o notificati dalla polizia. Vi sono grandi lacune in particolare per i danni materiali: questi dati sono quindi meno rappresentativi. Spetta agli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore colmare le lacune. Dato che di regola almeno uno degli autori dell'incidente è civilmente responsabile e tenuto a risarcire i danni, le assicurazioni per la responsabilità civile dei veicoli a motore dispongono praticamente di tutti i dati relativi agli incidenti. Proponiamo pertanto da un lato di esonerare completamente la polizia dall'obbligo di comunicare gli incidenti comportanti danni materiali e dall'altro di obbligare le assicurazioni per la responsabilità civile dei veicoli a motore a notificare all'USTRA tutti gli incidenti della circolazione stradale per i quali esse sono tenute al risarcimento (cpv. 2).

Il trattamento dei dati da parte dell'USTRA è disciplinato agli articoli 104f e 104g (cpv. 3).

L'Ufficio federale dei trasporti rilascia le autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore di viaggiatori o merci su strada solo se sono soddisfatte le condizioni dell'articolo 9 della legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV, RS 744.10). Una delle condizioni ivi sancite è il criterio dell'onorabilità. Secondo l'articolo 10 LTV, si ritiene onorabile una persona che, negli ultimi dieci anni, non è stata condannata per aver commesso un crimine e non ha commesso infrazioni gravi e ripetute a disposizioni in particolare sulle ore di attività e di riposo degli autisti, sulla sicurezza della circolazione stradale e sulla costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli.

Le autorizzazioni per il trasporto internazionale di persone sono rilasciate a condizione che il richiedente non abbia violato le disposizioni vigenti e segnatamente le prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale (allegato 7 art. 4 cpv. 4 dell'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia [RS 0.740.72], art. 40 cpv. 1 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 sulla concessione per il trasporto di viaggiatori [OCTV, RS 744.11]).

L'Ufficio federale dei trasporti non può quindi fare a meno di questi dati e deve poterli elaborare nella procedura di autorizzazione ai fini dell'espletamento delle funzioni di sua competenza. Con questa disposizione vengono create le relative base giuridiche (cpv. 4).

Ovviamente, i dati rilevati dall'USTRA sono trasmessi anche all'Ufficio federale di statistica per l'adempimento dei compiti affidatigli per legge (cpv. 6).

Art. 104a cpv. 1, 2 lett. e (nuovo), 4 frase introduttiva, 5 lett. f e 7

Nell'ambito dell'adempimento dei suoi compiti sanciti nella legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di traspor-

tatore su strada (LTV, RS 744.10), l'Ufficio federale dei trasporti deve poter consultare il registro dei veicoli e dei detentori di veicoli. Esso rilascia le autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore di viaggiatori o merci su strada solo se sono soddisfatte le relative condizioni dell'articolo 9 della legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV, RS 744.10). Una delle condizioni ivi sancite è il criterio della capacità finanziaria (art. 11 LTV), il cui calcolo si basa in maniera determinante sul numero dei veicoli di proprietà dell'impresa di trasporto.

Art. 104b cpv. 2, 6 lett. g e 7

Dalla liberalizzazione dell'assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore attuata nel 1996 gli assicuratori non hanno più nessuna possibilità per accertare efficacemente i danni già commessi da un loro potenziale stipulante. Possono basarsi unicamente sulla dichiarazione del richiedente. Manca inoltre un elemento essenziale per la valutazione del rischio, vale a dire la conoscenza delle infrazioni alle norme della circolazione stradale. Per consentire agli assicuratori di sgravare i buoni rischi e gravare quelli cattivi, oltre all'introduzione della dichiarazione degli incidenti (cfr. commenti sull'art. 68a) proponiamo che gli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore possano venire a conoscenza delle revoche della licenza di condurre o di altre misure amministrative nei confronti dei loro assicurati (detentori di veicoli) attraverso il registro delle misure amministrative.

Secondo il diritto vigente solo le autorità preposte al rilascio delle licenze di condurre, le autorità di perseguimento penale e le autorità giudiziarie possono accedere al registro delle misure amministrative. Proponiamo di allargare la cerchia degli aventi diritto (diritto all'informazione) alle compagnie d'assicurazione e questo per i seguenti motivi: oggi giorno le compagnie d'assicurazione fissano i premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore sulla base del numero di sinistri. Chi provoca più incidenti paga un premio più elevato. Studi condotti all'esterno hanno dimostrato tuttavia che il rischio d'incidente del singolo non si calcola unicamente in funzione del numero di incidenti causati in passato, bensì tenendo conto anche dei comportamenti contrari alle norme della circolazione⁴⁵. La nuova regolamentazione proposta consente alle compagnie d'assicurazione da un lato di calcolare i premi dell'assicurazione per la responsabilità civile dei 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. Questo sistema di bonus/malus produce effetti positivi sulla sicurezza stradale in quanto incita ad adottare un comportamento di guida a basso rischio.

⁴⁵ Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, rapporti della Bundesanstalt für Strassenwesen, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004.

Capoverso 7: nell'ambito dell'adempimento dei suoi compiti sanciti nella legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV, RS 744.10), l'Ufficio federale dei trasporti deve poter consultare il registro dei veicoli e dei detentori di veicoli. Esso rilascia le autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore di viaggiatori o merci su strada solo se sono soddisfatte le relative condizioni dell'articolo 9 della legge federale del 18 giugno 1993 sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LTV, RS 744.10). Una delle condizioni ivi sancite è il criterio dell'onorabilità. Secondo l'articolo 10 LTV, si ritiene onorabile una persona che, negli ultimi dieci anni, non è stata condannata per aver commesso un crimine e non ha commesso infrazioni gravi e ripetute a disposizioni in particolare sulle ore di attività e di riposo degli autisti, sulla sicurezza della circolazione stradale e sulla costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli. L'accesso ai dati del registro delle misure amministrative è una delle misure volte a garantire l'onorabilità e di riflesso la sicurezza della circolazione.

Art. 104e (nuovo) Registro delle carte per l'odocronografo

Sottoscrivendo l'Accordo sui trasporti terrestri⁴⁶ la Svizzera si è impegnata a introdurre il sistema dell'odocronografo digitale e di riflesso di recepire le pertinenti disposizioni della Comunità europea. Il Consiglio federale ha onorato l'impegno preso emanando l'ordinanza del 29 marzo 2006 sul registro delle carte per l'odocronografo (ORECO⁴⁷ e la modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1⁴⁸). L'ORECO e la modifica della OLR 1 sono entrate in vigore il 1° novembre 2006. L'ORECO disciplina la costruzione e la gestione del registro centrale delle carte per l'odocronografo digitale (RECO). Le carte per l'odocronografo servono per controllare il rispetto del tempo di guida, del tempo di lavoro, delle pause e dei riposi conformemente alla OLR 1.

Non rimane ora che dare fondamento legale al RECO, analogamente a quanto già fatto con i registri svizzeri nel settore della circolazione stradale (cfr. art. 104a-d LCStr). Del resto, anche il Principato del Liechtenstein è già stato inserito nel sistema dei registri svizzeri⁴⁹ si tratta ora di creare a posteriori la relativa base esplicita di diritto nella LCStr.

Il RECO sfrutta, grazie a un'interfaccia comune, le sinergie esistenti con il registro delle autorizzazioni a condurre (FABER). Concretamente, per il rilascio delle carte del conducente il RECO attinge ai dati memorizzati in FABER, integrandoli successivamente nella propria banca dati. Questo sistema richiede un adeguamento dell'articolo 104c LCStr per quanto concerne il diritto di accesso al registro.

⁴⁶ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e passeggeri su strada e per ferrovia; RS **0.740.72**.

⁴⁷ RS **822.223**

⁴⁸ RS **822.221**

⁴⁹ Accordo del 25 ottobre 2006 sotto forma di scambio di note tra il Consiglio federale svizzero e il Governo del Principato del Liechtenstein concernente la partecipazione del Liechtenstein alla gestione e all'utilizzazione dei registri automatizzati svizzeri nel settore della circolazione stradale; RS **0.741.511.514**.

Art. 104f (nuovo) Registro dei procedimenti relativi agli incidenti stradali

Per poter elaborare gli incidenti la polizia deve poter avere accesso anche ai dati personali. Sugeriamo quindi di allestire a tal fine un archivio proprio cui hanno accesso unicamente le autorità notificanti. Altrimenti, ai fini del perseguimento penale la polizia dovrebbe gestire una propria banca dati dei rapporti.

Una volta elaborati dalla polizia, i dati relativi agli incidenti sono trasmessi in forma pseudonimizzata al registro degli incidenti stradali. Si vuole in questo modo garantire che nessuna persona non autorizzata abbia accesso ai dati che richiedono protezione o particolare protezione.

Art. 104g (nuovo) Registro degli incidenti stradali

I dati personali, i dati relativi ai veicoli e i dati riguardanti l'impianto stradale sono già repertoriati in altri registri. Per poter allestire una statistica degli incidenti più coerente occorre attingere, per quanto ivi già archiviati, ai dati personali e ai dati relativi ai veicoli dei registri FABER e MOFIS. In questo modo, sul luogo dell'incidente la polizia dovrà limitarsi a rilevare la targa (e per il controllo delle targhe trasferibili una o due caratteristiche aggiuntive oppure il numero di matricola unico) e il numero di identificazione della licenza di condurre. I dati sono poi completati nel backoffice attingendo ai rispettivi registri.

Le assicurazioni per la responsabilità civile dei veicoli a motore notificano gli incidenti da esse rilevati alla stregua della polizia stradale. Per migliorarne la qualità, i dati relativi agli incidenti saranno integrati con il PIN ADMAS e il PIN FABER. Gli assicuratori non possono consultare i dati materiali (ad es. dati relativi alla visita medica e alle revoche della licenza di condurre). L'accesso a questi dati personali è disciplinato negli articoli 104b e 104c LCStr.

L'allestimento della statistica degli incidenti si basa unicamente su dati in forma pseudonimizzata. Risalire a persone concrete non è né necessario né auspicato dal punto di vista del diritto in materia di protezione dei dati: i collegamenti con dati estratti da altri registri devono avvenire attraverso una chiave d'identificazione che non fornisca tuttavia nessuna indicazione sull'identità della persona.

Nell'ambito del « sistema di informazione per la gestione delle strade e del traffico » (MISTRA) l'USTRA sta elaborando attualmente l'applicazione tecnica « incidenti stradali ». Nell'archivio dati ivi previsto (datawarehouse) saranno messe a disposizione tutte le raccolte dati fruibili nell'USTRA. Una volta che i dati relativi agli incidenti saranno completati con i dati personali, le informazioni saranno rese anonime per impedire a chicchessia di risalire a singole persone.

A quel punto si potranno effettuare delle valutazioni da cui emergeranno verosimilmente nessi causali ad oggi ancora nascosti. Sarà possibile sapere ad esempio quali persone (o categorie di persone) provocano incidenti il venerdì in seconda serata, a bordo di quali veicoli, verificando inoltre che in stato versavano e di che reputazione godono.

L'Ufficio nazionale di assicurazione (UNA) copre la responsabilità per i danni causati in Svizzera da veicoli a motore e rimorchi esteri e gestisce il centro d'in-

formazione di cui all'articolo 79a LCStr (art. 74 cpv. 2 lett.a e b LCStr). Il Fondo nazionale di garanzia (FNG) copre la responsabilità per i danni causati in Svizzera da veicoli a motore, rimorchi e velocipedi non identificati o non assicurati (art. 76 cpv. 2 lett. a LCStr).

Le questioni in materia di responsabilità possono essere risolte con la massima efficienza se il rapporto della polizia è reso noto il più tempestivamente possibile. L'UNA e il FNG, la cui gestione in Svizzera è sancita per legge, devono a tal fine poter avere accesso ai dati relativi agli incidenti che essi devono elaborare. Il Consiglio federale disciplinerà le modalità specifiche. Si suppone che all'UNA e al FNG sarà messo a disposizione solo un rapporto sommario analogo alla relazione d'incidente europea (RIE).

Le misure atte a garantire il rapido reperimento dei dati di base necessari alla liquidazione dei sinistri sono attualmente oggetto di discussione anche a livello europeo⁵⁰.

Art. 105 cpv. 2

L'Associazione dei Servizi della Circolazione ha chiesto di adeguare questa disposizione sul divieto della doppia imposizione in funzione delle attuali possibilità della tecnica informatica. Non è più necessario adottare il principio mensile: grazie all'informatica è possibile effettuare un calcolo giornaliero.

Art. 105a (nuovo) Destinazione vincolata degli introiti delle multe

Con l'intensificazione dei controlli a livello dei tratti pericolosi e dei comportamenti che mettono in pericolo la sicurezza, il vantaggio di una destinazione vincolata degli introiti delle multe per aumentare la sicurezza stradale è duplice: da un lato perché le violazioni delle prescrizioni diminuiscono, il che fornisce un prezioso contributo alla flessione degli incidenti all'interno e al di fuori delle località soprattutto grazie ai controlli della velocità e dell'alcolemia; dall'altro perché i mezzi generati in seguito all'incremento dei controlli sono reinvestiti per migliorare la sicurezza stradale. La destinazione vincolata dovrebbe tendenzialmente migliorare l'accettazione dei controlli da parte degli utenti della strada: permette infatti di confutare la critica che i controlli servono soprattutto a rimpinguare le casse dello Stato.

Anche con la proposta di introdurre nella LCStr la destinazione vincolata spetta sempre ai Cantoni decidere quali progetti e compiti in materia di sicurezza stradale finanziare con gli introiti delle multe. La regola per i Cantoni è che devono reinvestire almeno il 50 per cento dei proventi delle multe per la sicurezza stradale.

Con questi fondi a destinazione vincolata devono essere finanziati segnatamente controlli di polizia, soprattutto a livello dei comportamenti che mettono a repentaglio la sicurezza e dei tratti pericolosi, nonché un miglioramento della sicurezza

⁵⁰ Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005 che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli: http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_149/l_14920050611de00140021.pdf, articolo 5.

dell'infrastruttura stradale.

Art. 106 cpv. 7 e 9

I due capoversi sono trasferiti nel nuovo articolo 106a.

Art. 106a (nuovo) Accordi internazionali

Nel nuovo articolo 106a sono raggruppate le competenze del Consiglio federale, distribuite in varie disposizioni, di concludere accordi di diritto internazionale in materia di circolazione stradale. I capoversi 1 e 2 riprendono il contenuto dell'articolo 106 capoversi 7 e 9. Il capoverso 3 crea la competenza di concludere convenzioni sul perseguimento penale transfrontaliero.

L'USTRA fa già parte dei principali organismi internazionali tra cui TISPOL⁵¹ e ECR⁵².

La repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali sarà facilitata in parte anche dall'adesione della Svizzera a Schengen II. Sul modello dell'Accordo di polizia tra Svizzera e Germania⁵³ (art. 34 ss.), 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, in cambio lo Stato di domicilio esecutore può conservare il ricavo dell'esecuzione e le spese fissate nella decisione.

Bisogna inoltre tener presente che il 20 marzo 2008⁵⁴ l'Assemblea federale ha deciso una modifica della legge sulla circolazione stradale (revoca della licenza di condurre in seguito a infrazioni all'estero). Tale modifica è entrata in vigore il 1° settembre 2008 e contribuisce alla repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali.

Il capoverso 4 sostituisce le disposizioni in vigore secondo cui il Consiglio federale può autorizzare le autorità del Principato del Liechtenstein a partecipare alla tenuta e all'utilizzazione dei registri menzionati nella LCStr. La partecipazione del Liechtenstein va tuttavia disciplinata mediante un accordo internazionale e non un'ordinanza.

4.2 Legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari⁵⁵

Art. 3a cpv. 2

La modifica dell'articolo 3a capoverso 2 LMD è una conseguenza della responsabilità del detentore proposta per le multe disciplinari (cfr. commenti sugli art. 5-8 e 10).

Art. 4 cpv. 1^{bis} e 2

In base a questa nuova disposizione, il Dipartimento federale delle finanze può autorizzare il personale dell'Amministrazione delle dogane e del Corpo delle

⁵¹ European Traffic Police Network; <http://www.tispol.org/>

⁵² Euro Contrôle Route; <http://webcomite.com/ecr/fr/default.aspx>

⁵³ RS 0.360.136; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_360_136_1.html

⁵⁴ FF 2008 2015

⁵⁵ RS 741.03

guardie di confine a riscuotere multe disciplinari. I settori di controllo in cui ciò sarà possibile saranno stabiliti dal Consiglio federale nell'ordinanza del 4 marzo 1996 concernente le multe disciplinari⁵⁶, tenendo conto dell'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale⁵⁷. Gli accordi assicurano che i Cantoni interessati siano al corrente delle attività di controllo dei servizi federali e che siano note le interfacce (cpv. 1).

Al capoverso 2 il termine di « organi di polizia » è sostituito da « organi di controllo » (cfr. commento sull'art. 54 LCStr).

Art. 5-8 e 10

Con queste modifiche è proposta la responsabilità del detentore per le multe disciplinari. Secondo la legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari, un certo numero di contravvenzioni alle norme della circolazione stradale vanno punite con multe disciplinari, che però spesso non possono essere eseguite, causando non poca insoddisfazione. È ciò che accade ad esempio quando non si riescono a determinare i trasgressori nonostante i notevoli sforzi compiuti dalle autorità. Oppure quando, venendo meno la responsabilità del detentore del veicolo, non si può dare seguito nella maniera richiesta all'esigenza di garantire la parità di trattamento giuridico tra tutti i cittadini, pregiudicando di conseguenza non volutamente l'effetto preventivo generale delle multe disciplinari. Il Tribunale federale era giunto già nel 1976⁵⁸ alla conclusione che mancavano le basi legali per far sì che a dover rendere conto dei fatti fosse non il conducente, bensì il detentore del veicolo. Questa situazione di diritto è rimasta da allora invariata. In un postulato⁵⁹ il Consiglio nazionale chiede al Consiglio federale di presentare un rapporto che illustri quali misure giuridiche consentono di 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. Sono inoltre chieste indicazioni sulla soluzione del problema in altri Paesi.

In uno studio commissionato dall'USTRA all'Istituto svizzero di diritto comparato è stata analizzata la punibilità del detentore del veicolo in vari Paesi (Belgio, Germania, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria e Spagna). Lo studio è giunto alla conclusione che, benché la punibilità del detentore del veicolo sia l'eccezione, in alcuni Paesi questi è tuttavia chiamato a rispondere dei danni. È il caso in Belgio, nei Paesi Bassi e in Lussemburgo, dove, se il conducente del veicolo non è identificato, il detentore del veicolo è tenuto a rivelarne l'identità, se non vuole essere chiamato a rispondere personalmente.

Per motivi di economia procedurale, il detentore del veicolo deve essere obbligato per legge a pagare le multe disciplinari collegate a infrazioni commesse con il suo veicolo. Ciò che conta non è più chi ha commesso l'infrazione, bensì chi è il detentore del veicolo, analogamente a quanto accade con la responsabilità civile

⁵⁶ RS 741.031

⁵⁷ RS 741.013

⁵⁸ DTF 102 IV 256.

⁵⁹ 06.3119 - Postulato Hubmann del 23.3.2006: Provvedimenti contro l'elusione delle multe disciplinari; http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20063119

per i danni provocati con un veicolo alla cui guida vi era un conducente diverso dal detentore. Occorre a tal fine adattare la procedura della multa disciplinare. La normale procedura penale si applica solo se il detentore del veicolo presenta un'opposizione nei confronti della multa decisa. L'obiezione di non essere stato il conducente del veicolo identificato durante il controllo non è sufficiente. Questa soluzione ha i seguenti vantaggi:

Attualmente è possibile respingere senza nessun motivo la procedura della multa disciplinare, costringendo quindi ad avviare la dispendiosa procedura penale ordinaria. Questa situazione non ha però alcun senso e non fa che sovraccaricare inutilmente le autorità giudiziarie per un semplice mancato o ritardato pagamento di una multa senza contestazione alcuna. Sugeriamo pertanto di precludere questa via se non vi è contestazione dei fatti e di autorizzare gli organi di controllo ad avviare direttamente la procedura d'esecuzione.

L'obbligo di cui sopra deve essere applicato in maniera più sistematica al detentore del veicolo. Se il contravventore non viene individuato (solitamente in caso di infrazioni commesse nel traffico stazionario) o non viene bloccato (ad es. in caso di controlli automatici della velocità), il detentore del veicolo è informato per scritto sulle sue possibilità di agire, che sono segnatamente tre:

1. pagare la multa entro il termine previsto, ponendo fine al procedimento;
2. presentare delle obiezioni per iscritto entro un determinato termine; l'organo di controllo avvia la procedura ordinaria, in modo tale che l'obiezione possa essere verificata dal giudice (con la possibilità di giungere sino dinanzi al Tribunale federale, come già in precedenza). Il detentore può avanzare l'obiezione di non essere stato alla guida del veicolo solo se contemporaneamente cita all'autorità il nome e l'indirizzo del conducente o dichiara che uno sconosciuto ha utilizzato il veicolo contro la sua volontà e lui non ha potuto evitarlo malgrado la dovuta diligenza. Se il detentore cita un'altra persona quale conducente, il perseguimento è rivolto contro questa persona e il detentore è disculpato – almeno temporaneamente.

Se il detentore del veicolo non prende nessuna iniziativa, per la riscossione della multa può essere avviata direttamente la procedura d'esecuzione.

La procedura proposta non tange quasi i diritti costituzionali. Il fatto che sia sostanzialmente possibile statuire una responsabilità del detentore malgrado una limitazione del principio della colpa è mostrato da due recenti sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo (sentenza del 29 giugno 2007 nella causa O'Halloran e Francis contro il Regno Unito e sentenza del 10 gennaio 2008 nella causa Lückhof e Spanner contro l'Austria). Occorre tuttavia tener presenti alcuni criteri. Nel presente avamprogetto, il detentore ha la possibilità di disculparsi, facendo valere il fatto che uno sconosciuto ha utilizzato il veicolo contro la sua volontà e lui non ha potuto evitarlo malgrado la dovuta diligenza. Inoltre, gli possono essere comminate multe solo fino a 300 franchi. A nostro avviso non entra in linea di conto un obbligo più esteso a carico del detentore. Quando vengono imputate infrazioni che non danno origine a multe disciplinari, bensì ad aliquote giornaliere superiori a 300 franchi oppure pene pecuniarie o detentive nonché misure ammi-

nistrative non si può venire meno al principio « chi sbaglia paga ».

La soluzione proposta è in contraddizione con il diritto di non deporre per legami personali di cui all'articolo 168 del Codice di diritto processuale penale svizzero (CPP) che entrerà in vigore presumibilmente il 1° gennaio 2011. All'articolo 168 capoverso 4 lettera a CPP sono menzionati dei casi in cui il diritto di non deporre non sussiste; si tratta tuttavia di gravi delitti, ad esempio assassinio o stupro.

4.3 Ordinanza dell'Assemblea federale del 21 marzo 2003 concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale⁶⁰

Art. 1

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 della prova dell'alito (cfr. commenti sull'art. 55) presuppone che l'Assemblea federale fissi anche valori limite per l'alcol nell'alito. L'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione stradale va pertanto modificata di conseguenza.

4.4 Legge del 25 giugno 1976 sul contributo alla prevenzione degli infortuni⁶¹

Art. 1

Già oggi gli assicurati pagano un supplemento dello 0,75 per cento al premio di responsabilità civile per i veicoli a motore, che deve essere impiegato dal Fondo nazionale per la prevenzione degli infortuni stradali (FSS)⁶² per misure di educazione e sensibilizzazione. Questo supplemento è aumentato fino al 2,5 o al 5 per cento a seconda della variante di attuazione:

Variante secondo il n. 3.1

Il supplemento è aumentato al 2,5 per cento. Complessivamente sono così disponibili circa 65 milioni di franchi all'anno.

Varianti secondo i n. 3.2 o 3.3

Se sono realizzate le varianti di cui ai numeri 3.2 o 3.3, è riscosso anche un supplemento al massimo del 2,5 per cento a favore dei Cantoni. Gli assicuratori della responsabilità civile per i veicoli a motore versano il supplemento per ogni veicolo a motore assicurato annualmente al Cantone in cui è immatricolato il veicolo il giorno di riferimento. Il giorno di riferimento valevole per la ripartizione del supplemento è fissato dal Consiglio federale (art. 1 cpv. 3).

Art. 2

Variante secondo il n. 3.1

Con l'attuale 0,75 per cento, il FSS prosegue i compiti svolti finora. La Commis-

⁶⁰ RS 741.13

⁶¹ RS 741.81

⁶² Il Fondo di sicurezza stradale (FSS) è un ente federale di diritto pubblico istituito dal Parlamento mediante apposita legge (RS 741.81).

sione amministrativa del FSS nominata dal Consiglio federale sostiene con gli attuali circa 20 milioni di franchi all'anno progetti di privati (associazioni dei trasporti, upi, ecc.) a favore della sicurezza stradale in base ad accordi di prestazione o decisioni di sussidio. I dettagli sull'impiego dei fondi sono disciplinati nel regolamento del 5 dicembre 1989⁶³ concernente l'impiego dei mezzi del Fondo di sicurezza stradale.

Con il nuovo 1,75 per cento (sette decimi di 2,5 %), il FFS conclude con i Cantoni degli accordi di prestazione per l'attuazione delle misure educative e informative previste nell'avamprogetto posto in consultazione. Concretamente, si tratta di misure in materia di educazione al traffico e coordinamento di campagne sulla sicurezza stradale con la presenza della polizia. Il Consiglio federale fisserà delle condizioni vincolanti per la Commissione amministrativa del FSS.

Questi fondi supplementari devono permettere ai Cantoni non solo di portare avanti l'attuale educazione al traffico nelle scuole (elementari), bensì soprattutto di colmare le lacune esistenti (nel grado secondario). Contemporaneamente devono essere elaborati e messi a disposizione in tutta la Svizzera sussidi didattici per l'educazione al traffico (misura Via sicura 403).

Le campagne di sensibilizzazione sono particolarmente efficaci se sono realizzate in collaborazione con la polizia. La polizia deve rafforzare la presenza e l'informazione sullo scopo della campagna in corso. Per poter garantire due volte all'anno, durante un'intera settimana (ad es. in occasione dell'avvio di una campagna), una presenza ben percettibile della polizia si deve calcolare un dispendio supplementare pari a circa 20 000 ore/persona, che sono indennizzate ai Cantoni attingendo alle risorse del FSS.

Varianti secondo i n. 3.2 o 3.3

Se sono realizzate le varianti di cui ai numeri 3.2 o 3.3, i Cantoni dispongono del 2,5 per cento del supplemento ai premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore per attuare le misure più costose (controlli di polizia, miglioramento dell'infrastruttura). I Cantoni devono poter decidere autonomamente come impostare la loro attività di controllo e quali priorità fissare per gli oggetti infrastrutturali da risanare (art. 2 cpv. 2).

4.5 Legge federale del 19 giugno 1959 su l'assicurazione per l'invalidità⁶⁴

Art. 66a cpv. 1^{bis} (nuovo)

Questo nuovo articolo è il corrispondente dell'articolo 15c capoverso 1 lettera d LCStr.

4.6 Legge del 15 dicembre 2003 sugli agenti terapeutici⁶⁵

Art. 26 cpv. 3 (nuovo)

I medicinali possono influenzare positivamente o negativamente il comportamento di guida del singolo. Vi sono preparati che limitano la capacità di guidare solo

⁶³ RS 741.816

⁶⁴ RS 831.20

per un breve lasso di tempo dopo l'assunzione, altri invece per un periodo più lungo. Altri ancora permettono invece di recuperarla. Chi somministra medicinali in grado di compromettere l'idoneità alla guida ha pertanto una notevole responsabilità, in quanto è a conoscenza dei rischi che possono correre i conducenti a causa degli effetti collaterali e combinati dei farmaci.

Medici e farmacisti sono tenuti, in virtù del contratto di cura o degli obblighi professionali, a consegnare ai pazienti e ai clienti le avvertenze più importanti su come comportarsi in caso di somministrazione di medicinali, segnalando loro all'occorrenza che l'assunzione o la sospensione di un dato medicamento può pregiudicare la capacità di guida. Al momento mancano però delle regole su come debbano essere istruiti pazienti e clienti. Se si fa affidamento sulle indicazioni contenute nel foglietto illustrativo e si rinuncia a informarli personalmente, si corre il rischio che gli interessati non leggano le informazioni essenziali o non le interpretino correttamente.

La nostra proposta prevede l'introduzione di un obbligo di informazione da parte di medici e farmacisti ad ogni consegna di medicinali. Si vuole così garantire la trasmissione e la comprensione delle istruzioni fondamentali per una guida sicura nella circolazione stradale.

Suggeriamo inoltre di contrassegnare chiaramente con un apposito pittogramma tutte le confezioni dei farmaci suscettibili di pregiudicare la capacità di guidare. L'Istituto svizzero per gli agenti terapeutici (Swissmedic) può emanare le relative prescrizioni in un'apposita ordinanza.

5 Rapporto con il diritto europeo

Il progetto non modifica gli impegni della Svizzera nei confronti dell'Unione europea. Dalla direttiva sulla patente di guida⁶⁶ è stata ripresa l'idea di limitare la durata di validità della licenza di condurre, dalla quinta direttiva sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli⁶⁷ quella della dichiarazione degli incidenti.

6. Misure di Via-sicura senza proposte di modifiche legislative: a titolo informativo

6.1 Campagne di sensibilizzazione

(Via sicura, misura 401)

Le campagne di sensibilizzazione vengono lanciate per rafforzare nella popolazione la consapevolezza di determinati problemi e influenzare positivamente, in un senso socialmente auspicabile, modi di pensare e comportamenti di taluni gruppi target. Le campagne nel campo della circolazione stradale hanno un impatto positivo sulla sicurezza della circolazione. Ne è un esempio la campagna

⁶⁵ RS 812.21

⁶⁶ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (rifusione); GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18

⁶⁷ Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005 che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli; GU L 149 del 11.6.2005, pag. 14

sul casco per bici, grazie alla quale oggi a indossare il casco di protezione sono il 60 per cento dei fanciulli e oltre il 30 per cento degli adulti. Questa abitudine di proteggersi attivamente ha consentito di ridurre il numero di lesioni cerebrali gravi. La campagna lanciata in concomitanza con la riapertura delle scuole ricorda ai conducenti che molti fanciulli hanno poca esperienza sulle strade. Anche questa iniziativa ha dato buoni risultati: gli incidenti sul tragitto verso scuola sono oggi rari.

Il Fondo di sicurezza stradale (FSS), iniziatore e finanziatore a livello federale di molte campagne nazionali di sensibilizzazione, può attuare questa misura senza una modifica della legge. Anche la questione legata al finanziamento è già disciplinata (art. 2 cpv. 1 della legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni⁶⁸).

6.2 Informazione in caso di cambiamenti normativi

Suggeriamo di inviare periodicamente ai titolari di una licenza di condurre una nota informativa sui principali cambiamenti delle prescrizioni in materia di circolazione stradale. Il canale informativo istituzionalizzato è, accanto all'aggiornamento e alle campagne di sensibilizzazione, un mezzo assai promettente per migliorare il grado di conoscenze dei conducenti di veicoli a motore. Il FSS deve dunque assicurare detto compito a livello federale. Non è richiesta una modifica di legge e anche il finanziamento è disciplinato.

6.3 Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica

(Via sicura, misura 403)

È risaputo che l'educazione stradale è una delle colonne portanti della sicurezza della circolazione e della prevenzione degli incidenti. Da un'indagine condotta dall'USTRA in tutti i Cantoni nell'ambito di una risposta a due interventi parlamentari⁶⁹ è emerso che l'educazione stradale è di buon livello e ampiamente accettata. Impartita in tutti i Cantoni fino al livello intermedio (5a o 6a classe), l'educazione stradale è però meno sviluppata nella scuola secondaria superiore: in metà dei Cantoni l'insegnamento delle norme della circolazione avviene su base sistematica, in due Cantoni è offerto solo su richiesta, in un Cantone gli istituti scolastici si adoperano in tal senso, in un altro Cantone non può essere dispensato in tutte le scuole a causa di carenza di personale e nei rimanenti Cantoni non fa parte del programma scolastico.

Suggeriamo quindi di incaricare il FSS, quale finanziatore di misure educative nazionali promosse da autorità e organizzazioni private e sostenitore attivo sin dal 2006 della tematica « scuola e traffico », di coordinare e promuovere l'educazione stradale a tutti i livelli dell'istruzione scolastica. Per creare valore aggiunto il FSS è chiamato a concludere accordi di prestazioni con i Cantoni. Hanno diritto allo stanziamento di fondi da parte del Fondo solo quei Cantoni che

⁶⁸ RS 741.81

⁶⁹ 04.3474 Interpellanza Schmid-Sutter Carlo del 29.9.2004 e 04.3478 Interpellanza Fehr Jacqueline del 30.9.2004; Kurse für Verkehrserziehung (testo disponibile in tedesco e francese)
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043474;
http://www.parlament.ch//Suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20043478.

impartiscono o sono disposti a impartire l'educazione stradale anche nelle scuole secondarie superiori.

6.4 Strutturazione delle norme della circolazione stradale

(Via sicura, misura 419)

Questa misura è elaborata nell'ambito del progetto VERVE (semplificazione delle norme della circolazione). In primo piano vi sono l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale⁷⁰ e l'ordinanza sulla segnaletica stradale⁷¹. Per il momento non si vede ancora la necessità di legiferare a livello di legge.

6.5 Semplificazione della procedura per stabilire l'inabilità alla guida

(Via sicura, misura 512)

Questa misura era stata inserita in quanto sembrava che la scienza fosse sul punto di lanciare un apparecchio in grado di determinare l'inabilità alla guida in modo rapido, affidabile e indipendentemente dalla causa (alcol, stupefacenti, stanchezza, stress, ecc.). Queste speranze si sono nel frattempo sgretolate, ragion per cui si è deciso di non perseguirla più in maniera attiva.

6.6 Sveltimento e uniformazione delle procedure sanzionatorie

(Via sicura, misura 413)

Affinché le misure repressive in materia di circolazione stradale (pena privativa della libertà o pena pecuniaria, multa e revoca della licenza di condurre) possano produrre l'effetto desiderato, esse devono essere attuate il più rapidamente possibile dopo la contestazione dei fatti per i quali si rendono necessarie. La prassi giuridica mostra tuttavia che il lasso di tempo che trascorre tra il verificarsi di un'infrazione della circolazione stradale e l'esecuzione della misura disposta è spesso ben lontano dal soddisfare l'esigenza di accelerare i procedimenti penali. In queste condizioni è impossibile garantire un'applicazione giuridicamente equa delle disposizioni, senza poi contare che appare sproporzionato eseguire in tutta la sua portata una data misura a conclusione di un procedimento protrattosi all'infinito.

Le ragioni di questi ritardi sono molteplici. Una prima è riconducibile alle diverse competenze territoriali e per materia delle autorità incaricate dell'applicazione del diritto. Chi commette una violazione delle norme della circolazione stradale è giudicato secondo il diritto penale del Cantone dove è stato commesso il fatto, mentre per i provvedimenti amministrativi è competente l'Ufficio della circolazione stradale del Cantone di domicilio. Già solo per questo fatto si devono mettere in conto ritardi procedurali. Soltanto in due Cantoni (Sciaffusa e Obvaldo) il giudizio penale e quello di procedura amministrativa sono pronunciati dalla medesima autorità, a condizione però che il Cantone dove è stato commesso il fatto e il Cantone di domicilio coincidano. Altri problemi sorgono in relazione allo svolgimento dei procedimenti da parte delle singole autorità e in particolare nel coordinamento delle procedure tra le varie autorità coinvolte. Accade quindi spesso che l'autorità incaricata di disporre il provvedimento amministrativo sia informata in ritardo

⁷⁰ ONC; RS 741.11

⁷¹ OSStr; RS 741.21

su una sentenza penale (passata in giudicato) o che le venga consegnata con notevole ritardo una perizia tossicologica o di medicina dei trasporti facente riferimento all'attitudine o all'idoneità alla guida di un dato conducente, e questo sebbene sia fondamentale nell'interesse della sicurezza stradale che l'autorità incaricata di disporre il provvedimento amministrativo possa agire immediatamente in caso di accertata inidoneità alla guida. Per finire va detto che le vie legali che si possono adire nelle procedure sia penali sia amministrative impediscono di accelerare i tempi dei procedimenti proprio per il fatto che l'autorità amministrativa deve di regola attendere la sentenza penale passata in giudicato prima di poter disporre il provvedimento da adottare. Se si considera che anche nelle procedure penali le vie giudiziarie sono percorribili fino al Tribunale federale, è facile capire perché tra il momento in cui è stato commesso il fatto e il momento in cui viene data esecuzione al provvedimento disposto - contro cui si può ricorrere fino dinanzi al Tribunale federale - possono trascorrere anche molti anni.

La soluzione ottimale sarebbe quella di creare dei tribunali della circolazione stradale in grado di occuparsi di tutti gli aspetti legati alle infrazioni della strada o agli incidenti. Questa soluzione avrebbe il vantaggio di favorire il coordinamento e l'accelerazione delle varie procedure, eliminando inutili doppioni. Sarebbero tuttavia non pochi gli ostacoli da sormontare.

A chi spetterebbe la competenza? Al Cantone dove è stato commesso il fatto o al Cantone di domicilio? Che impatto avrebbero il Codice di diritto processuale penale svizzero⁷² e il Codice di procedura civile svizzero attualmente in elaborazione?

Fino all'emanazione e all'introduzione degli ordinamenti processuali federali non ha senso presentare proposte concrete in materia di circolazione stradale. Nell'ambito di questa consultazione desideriamo tuttavia sapere se si debbano intraprendere ulteriori lavori nella direzione dei tribunali della circolazione stradale oppure se la situazione attuale debba essere mantenuta tale e quale (cfr. elenco delle domande, domanda 32).

6.7 Localizzazione della posizione in caso di chiamate d'emergenza effettuate da telefoni cellulari

(Via sicura, misura 114)

In caso di chiamate d'emergenza effettuate da telefoni cellulari deve essere possibile determinare più rapidamente il luogo dell'incidente grazie a sistemi di localizzazione automatica⁷³. Attraverso i servizi per chiamate d'emergenza è già ora possibile stabilire la posizione dei telefoni cellulari con una precisione però ancora insufficiente per garantire soccorsi efficienti e tempestivi.

6.8 Assistenza psicologica alle persone coinvolte in incidenti

(Via sicura, misura 124)

Laddove necessario si devono creare organizzazioni di sostegno incaricate di

⁷² FF 2006 989.

⁷³ RS 741.013; RU 2007 2081;

<http://www.bakom.admin.ch/dokumentation/medieninformationen/00471/index.html?lang=it&msg-id=7411>

fornire assistenza psicologica o psichiatrica agli utenti della strada vittime di incidenti e al personale dei servizi di pronto intervento coinvolti in eventi di particolare gravità o in catastrofi.

6.9 Garanzia della qualità nei servizi di soccorso

(Via sicura, misura 199)

Occorre potenziare la formazione e l'aggiornamento del personale specializzato che opera nei servizi di soccorso sanitario e istituzionalizzare la garanzia della qualità per le centrali che gestiscono le chiamate d'emergenza e per i servizi di soccorso.

6.10 Limitazione delle possibilità di montare ruote di dimensioni diverse

(Via sicura, misura 205)

Bisogna limitare le possibilità di montare a posteriori ruote di dimensioni diverse. Per le ruote e i pneumatici devono essere ammesse esclusivamente le dimensioni previste dal costruttore del veicolo.

6.11 Miglioramento della visibilità di tutti i veicoli

(Via sicura, misura 209)

Con decisione del 16 gennaio 2008⁷⁴ il Consiglio federale ha stabilito nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV⁷⁵) che i veicoli con velocità massima di 45 km/h devono essere contrassegnati posteriormente con un cartello di demarcazione. I nuovi autocarri e i loro rimorchi devono obbligatoriamente essere contrassegnati con strisce catarifrangenti sia sui fianchi sia posteriormente.

6.12 Potenziamento dell'impegno internazionale nel campo della sicurezza dei veicoli: cura più intensa dei contatti internazionali

(Via sicura, misure 211 e 212)

L'USTRA, che fa già parte dei gruppi di lavoro dell'ONU e della CEE (ONU a Ginevra, Commissione economica per l'Europa) e di altri organismi internazionali che si occupano di sicurezza dei veicoli, è impegnata attivamente a favore di un innalzamento degli standard di sicurezza generali dei veicoli. L'USTRA ha istituito a livello nazionale un gruppo di lavoro «sicurezza dei veicoli» incaricato di disporre e attuare i lavori a livello internazionale.

6.13 Introduzione di un sistema di gestione della qualità per gli esami di conducente

(Via sicura, misura 503)

In base all'articolo 25 capoverso 3 lettera b LCStr il Consiglio federale è autorizzato a introdurre un sistema di garanzia della qualità per l'esecuzione dell'esame di conducente. Per fare ciò si rifarà al sistema di garanzia della qualità implementato per le verifiche dei veicoli. Secondo l'articolo 33 capoverso 8 OETV le verifiche successive dei veicoli devono già oggi essere svolte conformemente a un sistema di garanzia della qualità definito congiuntamente dai Cantoni.

⁷⁴ AS 2008 355

⁷⁵ RS 741.41

6.14 Formazione di ingegneri specializzati nella sicurezza stradale

(Via sicura, misura 311)

Si devono istituire cicli formativi nel campo della sicurezza stradale a livello di infrastrutture e dell'esercizio di impianti di trasporto.

6.15 Aiuto all'esecuzione per i controlli della distanza di sicurezza

(Via sicura, misura 416)

Non è richiesta una modifica di legge poiché ai sensi dell'articolo 9 OCCS⁷⁶ l'USTRA è autorizzato a emanare aiuti all'esecuzione per il controllo delle distanze di sicurezza. I lavori in questo ambito non sono ancora stati avviati.

6.16 Carta della sicurezza stradale ed etichetta della sicurezza stradale

(Via sicura, misure 601 e 602)

Queste funzioni possono essere espletate a livello federale dall'Ufficio prevenzione infortuni o dal FSS.

6.17 Esame degli aspetti relativi alla sicurezza stradale per gli affari di competenza della Confederazione

(Via sicura, misura 604)

Questo compito è già oggi di competenza dell'USTRA.

6.18 Istituzione di una commissione nazionale per la sicurezza stradale

(Via sicura, misura 609)

Gli organismi nazionali che operano in questo settore sono sufficienti. La funzione può essere assunta dal comitato di esperti del FSS, cui aderiscono tutte le organizzazioni svizzere attive nel campo della sicurezza stradale.

6.19 Conduzione della politica della sicurezza stradale e ottimizzazione dell'efficienza nell'impiego delle risorse

(Via sicura, misure 611 e 616)

Questo compito è assunto dal FSS nel quadro degli accordi di prestazioni conclusi con i Cantoni.

6.20 Rafforzamento dell'interesse per la sicurezza stradale nella ricerca

(Via sicura, misura 606)

La sicurezza della circolazione stradale deve essere oggetto di ricerche più approfondite e mirate. I progetti di ricerca che esaminano aspetti nuovi o finora inesplorati della sicurezza stradale devono avere la massima priorità.

6.21 Creazione di una banca dati relativa alla ricerca sulla sicurezza della circolazione stradale

(Via sicura, misura 605)

Le informazioni e i risultati scaturiti dalla ricerca sulla sicurezza della circolazione (a livello sia nazionale sia internazionale) sono da inserire in una banca dati e rendere facilmente accessibili in maniera tale da poter individuare più agevolmente le lacune esistenti e interconnettere meglio i lavori in materia di ricerca. Il

⁷⁶RS 741.013; RU 2007 2081; <http://www.admin.ch/ch/i/as/2007/2081.pdf>

FSS può coordinare e finanziare questo compito in collaborazione con l'Ufficio prevenzione infortuni, l'Associazione Svizzera d'Assicurazioni (ASA) e altri servizi e organizzazioni interessati.

6.22 Promovimento di progetti pilota

(Via sicura, misura 210)

La Confederazione promuove e finanzia progetti pilota che consentono di trarre conclusioni importanti sui principali settori d'intervento e che fungono da stimolo per altre attività volte a migliorare la sicurezza stradale, ad esempio nel campo della telematica. Questo compito può essere svolto dal FSS o dalla Commissione per la ricerca nel settore stradale.