Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade USTRA

N202-0383

Commenti alle proposte di modifica

1. Punti essenziali del progetto

1.1. Situazione iniziale

Negli ultimi anni si è assistito a un aumento delle immatricolazioni di veicoli difficilmente attribuibili a una delle categorie esistenti e la cui diffusione è destinata a caratterizzare sempre più la mobilità sulle strade svizzere: si tratta, ad esempio, di biciclette-risciò con motore ausiliario elettrico o "monopattini elettrici" autobilanciati, cioè a bilanciamento assistito (p. es. i Segway™), cui si aggiungono veicoli che, pur potendo essere definiti sedie a rotelle[1], si discostano nettamente dall'immagine tipica di queste ultime quanto a peso, dimensioni e velocità. I conducenti di questi mezzi sono solitamente persone con disabilità deambulatoria o spesso anziani con ridotte capacità motorie. Secondo il diritto vigente, anche le persone perfettamente sane possono usare le sedie a rotelle motorizzate[2]. Il problema è che le agevolazioni e i privilegi sono legati ai veicoli e non alle persone che ne hanno bisogno per motivi di salute. Uno dei privilegi consiste ad esempio nella possibilità di circolare nelle zone pedonali e sui marciapiedi, altrimenti riservati ai pedoni.
Attualmente le sedie a rotelle rientrano in una categoria a parte; i taxi risciò e i monopattini elettrici sono invece stati attribuiti, in base alle proprie caratteristiche tecniche, alla categoria che meglio coincide, ossia quella delle motoleggere. Laddove le caratteristiche tecniche non rientravano nella definizione, l'USTRA ha stabilito delle eccezioni, che si sono rivelate necessarie anche nell'ambito delle norme di utilizzo di tali veicoli e dei requisiti posti ai loro conducenti. Le eccezioni e agevolazioni sono state emanate mediante decisioni e in parte mediante istruzioni.
La quantità di norme eccezionali e le agevolazioni, in alcuni punti insufficienti a detta di fabbricanti, importatori e utenti, hanno portato, fra l'altro, alle «Istruzioni concernenti alcune agevolazioni per determinati veicoli immatricolati come motoleggere a propulsione elettrica» (di seguito: «istruzioni»), pubblicate dall'USTRA il 20 giugno 2011, e alla mozione 12.3979 «Requisiti agevolati per la mobilità ad assistenza elettrica» (di seguito «mozione»).

1.2. La nuova normativa

L'approccio delle eccezioni e agevolazioni non convinceva più: mentre la mozione invita il Consiglio federale a introdurre ulteriori agevolazioni, le attuali eccezioni vengono integrate nelle varie ordinanze in materia. Inoltre, in futuro, sarà consentito condurre sedie a rotelle su aree pedonali solamente alle persone con ridotta capacità di deambulazione.

1.3. Attuazione della mozione 12.3979 «Requisiti agevolati per la mobilità ad assistenza elettrica»

[1] Nelle ordinanze in revisione si trova sia «carrozzelle per disabili» sia «carrozzelle per invalidi», espressioni che hanno già dato adito a contestazioni in occasione di precedenti revisioni. Nei presenti commenti è utilizzato soltanto il termine «sedia a rotelle», che verrà sostituito anche nelle versioni definitive delle ordinanze interessate, mentre le versioni attuali contengono ancora i precedenti termini.

[2] La revisione in oggetto interessa esclusivamente le sedie a rotelle motorizzate. Laddove all'interno del presente documento manchi l'aggettivo «motorizzate», per comodità di lettura si intende implicito, a meno che non sia precisato. Questa nota vale soprattutto per la versione tedesca.

Lo scopo della mozione è quello di equiparare le motoleggere elettriche con velocità massima, per caratteristiche costruttive, fino a 20 km/h e fino a 25 km/h in caso di pedalata assistita, di larghezza non superiore a un metro e potenza massima continua pari a 2 kW ai ciclomotori leggeri per quanto riguarda le norme della circolazione e i requisiti per i conducenti[3], e di esentarle dal controllo periodico previsto per i veicoli a motore.
I veicoli in questione non possono tuttavia essere attribuiti alla categoria dei «ciclomotori leggeri» dal momento che la potenza del motore, pari a 2 kW, supera nettamente i valori massimi ammessi di 0,5 kW. Piuttosto che aumentare la potenza consentita per i ciclomotori leggeri (proposta respinta per ragioni di sicurezza), si intende creare una sottocategoria supplementare di motoleggere che, analogamente ai ciclomotori leggeri, saranno esentate dall'obbligo di controllo periodico.
Sempre analogamente ai ciclomotori leggeri, i veicoli descritti nella mozione (p. es. i monopattini elettrici), potranno essere guidati dall'età di 14 anni se si è in possesso di una licenza di condurre di categoria G o M e dai 16 anni in poi senza alcun tipo di patente.
Riguardo alle norme della circolazione stradale, appare giustificata l'equiparazione ai velocipedi, così come applicata anche ai ciclomotori leggeri: la larghezza massima di 1 metro dovrebbe consentire un utilizzo delle piste ciclabili senza creare problemi agli altri utenti. Appare invece sproporzionato imporre l'obbligo di circolare sulla strada, specialmente in presenza di piste ciclabili separate dalla carreggiata.
Come i ciclomotori leggeri, anche i veicoli descritti in questa sede dovranno essere monoposto per via dell'età minima relativamente bassa del conducente. Nella presente revisione vengono proposte agevolazioni simili (v. 1.4 e 2.1) anche per i veicoli a più posti, ma che richiedono per la guida un'età minima più elevata.

1.4. Integrazione nelle rispettive ordinanze delle «Istruzioni concernenti alcune agevolazioni per determinati veicoli immatricolati come motoleggere a propulsione elettrica», pubblicate dall'USTRA il 20 giugno 2011

Le istruzioni dell'USTRA rappresentano una risposta all'aumento di motoleggere pluritraccia a propulsione elettrica (p. es. i taxi risciò). Per ragioni di sicurezza, questi veicoli sono stati immatricolati come motoleggere in modo da poterli sottoporre d'ufficio a controllo tecnico periodico. Potenza del motore e peso totale sono tuttora argomenti in favore dell'attuale classificazione. Le istruzioni prevedono già agevolazioni per quanto riguarda requisiti tecnici, autorizzazione a condurre e norme della circolazione stradale:
non sono necessari fari a luce anabbagliante, purché presente una luce di posizione; in luogo di un clacson è sufficiente un campanello da bicicletta ben udibile ed è possibile rinunciare alla retromarcia a condizione che il veicolo possa essere facilmente spinto all'indietro dal sedile del conducente. Le caratteristiche tecniche dei veicoli cui fanno riferimento le istruzioni coincidono ampiamente con quelle della mozione.
Per condurre tali veicoli, oltre alla sottocategoria A1, è sufficiente anche una licenza della categoria B o della categoria speciale F; per il trasporto professionale di persone non occorre alcuna autorizzazione aggiuntiva.
I veicoli che non superano 1 metro di larghezza sono equiparati ai velocipedi nella circolazione su piste e corsie ciclabili.
Poiché alcune richieste della mozione si spingono più in là delle agevolazioni concesse dalle istruzioni e dal momento che le agevolazioni richieste dalla mozione, ad esempio per i taxi risciò, non si giustificano in ogni situazione, non è possibile una classificazione/normativa comune. In particolare i veicoli impiegati per il trasporto professionale di persone devono rimanere soggetti all'obbligo di controllo periodico (annuale). Per quanto riguarda i requisiti validi per i conducenti, non si deve escludere del tutto il possesso della patente. L'età minima si definisce attraverso le categorie di licenza di condurre cui corrispondono determinate categorie di veicoli: la categoria A1 consente di guidare da 16 anni, la categoria B o la categoria speciale F da 18 anni.

[3] Ad esempio, le biciclette elettriche lente con velocità massima di 25 km/h, alle quali si applicano le stesse norme della circolazione stradale valide per le biciclette.

1.5. Sedie a rotelle motorizzate

Per le persone con ridotte capacità di deambulazione rimangono validi i privilegi finora derivanti dall'uso della sedia a rotelle, ossia non cambia nulla.
Tuttavia, la grande varietà di veicoli attualmente in commercio con la denominazione di sedia a rotelle supera nettamente ciò che ci si prefiggeva con la creazione di questa categoria e le conseguenti agevolazioni (p. es. libera circolazione nelle zone pedonali o sui marciapiedi), con il rischio che i modelli motorizzati vengano utilizzati sempre più spesso anche su aree pedonali, da persone senza difficoltà motorie. Per prevenire tale rischio e continuare a garantire l'accesso agli spazi riservati esclusivamente ai pedoni e ai disabili in carrozzella, l'uso di sedie a rotelle motorizzate in tali aree dovrà essere consentito soltanto ai non deambulanti. A tal fine occorre adeguare le agevolazioni in modo da non essere più legate alla categoria di veicoli, bensì ai conducenti. Per le persone che non necessitano di una sedia a rotelle e delle conseguenti agevolazioni, sono disponibili alternative a sufficienza: in particolare la categoria dei veicoli simili a monopattini elettrici, strutturata in maniera relativamente aperta, offre sufficienti possibilità per nuovi veicoli di svago senza che vi sia associato il diritto di utilizzare il marciapiede.
Il passaggio da infermità fisica a disabilità deambulatoria può avvenire senza soluzione di continuità. Anche la gravità di quest'ultima può variare nel tempo. Si rinuncia pertanto a richiedere un certificato ufficiale, come ad esempio per il rilascio del contrassegno di parcheggio per disabili. In tal modo le persone anziane, fortemente limitate nella propria mobilità a piedi, non saranno costrette a presentare una certificazione di ridotte capacità deambulatorie, salvo i casi di evidente abuso, da esaminare e valutare di volta in volta.

2. Commenti ai singoli articoli

2.1. Modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)

Articolo 14 lettera b

Si creano due gruppi di nuovi veicoli a propulsione elettrica denominati «simili a monopattini elettrici» e «simili a risciò», disciplinati come sottocategorie delle motoleggere con requisiti differenti. Classificarli come motoveicoli veri e propri sarebbe eccessivo, considerata la loro velocità limitata. Al tempo stesso, la potenza del motore nettamente più elevata, il peso maggiore e il più grande margine di manovra per la dotazione di ruote e assi ne impediscono una subordinazione alle norme applicate ai ciclomotori.

I nuovi veicoli rimangono così soggetti all'obbligo di omologazione e di immatricolazione.

Numero 3 (p. es. le biciclette-risciò a motore)

I veicoli di cui al numero 3 possono essere a più posti e devono avere almeno due ruote. Il peso totale è limitato a 450 kg, la potenza del motore a 2 kW e la velocità massima a 20 km/h senza pedalata assistita e a 25 km/h in caso di pedalata assistita. È ammessa una carrozzeria chiusa (tuttavia solamente se dotati di indicatori di direzione, cfr. l'art. 154 cpv. 2 OETV).

Numero 4 (p. es. i monopattini elettrici)

I veicoli di cui al numero 4 possono essere unicamente di tipo monoposto e devono avere almeno due ruote. Il peso totale può ammontare al massimo a 200 kg; la larghezza massima di 1 metro, già prevista per le motoleggere a due ruote di cui all'articolo 14 lettera b numero 1, è disciplinata nell'articolo 135 capoverso 2; la potenza del motore è limitata a 2 kW e la velocità massima a 20 km/h e a 25 km/h (rispettivamente senza e con pedalata assistita). In ragione del tipo di veicoli qui descritti e ai fini della praticità e della sicurezza stradale, si ritiene opportuno fissare il peso totale a un massimo di 200 kg. In considerazione dell'età minima di 14 o 16 anni (rispettivamente con e senza licenza di condurre), è bene che il numero di posti rimanga limitato a quello del conducente. Il trasporto di persone è così escluso, né è ammessa una carrozzeria chiusa.

Articolo 33

Capoverso 4 (abrogato)

Il controllo periodico dei ciclomotori da parte dell'autorità di immatricolazione sarà abolito, dal momento che questa norma facoltativa non viene comunque applicata.

Capoverso 6

La mozione chiede che i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 4 (p. es. i monopattini elettrici) siano esonerati dal controllo periodico: appare opportuno trattare allo stesso modo i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 3 (come le biciclette-risciò; è fatto salvo il controllo annuale per i veicoli impiegati nel trasporto professionale di persone, art. 33 cpv. 2 lett. a n. 1 OETV). Inoltre, il capoverso 6 prevede già un tale esonero per i veicoli di detentori con privilegi diplomatici o consolari.

Articolo 135 capoverso 2

La presente disposizione stabilisce la larghezza massima di 1 metro per i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 4 (p. es. i monopattini elettrici).

Articolo 136

Capoverso 1 lettera a

L'articolo 14 lettera b numero 3 stabilisce per i «taxi risciò» un peso totale massimo di 450 kg. Per l'assegnazione a una categoria (fra l'altro, per dedurre il carico rimorchiato massimo, art. 136 cpv. 3) occorre tuttavia definire un peso a vuoto massimo, che viene fissato in 270 kg analogamente alle motoleggere a tre ruote (art. 14 lett. b n. 2).

Se dal peso totale si sottrae la somma del peso a vuoto e del peso di accessori, batteria e conducente, si ottiene il carico utile. Il peso totale di 450 kg non deve essere superato.

Capoverso 2 lettera a

Adeguamento della denominazione da «motoleggere a tre ruote» in «motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2».

Capoverso 3bis frase introduttiva

Adeguamento della denominazione da «motoleggere a tre ruote» in «motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2». Per ragioni di sicurezza stradale, le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 3 (p. es. le biciclette-risciò) non devono beneficiare del qui possibile aumento del carico rimorchiato perché, incluso il rimorchio (450 kg di peso totale del veicolo più 225 kg del rimorchio danno 675 kg), il peso risulterebbe troppo elevato rispetto alla potenza del motore.

Articolo 144 capoverso 7

In via supplementare alla disposizione esistente riguardo alla luce, è stabilito che in luogo di un avvisatore acustico (clacson) si può utilizzare anche un campanello da bicicletta.

Articolo 148*a*

Poiché in futuro sono ipotizzabili anche motoleggere pluritraccia a due ruote e un peso totale di oltre 200 kg, analogamente alle motoleggere a tre ruote, anche queste devono essere dotate di retromarcia (v. anche art. 152 cpv. 1).

Articolo 149

Capoverso 1

Adeguamento dell'espressione da «a due ruote», sostituita da «monotraccia a due ruote». Le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 4 (p. es. i monopattini elettrici) possono infatti avere due ruote, ma parallele, cioè affiancate sullo stesso asse. Per questi veicoli non si può imporre la dotazione di un freno che agisca sulla ruota anteriore e l'altro su quella posteriore ai sensi dell'articolo 145.

Capoverso 1bis

Durante la marcia, l'arresto e la frenata, i veicoli pluritraccia a due ruote devono essere costantemente bilanciati. Poiché all'attuale stato della tecnica i freni a frizione non lo consentono, per questi veicoli devono essere ammessi altri sistemi di frenaggio.

Capoverso 1ter

Attualmente le motoleggere (pluritraccia) a tre ruote devono essere dotate di un freno di servizio e di un freno di stazionamento (art. 153 cpv. 1). Questa norma dovrà valere anche per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 al fine di assicurare l'assoluta immobilità del veicolo. Per i veicoli di cui al numero 4 (p. es. i monopattini elettrici) è già previsto che il cavalletto possa servire da freno di stazionamento; non è tuttavia definito fino a quale pendenza debba trattenere il veicolo. Il fatto che il cavalletto debba essere in grado di mantenere immobile il veicolo su salite o discese con una pendenza del 12 per cento rappresenta un inasprimento, sempre che gli attuali cavalletti non soddisfino già tale requisito. La disposizione si applica tuttavia solamente ai veicoli immatricolati dopo la sua entrata in vigore; né è previsto un obbligo di montaggio aftermarket.

Articolo 151

Capoverso 1bis

L'agevolazione relativa alla disposizione delle luci sul veicolo (deroga all'art. 140 cpv. 4 lett. a OETV), valida finora soltanto per il Segway™, verrà applicata a tutti i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 4.

Il tipo di costruzione di questi veicoli, larghi al massimo 1 metro, può rendere difficile montare le luci al centro. Tuttavia, proprio la larghezza esigua, unita all'obbligo di rispettare gli angoli di visuale e, per le luci, di non abbagliare, non pongono problemi al loro montaggio sull'asse longitudinale.

Sempre in ragione della larghezza esigua, non appare necessario equipaggiare i veicoli in questione (p. es. motocicli e velocipedi) con indicatori di direzione.

Capoverso 2

La decisione dell'USTRA relativa all'equipaggiamento del Segway™ prevede un'agevolazione per i cavalletti (esenzione dal riposizionamento automatico), che viene inserita nell'ordinanza con il presente capoverso. Altri requisiti relativi ai cavalletti vengono disciplinati nell'articolo 146 capoverso 3.

Titolo prima dell'articolo 152

Le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 possono essere di tipo monotraccia o pluritraccia nonché a due, tre o più ruote. Con il presente titolo si assicura che le successive norme siano applicabili solamente alle motoleggere pluritraccia a più di due ruote.

Articolo 152 capoverso 1

Il presente capoverso esclude la necessità della retromarcia per i veicoli fino a un peso totale di 0,45 tonnellate (finora 0,4), in modo tale da poter applicare la norma a tutti i veicoli immatricolati ai sensi dell'articolo 14 lettera b numeri 3 o 4.

Articolo 153 capoverso 1

L'espressione «a tre ruote» è sostituita da «a più di due ruote». Le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 possono infatti avere più di tre ruote.

Articolo 156 capoverso 1

L'articolo 152 prevede che le motoleggere dispongano della retromarcia soltanto a partire da un peso totale di 450 kg. La disposizione dell'articolo 156 va adeguata di conseguenza, non essendo chiaro il motivo per cui un triciclo o un quadriciclo a motore o dello stesso peso abbiano bisogno della retromarcia già a partire da 400 kg.

Articolo 180 capoverso 1 (abrogato)

Questa disposizione viene spostata nell'appendice 1 numero 2.1 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV).

Allegato 7 numero 23 classe 2

L'espressione «a tre ruote» è sostituita da «pluritraccia». Le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 possono infatti avere più di tre ruote.

2.2. Modifica dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11)

Articolo 42, rubrica e capoverso 4

Conformemente al testo della mozione e in ragione delle loro caratteristiche (in particolare la bassa velocità), determinati veicoli (p. es. i monopattini elettrici) saranno equiparati ai ciclomotori leggeri riguardo alle norme di comportamento, in modo da poter, ad esempio, circolare sulle piste ciclabili. Dal punto di vista formale, la rubrica viene integrata con il termine «ciclomotori» per motivi di coerenza (con l'articolo successivo). Poiché l'articolo 33 ONC si rivolge comunque a tutti i conducenti, l'aggiunta riguardante le prescrizioni in materia di rumore può essere tralasciata ai fini della comprensibilità della disposizione. Oltre ai ciclomotoristi, anche i ciclisti e i conducenti di biciclette elettriche o quelli di risciò dovranno essere contemplati dalle norme in materia di protezione contro il rumore di cui all'articolo 33, sempre che esse siano rilevanti per simili veicoli (p. es. trasporto di carichi rumorosi non fissati).

Articolo 43*a* cpv. 1

L'uso di sedie a rotelle motorizzate su aree pedonali sarà limitato alle persone con ridotta capacità di deambulazione.

2.3. Modifica dell'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)

Articolo 19 capoverso 1 lettere b e c

I veicoli ora disciplinati nell'articolo 14 lettera b numero 4 OETV (p. es. i monopattini elettrici), saranno completamente equiparati ai ciclomotori leggeri riguardo alle norme della circolazione stradale, quindi anche in relazione ai divieti di circolazione. I veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 3 OETV (p. es. le biciclette-risciò) beneficeranno della nuova normativa purché non siano più larghe di 1 metro.

Lettera b

Con la presente modifica, se non superano 1 metro di larghezza, le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 possono proseguire in caso di segnale «Divieto di circolazione per i motoveicoli».

Lettera c

Si aggiunge che anche veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 OETV sono interessati dal divieto di circolazione in caso di segnale «Divieto di circolazione per i velocipedi e i ciclomotori» (2.05) se la loro larghezza non supera 1 metro.

Articolo 64 capoverso 6

Riordino in seguito all'integrazione dei motoveicoli e ciclomotori elettrici.

Lettera a

La lettera a comprende l'attuale normativa.

Lettera b

La tavola complementare «Ciclisti» si riferirà anche a veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 (p. es. le biciclette-risciò; purché abbiano una larghezza massima di 1 metro) e 4 (p. es. i monopattini elettrici) OETV. Lo stesso varrà anche se il velocipede viene rappresentato con un simbolo, ad esempio, ai sensi dell'articolo 64 capoverso 5 lettera b (ossia «ciclisti eccettuati» o «ciclisti permessi»).

2.4. Modifica dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51)

Articolo 4 capoverso 5

Lettera g

Le istruzioni prevedono già la possibilità di condurre i veicoli ora disciplinati nell'articolo 14 lettera b numero 3 dell'OETV (p. es. le biciclette-risciò) anche con una licenza di condurre di categoria B o F. La deroga, giustificata dalle caratteristiche di questi veicoli che non richiedono conoscenze specifiche in materia, viene così integrata nell'ordinanza.

Lettera h

Per condurre veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 4 OETV, dall'età di 16 anni non è necessaria alcuna licenza di condurre (art. 6 cpv. 1 lett. f OAC; v. commento all'art. 5 cpv. 2), mentre la categoria G o M consente di condurli già da 14 anni (art. 6 cpv. 5 OAC).

Articolo 5 capoverso 2

Lettera e

Poiché le sedie a rotelle motorizzate possono essere utilizzate soltanto da persone con ridotta capacità di deambulazione, diventa superflua l'attuale precisazione «le persone che…dipendono dall'uso di una carrozzella per invalidi…». Si rinuncia anche alla distinzione tra propulsione elettrica e qualsiasi altro tipo di propulsione.

Lettera f

I veicoli ora disciplinati nell'articolo 14 lettera b numero 4 OETV (p. es. i monopattini elettrici), dovranno poter essere condotti senza licenza di condurre, analogamente ai ciclomotori leggeri. Con l'esonero dall'obbligo della patente si applica automaticamente l'articolo 6 capoverso 1 lettera f che fissa l'età minima a 16 anni.

Articolo 25 capoverso 1

Il trasporto professionale effettuato con motoveicoli non è soggetto ad autorizzazione. Ciò vale anche nel caso in cui si guidi a titolo professionale una motoleggera con licenza di condurre di categoria B o F.

2.5. Modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511)

Appendice 1 numero 2.1, penultimo e ultimo lemma

Penultimo lemma

L'articolo 180 capoverso 1 OETV viene spostato nell'OATV. Poiché in quest'ultima viene disciplinata, ad esempio, l'eccezione per le luci e i catarifrangenti dei velocipedi dall'omologazione, appare logico inserire nell'OATV anche la disposizione analoga per le motoleggere. Sotto il profilo materiale non ne risulta alcuna modifica.

Ultimo lemma

Questo lemma consente di integrare nell'ordinanza una delle agevolazioni previste dalla decisione dell'USTRA per i Segway™, ossia l'esenzione dall'obbligo di installare luci omologate.

2.6. Modifica dell'ordinanza del 4 marzo 1996 concernente le multe disciplinari (OMD; RS 741.031)

Allegato 1

Numero 339

È introdotta una nuova fattispecie: circolare senza autorizzazione con una sedia a rotelle su un'area riservata ai pedoni è punito (art. 43*a* cpv. 2 ONC) con 40 franchi di multa.

Capitolo 6, titolo del capitolo

L'espressione «motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 OETV» (p. es. biciclette-risciò e monopattini elettrici) è integrata nelle multe disciplinari per ciclisti e ciclomotoristi. Dopo aver concesso agevolazioni in materia di norme della circolazione, utilizzo e immatricolazione, appare opportuna un'equiparazione anche in questo ambito, applicabile pertanto anche alle disposizioni dei numeri 620, 622 e del capitolo 7 più sotto.

Numeri 607.3 e 607.4

Il numero 3, contenente la fattispecie del divieto di circolare affiancati fra ciclisti e ciclomotoristi, sarà spostato al numero 4 e, nel contempo, integrato dai veicoli ora menzionati al numero 3. Per ragioni di chiarezza, si evita una formulazione precisa delle possibili combinazioni. In caso di necessità, essa potrà essere integrata a mano su apposito modulo.

Numeri 617.1, 617.2 e 617.3

La disposizione concernente la segnalazione con cenni della mano è integrata con l'espressione «indicatore di direzione», ritenuta necessaria perché i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 3 OETV (p. es. le biciclette-risciò) con carrozzeria chiusa devono disporre di indicatori di direzione.

Numeri 620 e 622

Queste disposizioni, applicabili ai ciclomotori leggeri, vengono integrate con l'espressione «motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 OETV» in ragione dell'equiparazione relativa alle norme della circolazione stradale.

Capitolo 7, titolo del capitolo e numeri 700.2, 700.3, 701.2 e 701.3

Queste disposizioni, applicabili ai ciclomotori leggeri, vengono integrate con l'espressione «motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 3 e 4 OETV» in ragione dell'equiparazione relativa alle norme della circolazione stradale.

3. Ripercussioni

3.1. Per i Cantoni

Le due nuove sottocategorie di motoleggere (art. 14 lett. b n. 3 e 4 OETV) hanno le stesse targhe di tutte le altre motoleggere e sono registrate come tali anche nel registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (MOFIS). Di conseguenza, la polizia non può valutare solamente in base alla targa se si tratta o meno di una motoleggera «privilegiata» (art. 14 lett. b n. 3 e 4).

Gli uffici della circolazione devono assicurare con il proprio sistema che i veicoli esonerati controllo periodico non vengano convocati.

3.2. Per la società

L'attuazione della mozione e l'integrazione delle istruzioni nelle rispettive ordinanze fanno sì che i veicoli interessati beneficino di talune agevolazioni in materia di utilizzo e immatricolazione. Non è possibile prevedere se ne risulterà un aumento delle immatricolazioni o dell'utilizzo. Tuttavia, nonostante l'esiguo numero di immatricolazioni registrato sinora, si rileva l'esigenza di veicoli e mezzi di spostamento più flessibili. Il panorama stradale muterebbe anche nel caso di un aumento delle imma-

tricolazioni e dei tipi di veicoli più svariati. Gli utenti della strada dovrebbero adeguarsi a veicoli nuovi e in parte dal comportamento diverso. È difficile valutare in che misura questa evoluzione avrebbe ripercussioni sulla sicurezza stradale e sul consumo energetico.

4. Entrata in vigore

Sempre che vengano approvate durante l'indagine conoscitiva, le novità saranno poste in vigore il prima possibile (al più tardi due mesi dopo la decisione del Consiglio federale).