

**III. a. Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)**

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 2 cpv. 1</b> <sup>1</sup> Chiunque, per spossatezza, influsso dell'alcol, di medicinali o della droga oppure per altri motivi è inabile alla guida, non può condurre un veicolo.	<b>Art. 2 cpv. 1</b> <sup>1</sup> Chiunque, per spossatezza, influsso dell'alcol, di medicinali o di stupefacenti oppure per altri motivi è inabile alla guida, non può condurre un veicolo.
Il termine "droga" viene sostituito da „stupefacenti". Così la terminologia della disposizione dell'ordinanza corrisponde a quella della prevalente disposizione di legge (art. 31 cpv. 2 LCStr).	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 32 cpv. 1 e 2</b> <sup>1</sup> I fari fendinebbia e i fari di curva possono essere accesi solo in caso di nebbia, tempesta di neve o forte pioggia e, di notte, su tratti con molte curve. <sup>2</sup> I fari fendinebbia di coda possono essere accesi solo se la visibilità è inferiore a 50 m a causa della nebbia, di una tempesta di neve o di forte pioggia.	<b>Art. 32 cpv. 1 e 2</b> <sup>1</sup> Abrogato  <sup>2</sup> I fari fendinebbia e i fari fendinebbia di coda possono essere accesi solo se la visibilità è inferiore a 50 m a causa della nebbia, di una tempesta di neve o di forte pioggia.
<b>Spiegazioni:</b> I fari di curva conformemente alla previgente OCE (ordinanza del 27 agosto 1969 concernente la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli stradali) producono – come i fari fendinebbia – un fascio di luce largo e ben delimitato verso l'alto. Per questa ragione il loro impiego era finora disciplinato come quello dei fari fendinebbia. Nell'OETV i fari di curva non sono più definiti. Secondo l'OETV tuttavia sono permessi a titolo di luci supplementari due fari abbinati allo sterzo. Nel regolamento ECE 48 (Installazione dei dispositivi d'illuminazione e di segnalazione luminosa) questi vengono parimente definiti fari di curva, come la modificazione dell'illuminazione orizzontale dei fari a luce anabbagliante e l'attivazione di fonti di luci supplementari per meglio illuminare le curve. In tutti questi casi l'attuale disciplinamento circa l'impiego di fari di curva non appare più consono e quindi non è più necessaria una prescrizione d'impiego specifica. Con la modifica proposta l'impiego semplificato dei fari fendinebbia risulta regolato analogamente a quello dei fari fendinebbia di coda.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 67 cpv. 1 lett. f, g e h</b> <sup>1</sup> Il peso effettivo dei veicoli e delle combinazioni di veicoli non può superare: f. 24 t per i rimorchi con tre assi o più; g. 18 t per i rimorchi con due assi e per i rimorchi con asse doppio; h. 10 t per i rimorchi a un asse.	<b>Art. 67 cpv. 1</b> <sup>1</sup> Il peso effettivo dei veicoli e delle combinazioni di veicoli non può superare: f. 32,00 t per i rimorchi normali con quattro assi; g. 24,00 t per i rimorchi normali con tre assi h. 18,00 t per i rimorchi normali con due assi  Per i semirimorchi e i rimorchi ad asse centrale il peso effettivo non può superare i carichi sull'asse ammessi giusta il capoverso 2.
<b>Spiegazioni:</b> Adeguamenti all'articolo 183 capoverso 1OETV.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 77 cpv. 3</b> <sup>3</sup> L'autorità competente a rilasciare permessi speciali (art. 79) può, conformemente alle direttive dell'USTRA, autorizzare su determinate tratte il traino di rimorchi a slitta adibiti al trasporto di persone o di merci da parte di trattori e autoveicoli con tutte le ruote motrici.	<b>Art. 77 cpv. 3</b> <sup>3</sup> L'autorità competente a rilasciare permessi speciali (art. 79) può, conformemente alle direttive dell'USTRA, autorizzare su determinate tratte il traino di rimorchi a slitta adibiti al trasporto di persone o di merci da parte di trattori, autoveicoli con tutte le ruote motrici e slitte a motore.

**Spiegazioni:**

In futuro sarà permesso trainare anche rimorchi a slitta con slitte a motore. La modifica è giustificata in base all'evoluzione tecnica e agli standard di sicurezza di questi veicoli.

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 79 cpv. 1</b> <sup>1</sup> È competente a rilasciare il permesso, valido per tutta la Svizzera, il Cantone di stanza o il Cantone sul cui territorio incomincia il viaggio assoggettato al permesso. Il Cantone di stanza non è, tuttavia, competente se il viaggio non tocca il suo territorio.	<b>Art. 79 cpv. 1</b> <sup>1</sup> Il Cantone di stanza o il Cantone sul cui territorio incomincia il viaggio assoggettato al permesso rilascia il permesso valido per tutta la Svizzera.
<b>Spiegazioni:</b> A contare dal 1° 1.2005, per il trasporto di merci indivisibili e l'impiego di veicoli speciali sono rilasciati permessi duraturi anche per tratte fuori del Cantone, qualora non siano superati i limiti stabiliti nell'articolo 79 cpv. 2 lett. a. Scopo di questo disciplinamento è fra l'altro che possano essere eseguite anche corse che non toccano il territorio del Cantone di stanza; il secondo periodo deve quindi essere abrogato.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 85 cpv. 2</b> <sup>2</sup> Se le dimensioni giusta l'articolo 79 capoverso 2 lettera a sono superate o se la velocità è limitata a 30 km/h o meno, nessun veicolo speciale può circolare e nessun trasporto speciale può essere eseguito nelle località con più di 15 000 abitanti: a. dalle 07.00 alle 08.30, b. dalle 11.30 alle 12.30, c. dalle 17.00 alle 19.00. Le autorità locali possono ammettere eccezioni.	<b>Art. 85 cpv. 2</b> <sup>2</sup> <i>Abrogato</i>
<b>Spiegazioni:</b> I conducenti indigeni e stranieri ignorano spesso il numero degli abitanti di una località e nemmeno possono procurarselo in tempo utile. Inoltre i tempi fissi di blocco non risultano adeguati a tutte le situazioni e località. Secondo l'articolo 84 capoverso 1 l'autorità che rilascia il permesso ordina fra l'altro le misure necessarie a lenire i rumori e le turbative del traffico. Con ciò l'autorità che rilascia il permesso può predisporre tempi di blocco mirati e adeguati alla situazione in funzione delle dimensioni dei trasporti e della tratta prescritta.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 91 cpv. 5</b> <sup>5</sup> Sono, inoltre, permessi i viaggi per soccorso in caso di infortuni o panne o in caso di guasti d'esercizio, segnatamente, nelle aziende pubbliche di trasporto e nel traffico aereo. Se i detti viaggi devono svolgersi fuori del traffico locale, il conducente deve portare con sé un'attestazione rilasciata dal posto di polizia più vicino.	<b>Art 91 cpv. 5</b> <sup>5</sup> Sono inoltre permessi i viaggi per soccorso in caso di infortuni o panne o in caso di guasti d'esercizio, segnatamente nelle aziende pubbliche di trasporto e nel traffico aereo come anche i viaggi per interventi nel servizio invernale.
<b>Spiegazioni:</b> Con l'assunzione dei viaggi per interventi nel servizio invernale è recepita la prassi cantonale. Con la seconda modifica si rinuncia all'obbligo di recare seco un'attestazione in quanto, a seguito delle numerose chiusure di posti di polizia locali e della non occupazione di posti di polizia locali regionali di notte e nei giorni festivi, tale esigenza non può più essere adempiuta.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<b>Art. 92 cpv. 6</b> <sup>6</sup> Il permesso è rilasciato per il trasporto lungo la via più corta e, se necessario, per un breve viaggio a vuoto.	<b>Art. 92 cpv. 6</b> <sup>6</sup> Il permesso è rilasciato per il trasporto lungo la via più corta e, se necessario, per un viaggio a vuoto indispensabile.
<b>Spiegazioni:</b> Proposta di modifica in base a una richiesta dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa). L'espressione „breve	

viaggio a vuoto“ non è definito da nessuna parte e non risulta conforme a tutte le situazioni. Ad es. nel caso di lavori di pavimentazione notturni i veicoli adibiti al trasporto tornano sempre vuoti all'impianto di preparazione del rivestimento per prendere il materiale necessario. Ovviamente questi viaggi a vuoto possono anche essere „più lunghi“ ancorché risultino inevitabili; con l'espressione „viaggio a vuoto inevitabile“ si tiene meglio conto di siffatte situazioni.

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p><b>Art. 93 cpv. 1</b></p> <p><sup>1</sup> Possono essere rilasciati permessi unici o per uno o più viaggi determinati e permessi duraturi per un numero indeterminato di viaggi. I permessi duraturi devono essere limitati a dodici mesi; se le circostanze restano immutate, la durata di validità può essere prolungata al massimo tre volte. Una copia dei permessi unici rilasciati per più viaggi e dei nuovi permessi duraturi deve essere trasmessa all'Ufficio federale e, per viaggi intercantionali, anche ai Cantoni interessati.</p>	<p><b>Art. 93 cpv. 1</b></p> <p><sup>1</sup> Possono essere rilasciati permessi unici per uno o più viaggi determinati e permessi duraturi per un numero indeterminato di viaggi. I permessi duraturi devono essere limitati al massimo a dodici mesi.</p>
<p><b>Spiegazioni:</b></p> <p>Proposta di modifica in base a una richiesta dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa). Poiché i permessi di circolare la notte e la domenica, contrariamente a quelli riguardanti le eccezioni alle dimensioni e ai pesi massimi, non toccano aspetti rilevanti per la sicurezza del traffico è superfluo il rilascio di copie del permesso. Con ciò è ridotto anche il dispendio amministrativo delle autorità che rilasciano i permessi.</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p><b>Art. 93 cpv. 2</b></p> <p><sup>2</sup> Il permesso, compilato sul modulo «Permessi speciali» (art. 150 cpv. 2 lett. f dell'O del 27 ott. 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli, OAC), deve contenere indicazioni circa la natura della merce trasportata, i luoghi di carico e di destinazione, l'itinerario e il giorno del trasporto.</p>	<p><b>Art. 93 cpv. 2</b></p> <p><sup>2</sup> Nei permessi devono essere indicati la natura della merce trasportata, l'orario della corsa e l'itinerario oppure, nei permessi duraturi, la zona e l'orario della corsa.</p>
<p><b>Spiegazioni:</b></p> <p>Esempio: giusta l'art. 92 cpv. 3 lett. f le corse di notte possono essere permesse, fra l'altro, per la manutenzione delle linee industriali. Per ragioni di praticabilità (urgenza) di norma siffatti permessi sono allestiti come permessi duraturi; è quasi impossibile indicare esattamente una tratta, poiché non sempre è prevedibile dove, ad esempio, c'è bisogno di manutenzione immediata di una linea elettrica. I servizi di manutenzione incaricati si occupano però molto spesso di una zona definita, così che è giustificato indicare una designazione della zona (ad es. „tutto il Cantone Ticino“). È ipotizzabile una siffatta iscrizione anche nei casi di permessi duraturi per i quali, a causa delle destinazioni spesso diversificate, gli itinerari esatti possono essere designati soltanto con elevato dispendio amministrativo da parte del richiedente e dell'autorità (iscrizione ad es. „Cantoni Berna, Friburgo e Vaud“ oppure, in casi eccezionali fondati, anche „tutta la Svizzera“).</p>	

### III. b. Modifiche ONC che entrano in vigore unitamente all'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (cfr. allegato 1)

Testo in vigore	Proposta di modifica
	<p><b>Art. 56 cpv. 1bis (nuovo)</b></p> <p><sup>1bis</sup> La polizia procede agli accertamenti in caso di incidenti della circolazione che devono essere annunciati secondo l'articolo 51 ONC; negli altri casi essa deve fare gli accertamenti qualora una persona implicata lo richieda.</p>
<p><b>Spiegazioni:</b></p> <p>L'art. 135 OAC concernente l'accertamento dei fatti da parte della polizia viene introdotto come nuovo capoverso 1bis: ciò è reso necessario dal fatto che l'intera sezione 33 dell'OAC viene abrogata e il suo contenuto – ad eccezione dell'articolo 135 – viene spostato nella nuova ordinanza sul controllo della circolazione stradale. Il riferimento tematico all'art. 56 ONC giustifica uno spostamento in questa sede.</p>	

### III. c. Proposte di modifiche ONC dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG e dell'iniziativa delle Alpi

#### Art. 73 cpv. 3

L'ASTAG chiede di completare l'art. 73 cpv. 3 in modo che nel caso di rimorchi a più assi e di semirimorchi il carico possa sporgere in generale di 3,00 m al massimo a contare dalla fine del veicolo.

L'ASTAG fonda questa proposta specificando che, in pratica, nel caso di rimorchi a più assi con assi sterzabili e rigidi è difficile stabilire la sporgenza posteriore e vengono quindi trattati in modo diversificato dalle autorità di esecuzione. Un disciplinamento unitario con una sporgenza di 3,00 m dalla fine del veicolo agevolerebbe pertanto il lavoro di tutti gli interessati. Secondo la valutazione dell'ASTAG, un siffatto disciplinamento corrisponderebbe all'incirca a quello attuale, per cui sarebbe mantenuto l'attuale livello di sicurezza del traffico.

L'USTRA respinge la proposta ASTAG proprio per motivi riguardanti la sicurezza del traffico. Qualsiasi veicolo e carico che sporgono dal centro di rotazione dell'asse posteriore o degli assi posteriori provocano un determinato spostamento laterale dello sbalzo superiore. Secondo l'entità di quest'ultimo, il controllo del carico dalla cabina di guida è soltanto difficilmente o niente affatto controllabile. La direttiva n°. 6 dell'asa prevede pertanto che in caso di sporgenza superiore ai 5,00 m (assoggettata a permesso secondo il disciplinamento vigente) il trasporto debba essere accompagnato da una persona ausiliaria che controlli tale sporgenza. Una sporgenza di 3,00 m del carico dalla fine del veicolo che abbia una sporgenza tecnica superiore ai 5,00 m dal centro di rotazione dell'asse posteriore o degli assi posteriori secondo il parere dell'USTRA lede la sicurezza del traffico e supera ampiamente il disciplinamento vigente.

#### Art. 80 cpv. 1 lett. b

L'ASTAG propone di ammettere eccezioni riguardanti le dimensioni e i pesi massimi legali anche per i veicoli d'accompagnamento di un autoveicolo di lavoro, se questi vengono impiegati esclusivamente per il trasporto di componenti smontabili dell'autoveicolo di lavoro (ad es. contrappesi di un'autogrù). Il peso totale del veicolo d'accompagnamento non dovrebbe superare il peso totale del rispettivo autoveicolo di lavoro.

L'ASTAG fonda questa proposta adducendo che gli accessori della gru (ad es. zavorra) oggi non sono considerati come merce indivisibile e pertanto devono essere ripartita in componenti per il trasporto. Questo imporrebbe ad esempio che per una gru di 350 t gli accessori (circa 96 t) dovrebbero essere trasportati con 3 - 4 autocarri. Se in avvenire questo materiale potesse essere trasportato con un solo autocarro, sarebbe considerevolmente ridotto il numero delle corse con conseguente risparmio energetico e sgravio del traffico.

L'USTRA respinge la proposta di revisione dell'ASTAG in quanto condurrebbe a un allentamento dei limiti di peso generalmente vigenti. Attualmente sono permesse deroghe ai pesi massimi quando si tratta del trasporto di "merce indivisibile" oppure quando un autoveicolo di lavoro reca seco ad esempio su un rimorchio "componenti proprie" (ad es. bracci di gru). Questi criteri sono chiari, semplici da eseguire e impediscono che l'eccezione (permesso speciale) divenga la regola (limiti di peso). Se la richiesta dell'ASTAG fosse accettata, allora per motivi di parità di trattamento dovrebbero essere autorizzate anche altre eccezioni per le merci divisibili: ad es. il trasporto di parecchi elementi prefabbricati in calcestruzzo o in legno per la costruzione di edifici. L'argomento della limitazione del numero dei trasporti, visto l'ordinamento giuridico, non è determinante. Un aumento dei pesi ammessi ridurrebbe il numero delle corse e aumenterebbe l'economicità non soltanto nel trasporto di accessori di gru, bensì anche per tutti i trasporti di merci. Tuttavia un aumento generale dei limiti sarebbe contrario alla politica dei trasporti perseguita dalla Svizzera (obiettivo di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia). Proponiamo quindi di respingere la proposta dell'ASTAG.

#### Art. 92 cpv. 7 e cpv. 3 lett. a

L'ASTAG propone che, per ogni trasporto autorizzato, un quarto del volume di carico possa – come sinora - essere completato con altre merci oppure, dato nuovo, la metà di questo volume con altre derrate alimentari.

L'ASTAG giustifica questa richiesta adducendo che il quarto del volume di carico ammesso secondo il diritto vigente non soddisfa più le mutate esigenze dei trasportatori e dei fornitori (termini di consegna anticipati) e dei consumatori ("raccolti freschi ieri e oggi sulla tavola!"). Oggi nelle forniture di derrate alimentari si impiegano spesso due veicoli nonostante che, considerata la capacità di carico, ne basterebbe uno solo. La situazione è insoddisfacente per ragioni logistiche e conduce a un inutile maggiorato traffico.

L'iniziativa sulle Alpi, preinformata dall'ASTAG, potrebbe approvare tale proposta qualora fossero contemporaneamente inasprite le esigenze generali per i trasporti notturni di derrate alimentari (riduzione da 30 a 3 giorni delle esigenze riguardo al termine del consumo) e fosse garantita l'effettiva osservanza delle esigenze per eccezioni riguardanti il divieto di circolare la notte secondo l'articolo 92 capoverso 1 ONC.

L'USTRA respinge decisamente la proposta ASTAG in quanto collide con i principi riguardanti il divieto di circolare la domenica e la notte. Secondo questi principi, il viaggio deve essere urgente e inevitabile mediante provvedimenti organizzativi o la scelta di altri mezzi di locomozione. L'elemento dell'economicità è determinante nella proposta dell'ASTAG ancorché per la legge non rivesta alcuna importanza. Secondo il parere dell'USTRA l'aumento dell'aliquota di altre merci diverse dal carico da un quarto alla metà non condurrebbe soltanto all'elusione del divieto di circolare la notte e la domenica, ma violerebbe forse – quasi per la porta di servizio – anche l'articolo 2 capoverso 2 LCStr che sancisce espressamente il divieto di circolare la notte e la domenica.

L'USTRA non può nemmeno sostenere la proposta dell'iniziativa delle Alpi intesa a ridurre a tre giorni il termine di consumo. Il regolamento vigente è stato stabilito in collaborazione con l'Ufficio federale della sanità pubblica e ha dato buone prove. Il disciplinamento consente ai produttori/spedizionieri il trasporto di una vasta gamma di derrate alimentari nella stessa unità di trasporto, riducendo così le corse con autocarri.