



Berna, 14 febbraio 2024

Adattamento delle ordinanze sulla segnaletica stradale e sul controllo della circolazione stradale:

attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 («Strade più sicure subito!»)

Rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione

Numero documento: ASTRA-D-BF8A3401/141



Sintesi

Mediante l'articolo 45a¹ della legge federale del 19 dicembre 1958² sulla circolazione stradale (LCStr), approvato il 1° ottobre 2021 dall'Assemblea federale, è stata attuata a livello di legge l'iniziativa del Cantone Ticino 17.304 («Strade più sicure subito!»)³, seppure disposizione non sia ancora entrata in vigore. Il presente progetto di revisione introduce ora anche norme di attuazione a livello di ordinanza e stabilisce la data di entrata in vigore.

Situazione iniziale

L'iniziativa del Cantone Ticino 17.304 («Strade più sicure subito!») chiede che agli autocarri non muniti di sistemi di sicurezza aggiornati sia vietato percorrere gallerie e passi alpini svizzeri. Su questa base, il 1° ottobre 2021 l'Assemblea federale ha approvato il nuovo articolo 45a LCStr, secondo cui gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone possono circolare su determinate strade di transito nella regione alpina soltanto se equipaggiati con specifici sistemi di assistenza.

Nel corso della sessione invernale del 2018 la CTT-CN era stata incaricata di elaborare un progetto di modifica della legge federale sulla circolazione stradale in modo da definire requisiti minimi per l'equipaggiamento dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci o persone sulle strade di transito della regione alpina con sistemi di sicurezza tesi a ridurre gli incidenti. I veicoli non conformi alle più recenti prescrizioni potranno circolare al massimo per altri cinque anni sulle strade di transito alpine. Per determinati trasporti non transfrontalieri il Consiglio federale dovrà poter prevedere un termine più lungo.

Dopo l'adozione del progetto preliminare, la CTT-CN aveva avviato la procedura di consultazione, che si è svolta tra il 5 giugno e il 30 settembre 2020 e dalla quale non è scaturita una chiara presa di posizione a favore o contro la proposta della Commissione. Una chiara maggioranza degli interpellati si era invece espressa contro la proposta di un termine più lungo per i trasporti alpini non transfrontalieri, di particolare rilevanza per l'economia della Svizzera sudorientale e del Vallese.

La CTT-CN ha preso atto dei risultati della consultazione sul progetto in attuazione dell'iniziativa cantonale nella seduta del 18 gennaio 2021 e, con 15 voti a favore e 10 contro, ha deciso di portare avanti il progetto preliminare, sottoponendo al Consiglio nazionale un disegno di revisione della legge federale sulla circolazione stradale. Nel contempo ha presentato per parere il rapporto e il disegno di atto normativo al Consiglio federale, il quale lo ha approvato nelle grandi linee, pronunciandosi però contro la proposta di privilegiare i trasporti nazionali.

Il 1° ottobre 2021 l'Assemblea federale ha infine adottato il progetto nella votazione finale. L'articolo di legge menziona i sistemi di assistenza nonché i tratti sui quali questi sono obbligatori, oltre a definire le disposizioni transitorie.

¹ FF 2021 2322

² RS 741.01

³ Iniziativa del Cantone del Ticino 17.304 («Strade più sicure subito!»), presentata il 22 marzo 2017.

Contenuto del progetto

La presente revisione costituisce l'attuazione a livello di ordinanza dell'articolo 45a LCStr approvato il 1° ottobre 2021 e non ancora in vigore. Gli aspetti principali dell'iniziativa cantonale erano già stati stabiliti dal Parlamento a livello legislativo mediante il suddetto articolo. La concretizzazione della base legale richiede l'adeguamento di alcune ordinanze alla legge federale sulla circolazione stradale:

- L'articolo 45a LCStr è stato approvato dall'Assemblea federale, ma non è ancora in vigore. L'entrata in vigore è di competenza del Consiglio federale (cfr. n. II cpv. 2 FF 2021 2322), che la disporrà per decreto il 1° gennaio 2026 per mezzo della presente revisione.
- Sarà creato un segnale per indicare a tutti gli utenti della strada i tratti interessati dall'obbligo di equipaggiamento secondo l'articolo 45a LCStr. Come per altri cartelli stradali, anche questo figurerà nell'ordinanza del 5 settembre 1979⁴ sulla segnaletica stradale (OSStr).

Il Consiglio federale dovrà emanare anche deroghe a livello di ordinanza: alcuni veicoli saranno esentati dall'obbligo di equipaggiamento ai sensi dell'articolo 45a capoverso 2 LCStr sulla base dell'articolo 45a capoverso 5 LCStr. Le esenzioni riguardano determinate categorie di veicoli e sono disciplinate, insieme ai nuovi segnali, nell'ordinanza sulla segnaletica stradale.

- Si dovrà garantire il rispetto dell'obbligo di equipaggiamento. In linea di principio, l'attuazione della normativa stradale è di competenza delle autorità cantonali, che nel quadro della loro attività di controllo potranno verificare anche la presenza dei sistemi di assistenza prescritti. La stessa competenza sarà estesa anche alle autorità doganali in quanto alcuni dei tratti in questione hanno inizio direttamente al confine. A tale scopo sono proposti adattamenti all'ordinanza del 28 marzo 2007⁵ sul controllo della circolazione stradale (OCCS).

⁴ RS 741.21

⁵ RS 741.013

Indice

| | | |
|----------|---|-----------|
| | Sintesi | 2 |
| | Contesto | 2 |
| | Contenuti del progetto | 3 |
| 1 | Punti essenziali del progetto | 5 |
| 1.1 | Situazione iniziale | 5 |
| 1.2 | La nuova normativa proposta e relativa motivazione | 5 |
| 1.3 | Motivazione e valutazione della soluzione proposta | 6 |
| 1.4 | Esenzioni per determinate categorie di veicoli | 7 |
| 1.4.1 | Situazione iniziale | 7 |
| 1.4.2 | La nuova normativa proposta e relativa motivazione | 7 |
| 1.4.3 | Motivazione e valutazione della soluzione proposta | 8 |
| 1.5 | Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo | 8 |
| 1.6 | Attuazione | 8 |
| 2 | Commento ai singoli articoli..... | 9 |
| 2.1 | Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr) | 9 |
| 2.2 | Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS) | 9 |
| 3 | Ripercussioni..... | 10 |
| 3.1 | Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e altre ripercussioni per la Confederazione | 10 |
| 3.2 | Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna | 10 |
| 3.3 | Ripercussioni sull'economia | 11 |
| 3.4 | Ripercussioni sulla società | 11 |
| 3.5 | Ripercussioni sull'ambiente | 11 |
| 4 | Aspetti giuridici | 11 |
| 4.1 | Costituzionalità | 11 |
| 4.2 | Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera | 11 |
| 4.3 | Forma dell'atto | 12 |
| 4.4 | Protezione dei dati | 12 |

Rapporto esplicativo sulla modifica delle ordinanze sulla segnaletica stradale e sul controllo della circolazione stradale

1 Punti essenziali del progetto

Nuovo segnale di indicazione dell'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza

1.1 Situazione iniziale

Ai sensi dell'articolo 45a capoversi 1 e 2 della legge federale del 19 dicembre 1958⁶ sulla circolazione stradale (LCStr), per poter circolare sulle strade di transito della regione alpina secondo l'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994⁷ concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS) i veicoli in questione devono essere equipaggiati con i sistemi di assistenza aggiornati entro cinque anni dalla validità dell'obbligo per nuove omologazioni (approvazioni del tipo). A tale scopo occorre informare in maniera esaustiva le cerchie nazionali e internazionali interessate, in particolare le associazioni di trasportatori. Inoltre i tratti in questione dovranno essere segnalati chiaramente e con sufficiente anticipo in modo che i veicoli non dotati dei sistemi richiesti possano scegliere un percorso alternativo senza perdite di tempo.

L'articolo 45a LCStr dispone quanto segue:

Art. 45a Requisiti per gli autoveicoli pesanti sulle strade di transito nella regione alpina

¹ *Gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone possono circolare sulle strade di transito nella regione alpina di cui all'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994 concernente il transito stradale nella regione alpina soltanto se sono equipaggiati con i sistemi di assistenza obbligatori per il rilascio dell'approvazione del tipo del veicolo oppure, in caso di veicoli senza approvazione del tipo, per il primo esame dello stesso.*

² *Dal momento in cui un sistema di assistenza diventa obbligatorio la prima volta per il rilascio dell'approvazione del tipo, i veicoli di cui al capoverso 1 per i quali tale sistema non era obbligatorio al momento dell'approvazione del tipo o del primo esame possono continuare a circolare per cinque anni senza un sistema di assistenza sulle strade di transito di cui al capoverso 1.*

³ *Per i trasporti transalpini non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Cantone del Vallese, nonché per le relative corse con veicoli vuoti, il Consiglio federale può prevedere un termine più lungo.*

⁴ *Per motivi di sicurezza e dopo aver sentito i Cantoni interessati, il Consiglio federale può estendere ad altre tratte l'obbligo di equipaggiamento secondo i capoversi 1 e 2.*

⁵ *Per determinati veicoli di cui al capoverso 1 il Consiglio federale può prevedere eccezioni all'obbligo di equipaggiamento secondo i capoversi 1 e 2.*

I sistemi prescritti per i veicoli in questione si evincono dalla legge già approvata dal Parlamento per cui non sono necessarie ulteriori norme a livello di ordinanza. L'articolo 45a capoversi 3-5 LCStr concede tuttavia al Consiglio federale la competenza per disciplinare scadenze, tratti interessati ed eccezioni. L'Esecutivo rinuncia a emanare disposizioni ai sensi dei capoversi 3 (un termine più lungo per trasporti nazionali) e 4 (estensione ad altri tratti) disponendo invece deroghe ai sensi del capoverso 5 (eccezioni per determinati veicoli) (motivazione: v. pt. 1.4.2 e 1.4.3).

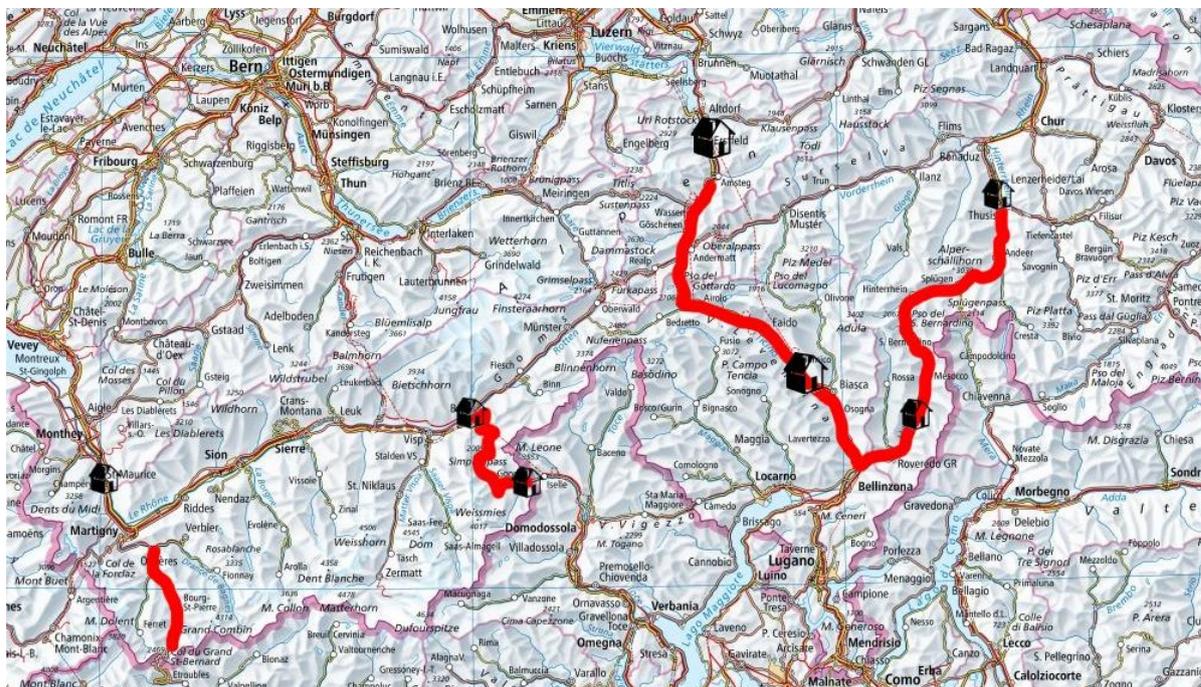
1.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

L'articolo 45a LCStr costituisce un implicito divieto di transito per i mezzi pesanti non adeguatamente equipaggiati, sancito nella legge. Per ragioni pratiche ed economiche il retrofitting non è un'opzione praticabile. Facendo riferimento all'omologazione e al primo esame, la disposizione definisce quali veicoli debbano essere muniti da quando di quali sistemi di assistenza. Il rimando all'articolo 2 LTS, invece, permette di individuare i tratti cui si applica l'obbligo di equipaggiamento (San Bernardino: tratto Thusis–

⁶ RS 741.01

⁷ RS 725.14

Bellinzona nord; San Gottardo: tratto Amsteg–Göschenen–Airolo–Bellinzona nord; Sempione: tratto Briga–Gondo/Zwischbergen [confine nazionale]; Gran San Bernardo: tratto Sembrancher–portale nord della galleria).



1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

È stata esaminata la possibilità di attuare la regolamentazione contenuta nell'articolo 45a LCStr mediante segnaletica esistente, per esempio divieti di circolazione con corrispondenti pannelli integrativi. Non è tuttavia possibile illustrare sinteticamente l'obbligo di equipaggiamento con i sistemi di assistenza richiesti e in particolare fare riferimento alle classi di emissioni. Inoltre l'uso di cartelli di divieto e pannelli integrativi comporta il rischio che le disposizioni (in particolare i contenuti sui cartelli complementari) non siano comprese, o che non siano comprese in tempo. Nella peggiore delle ipotesi potrebbero indurre gli utenti a compiere manovre di svolta sulla strada nazionale o sui tratti di accesso.

È quindi prevista l'introduzione di nuovi segnali nell'ordinanza sulla segnaletica stradale per indicare i tratti interessati dall'obbligo:



I segnali illustrati, indicanti l'inizio e la fine dell'obbligo di equipaggiamento, costituiscono una prima bozza, da cui quelli definitivi potranno scostarsi.

Per l'utilizzo dei tratti interessati sono rilevanti solo i sistemi di cui all'articolo 45a LCStr. Se in futuro per il rilascio di nuove omologazioni verranno ad aggiungersi altri sistemi, anche questi diventeranno obbligatori sui tratti in parola trascorsi cinque anni. I termini rilevanti sono determinati dalla data di recepimento nella legislazione svizzera delle prescrizioni UE in materia di equipaggiamento; iniziano a decorrere soltanto dal momento in cui i sistemi sono prescritti in Svizzera anche per nuove omologazioni di veicoli della pertinente categoria. Questo vale sia per i veicoli immatricolati tramite omologazione sia per quelli immatricolati singolarmente, in Svizzera e all'estero. La maggior parte dei sistemi citati nel

testo dell'iniziativa saranno obbligatori fin dalla data prevista di entrata in vigore della normativa. Si prevede quindi che i sistemi introdotti nell'UE dal regolamento (UE) 2019/2144⁸ sulla sicurezza generale (p. es. blind spot assist o sensori angolo cieco, avviso di collisione con pedoni e ciclisti) saranno richiesti da aprile 2029 (2024 + 5 anni).

Si rinuncia alla proposta di estendere ad altri tratti (art. 45a cpv. 4 LCStr) l'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza, già universalmente garantito dal regolamento sulla sicurezza generale per i veicoli provenienti dall'Unione europea e dalla Svizzera. Di fatto, anche le prescrizioni nazionali in materia di costruzione ed equipaggiamento rimandano al regolamento sulla sicurezza generale (cfr. OETV 1⁹ e art. 103 cpv. 6 OETV¹⁰). In questo contesto, sarebbe difficile giustificare e delimitare oggettivamente un'estensione e comunque non ci sono mai state richieste in tal senso.

1.4 Esenzioni per determinate categorie di veicoli

1.4.1 Situazione iniziale

In virtù dell'articolo 45a capoverso 5, il Consiglio federale può prevedere esenzioni dall'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza per determinati veicoli, ovvero quelli che circolano sui tratti in questione per ragioni di ordine pubblico e sicurezza, di manutenzione delle infrastrutture e sicurezza stradale nonché per garantire il trasporto pubblico o per altre ragioni importanti. Peraltro le prescrizioni tecniche sui veicoli prevedono già deroghe all'obbligo di equipaggiamento: quando sono state emanate le norme di omologazione UE e UNECE, sono state effettuate analisi costi-benefici per i sistemi, in base alle quali le varie configurazioni di veicoli e i veicoli trasformati non devono essere dotati di tutti i sistemi di assistenza. Le esenzioni disposte dal Consiglio federale risultano in parte dall'uso previsto dei veicoli e/o possono essere giustificate da considerazioni tecniche.

Il progetto non prevede una deroga ai sensi dell'articolo 45a capoverso 3 LCStr che equivarrebbe a privilegiare i trasporti interni.

1.4.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

L'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr riporterà l'elenco esaustivo delle eccezioni previste. In linea di massima sarà consentito il transito anche ai veicoli che non dispongono di tutti i sistemi di cui all'articolo 45a LCStr per motivi importanti. Saranno esentati anche alcuni veicoli che secondo le prescrizioni tecniche internazionali elencate nell'allegato 2 OETV non sottostanno all'obbligo di equipaggiamento. Risulta a volte assai difficile desumere le deroghe rilevanti dalle pertinenti norme europee (in particolare il regolamento sulla sicurezza generale e il regolamento quadro (UE) 2018/858¹¹). L'esplicita menzione delle eccezioni all'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr aiuta a fare chiarezza e sostiene l'attività esecutiva. I veicoli elencati nell'ordinanza (autoveicoli adibiti ad abitazione, veicoli blindati, veicoli per trasporti eccezionali, fuoristrada e veicoli con più di tre assi) si evincono dalla normativa internazionale in parola. Gli autocarri e autoarticolati impiegati nell'edilizia, nello specifico quelli utilizzati nella regione alpina, sono quindi in gran parte esentati dall'obbligo di equipaggiamento.

Oltre a motivi tecnici, anche la spesso particolare destinazione d'uso nonché il numero ridotto dei veicoli coinvolti parlano a favore di esenzioni esplicitamente disciplinate.

⁸ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/1398, GU L 213 del 16.8.2022, pag. 1.

⁹ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per gli autoveicoli di trasporto e i loro rimorchi (OETV 1; RS 741.412).

¹⁰ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

¹¹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

Se il numero di assi è evidente e, per fare un esempio, il peso si ricava dalla licenza di circolazione, le caratteristiche di un fuoristrada sono meno evidenti. Su richiesta dei proprietari di veicoli che necessitano di questa deroga, l'autorità di immatricolazione può riportare tale qualifica nella licenza di circolazione.

Sono previste esenzioni per le seguenti categorie: veicoli della polizia, dei pompieri, del soccorso sanitario e della dogana, della protezione civile, dell'esercito, veicoli d'epoca (di oltre 30 anni), carri attrezzi nonché mezzi adibiti alla manutenzione dei tratti in questione (perlopiù veicoli da lavoro).

1.4.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

Il numero ridotto di veicoli coinvolti e l'uso specifico a cui sono adibiti giustificano le esenzioni. Sussiste un interesse pubblico preponderante ad autorizzare la circolazione dei veicoli summenzionati sulle strade di transito anche senza sistemi di assistenza.

In considerazione dei risultati della consultazione sull'articolo 45a capoverso 3 LCStr nel quadro della revisione della legge (una chiara maggioranza si era espressa contro un termine più lungo) e del conflitto con l'Accordo sui trasporti terrestri¹² nonché per motivi di sicurezza stradale, si è rinunciato a prevedere eccezioni per i trasporti nazionali e relative proroghe. Tali provvedimenti avrebbero posticipato i termini per tutte le imprese svizzere in grado di provare che effettuano trasporti da o verso un'azienda di particolare rilevanza per l'economia della Svizzera meridionale e del Cantone del Vallese. Ulteriori riflessioni (v. pt. 4.2) hanno indotto a rinunciare a esenzioni che avrebbero privilegiato i trasporti nazionali.

1.5 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

Gli standard minimi per l'equipaggiamento di determinati veicoli con sistemi di assistenza per la riduzione di incidenti (art. 45a cpv. 1 LCStr) sono già approvati a livello legislativo. Limitazioni e regolamentazioni della circolazione legate alla sicurezza stradale ed eccezioni segnalate di conseguenza non sono rare nella legislazione europea e in quella di Paesi limitrofi. Spesso si tratta di restrizioni limitate nel tempo o legate al peso o ai livelli di emissione dei veicoli. La galleria del Monte Bianco, per esempio, non è percorribile con mezzi pesanti adibiti al trasporto di cose di classe ambientale Euro 4 e inferiori. Lo scopo è vietare il transito ai veicoli più vecchi dotati di attrezzature di sicurezza minime.

1.6 Attuazione

I segnali proposti nel presente progetto costituiscono l'attuazione del divieto di circolazione sugli assi di transito transalpini sancito nella legge per determinati veicoli. Le autorità di controllo hanno il compito di verificare il rispetto di tale divieto. Secondo l'articolo 106 capoverso 2 LCStr l'attuazione del diritto stradale è di competenza dei Cantoni, che adottano le misure necessarie e designano le autorità cantonali competenti. Le disposizioni possono essere attuate con le strutture federali e cantonali esistenti.

Secondo l'articolo 3 capoverso 1 OCCS il controllo della circolazione sulle strade pubbliche spetta alle autorità di polizia competenti in base al diritto cantonale. L'articolo 106 capoverso 1 LCStr consente al Consiglio federale di delegare l'esecuzione della LCStr ad autorità federali diverse dall'USTRA. Alcuni dei controlli elencati all'articolo 4 capoverso 2 OCCS possono essere svolti dall'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). L'elenco vigente è integrato da una nuova lettera, che rimanda ai sistemi di assistenza secondo l'articolo 45a LCStr (v. pt. 2.2). Poiché i centri di controllo traffico pesante non si trovano sul confine di Stato, si dovrebbe garantire sin dal passaggio della frontiera che i tratti interessati siano percorsi soltanto da veicoli equipaggiati secondo le disposizioni vigenti.

Le verifiche potranno essere effettuate nei centri di controllo traffico pesante della Confederazione e nel quadro dei controlli ordinari dei mezzi pesanti. In questo contesto le autorità preposte possono verificare anche il rispetto dei requisiti minimi in materia di sistemi di assistenza dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci e persone. Onde garantire l'efficienza attuativa saranno realizzati controlli a campione, per cui tutti gli autisti interessati potranno essere controllati.

¹² RS 0.740.72

In caso di infrazione all'articolo 45a LCStr o mancato rispetto del segnale di cui all'articolo 29a PP-OSStr potrà essere applicata la disposizione penale contemplata dall'articolo 90 capoverso 1 LCStr.

2 Commento ai singoli articoli

2.1 Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr)

Articolo 29a (nuovo)

È introdotto il nuovo segnale «Obbligo di equipaggiamento dei veicoli pesanti con sistemi di assistenza sulle strade di transito nella regione alpina» (2.48.1) indicante il requisito di equipaggiamento di cui all'articolo 45a LCStr. Né a livello internazionale né nei Paesi europei limitrofi esiste un cartello riguardante i sistemi di assistenza che possa fungere da base. Sotto il profilo della sistematica, il segnale sarà sancito nel nuovo articolo 29a all'interno del capitolo 3 («Segnali di prescrizione») capo 3 («Prescrizioni per veicoli in movimento, limitazioni del parcheggio») OSStr. Ricordando l'obbligo di equipaggiamento vigente sul tratto in questione, l'aspetto è calcolato tra l'altro sul segnale «Catene per la neve obbligatorie» (2.48). Il simbolo raffigura un mezzo pesante visto da davanti. La sagoma del veicolo è disegnata in modo da raffigurare sia gli autocarri (autoveicoli pesanti per il trasporto merci) sia gli autobus (autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di persone), categorie contemplate entrambe dall'articolo 45a LCStr. La vista anteriore evita che venga confuso con altri segnali come per esempio il 2.64 «Carreggiata riservata ai bus». Infine, le «onde radio» indicano i sistemi di assistenza richiesti, rappresentando esse i segnali radio emessi dai sistemi stessi. Il segnale proposto è ancora una bozza che potrà subire modifiche prima di diventare definitivo.

Poiché i sistemi di assistenza obbligatori si evincono fin dall'articolo 45a LCStr, non dovranno essere specificati nell'articolo 29a OSStr né in un'altra ordinanza. L'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr si limita pertanto a rinviare all'articolo 45a LCStr. L'USTRA provvederà affinché le cerchie interessate siano adeguatamente informate.

Onde segnalare in tempo utile l'obbligo di equipaggiamento, il nuovo segnale potrà figurare anche sui pannelli indicatori di direzione avanzati e di direzione tout court, in particolare sui segnali 4.40 e 4.55. Si potrà inoltre valutare se utilizzare il simbolo sui cartelli che indicano lo stato delle strade (4.75 e 4.76).

Per indicare la fine dell'obbligo sul tratto oggetto di regolamentazione è introdotto un apposito segnale (2.57.1).

Articolo 107 capoverso 3 lettera b numero 8^{bis}

I tratti su cui gli autoveicoli per il trasporto di merci o persone devono essere dotati di determinati sistemi di assistenza sono sufficientemente definiti dal rimando all'articolo 2 LTS nell'articolo 45a capoverso 1 LCStr. La regolamentazione del traffico è già stabilita nella LCStr, per cui, eccezionalmente, non è necessaria una decisione formale né la pubblicazione per la posa della segnaletica (prescrittiva) e quindi dei nuovi segnali 2.48.1 e 2.57.1. Una deroga simile si applica per esempio al segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1), per il quale la norma applicativa di cui all'OSStr non richiede decisione formale né pubblicazione (cfr. art. 22 cpv. 3 e 107 cpv. 3 lett. b n. 8 OSStr).

Modifica dell'allegato 2

I segnali «Obbligo di equipaggiamento dei veicoli pesanti con sistemi di assistenza sulle strade di transito nella regione alpina» e di fine obbligo sono illustrati nell'allegato 2. La sistematica riprende quella del nuovo articolo 29a OSStr. Si tratta ancora di bozze di segnali da cui la versione definitiva potrà leggermente discostarsi.

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

Articolo 4 capoverso 2 lettera j (nuova)

L'USDC avrà la facoltà di controllare i veicoli verificando in modo mirato la presenza dei sistemi di assistenza richiesti: per esempio controllo visivo dei sensori e dell'assenza di messaggi di errore

sul computer di bordo o dello spegnimento della spia. Il coinvolgimento delle autorità doganali è importante in quanto alcuni dei percorsi in questione, segnatamente Gran San Bernardo e Sempione, hanno inizio al confine di Stato. È lasciato ampio margine alle autorità di polizia e doganali circa il numero e le modalità dei controlli.

Articolo 9 capoverso 1 lettera j (nuova)

I corpi di polizia saranno abilitati a esaminare i sistemi di assistenza richiesti ai sensi dell'articolo 45a capoversi 1 e 2 LCStr mediante eventuali dispositivi di diagnostica a bordo (OBD)¹³. Le modalità di controllo dovranno essere precisate in una guida attuativa, indicando quali veicoli dovranno essere dotati di quali sistemi di assistenza a partire da quale data. Si può per esempio immaginare di estrarre i dati dei sistemi dell'elettronica di bordo o verificare se una spia sulla plancia indica la presenza dei sistemi di assistenza in questione. Una valutazione degli errori sarebbe invece eccessiva: non tutti gli errori registrati indicano un guasto dei sistemi in questione.

Articolo 24a (nuovo)

I corpi di polizia otterranno esplicitamente la competenza di controllare il rispetto della regolamentazione introdotta mediante l'articolo 29a PP-OSStr. Occorre stabilire non solo chi controlla cosa, presso chi e dove ma anche le modalità del controllo. Le forze di polizia verificheranno quindi la presenza dei sistemi di assistenza, di norma fermando il veicolo ed esaminandone i documenti. Se necessario, dovranno poter accedere all'abitacolo per verificare le spie o utilizzare l'interfaccia OBD.

Per il momento non sono necessari ulteriori adattamenti dell'OCCS. In particolare, si era valutata l'opportunità di modificare eventualmente gli articoli 30, 45 e 48 OCCS: la risposta è stata negativa per il primo, in quanto i veicoli sprovvisti dei sistemi di assistenza in questione non costituiscono un pericolo immediato e possono circolare su percorsi alternativi; stessa riflessione per l'articolo 45 OCCS.

Il rilevamento dei controlli ai sensi dell'articolo 45a LCStr potrà avvenire mediante la base legale contenuta nell'articolo 48 OCCS. Potranno così essere compilate statistiche in merito all'attività di controllo e al numero di irregolarità riscontrate, che consentiranno a loro volta di valutare l'efficienza delle misure e relativa attività di controllo. Si potrebbe per esempio porre in relazione il numero di veicoli controllati e le irregolarità riscontrate.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e altre ripercussioni per la Confederazione

Le modifiche all'OSStr e all'OCCS proposte non hanno ripercussioni dirette sull'organico della Confederazione. Generano tuttavia un modesto onere aggiuntivo per la stesura di guide attuative nonché spese per la segnaletica, a carico della Confederazione in quanto i tratti in questione sono tutti strade nazionali. Gli oneri aggiuntivi possono essere coperti con crediti già approvati.

Si prospettano ripercussioni per l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), a cui l'articolo 4 PP-OCCS concede la facoltà di verificare il rispetto dell'obbligo di equipaggiamento. Poiché tuttavia tali verifiche possono essere effettuate nel corso delle ordinarie attività di controllo l'onere non dovrebbe aumentare significativamente.

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

Le autorità esecutive cantonali possono esaminare i veicoli in questione nel quadro di controlli del traffico pesante. Spetta ai Cantoni valutare la portata dei controlli; le verifiche effettuate nei limiti della norma non generano eccessivi oneri supplementari.

¹³ OBD, on-board diagnostics: dispositivi standard di autodiagnosi di errori o guasti della centralina dei veicoli.

Il progetto non ha alcun impatto negativo su Comuni, città, agglomerati e regioni di montagna. Si può supporre che la disposizione legislativa adottata (art. 45a LCStr) comporti un lieve miglioramento in termini di inquinamento ambientale e acustico dato che i nuovi requisiti minimi per il traffico transalpino porteranno tendenzialmente a utilizzare veicoli più moderni. Non può essere tuttavia escluso che nei trasporti intercantionali i veicoli non adeguatamente equipaggiati si spostino sulla rete stradale secondaria.

3.3 Ripercussioni sull'economia

Come già si evince dal commento all'articolo della LCStr adottato, le aziende con un parco veicoli più vecchio sono maggiormente colpite economicamente dalle misure proposte. La revisione dell'ordinanza non incide su questo aspetto. Poiché i veicoli utilizzati esclusivamente nei trasporti nazionali sono tendenzialmente più vecchi perché percorrono meno chilometri all'anno, le aziende che operano esclusivamente o principalmente in Svizzera sarebbero maggiormente colpite dalla modifica legislativa proposta. Alcuni sistemi di assistenza più vecchi (p. es. il sistema di avviso di deviazione dalla corsia, il sistema di frenata di emergenza) saranno già obbligatori al momento dell'entrata in vigore della normativa il 1° gennaio 2026. I veicoli che ne sono sprovvisti dovranno essere sostituiti per poter circolare sulle strade di transito dell'area alpina.

Per quanto riguarda nuovi sistemi di assistenza di futura introduzione, il termine di cinque anni previsto dalla legge consente una pianificazione di lungo respiro nel rispetto delle prescrizioni. Salvo alcune eccezioni, nell'UE i veicoli nuovi dovranno essere dotati dei sistemi in questione a partire da date precise se ne prevede l'utilizzo sui tratti stradali oggetto della prescrizione. La Svizzera applica le stesse norme tecniche dell'UE, per cui i veicoli sono attrezzati anche per il mercato locale. I veicoli sprovvisti di tali sistemi potranno quindi circolare ancora per cinque anni sui tratti in parola prima di dover essere sostituiti con mezzi adeguatamente equipaggiati.

3.4 Ripercussioni sulla società

La disposizione legale approvata ha effetti positivi sulla società. In caso di incidente, gli autoveicoli pesanti, data la loro massa, causano danni maggiori. I moderni sistemi di assistenza sono un elemento importante nella prevenzione degli incidenti. Gli standard minimi proposti per l'equipaggiamento con sistemi di assistenza volti a ridurre gli incidenti contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale con ripercussioni positive per la società. La revisione in oggetto non ha altre conseguenze per la società.

3.5 Ripercussioni sull'ambiente

Il progetto non ha ripercussioni negative sull'ambiente.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

La presente revisione rientra nei limiti stabiliti dalla Costituzione federale del 18 aprile 1999¹⁴ della Confederazione Svizzera (art. 82 Cost.) e si fonda sulla legislazione di livello superiore.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Gli standard minimi disposti per l'equipaggiamento di determinati veicoli con sistemi di assistenza per la riduzione di incidenti sono in linea con le prescrizioni legali internazionali vincolanti per la Svizzera. Non sussistono conflitti con i trattati bilaterali tra la Svizzera e l'UE né vengono creati ostacoli tecnici al commercio.

L'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (Mutual Recognition Agreement; MRA)¹⁵ è entrato in vigore il 1° giugno 2002 quale elemento costitutivo del pacchetto di sette accordi bilaterali, i cosiddetti «Bilaterali I». L'MRA

¹⁴ RS 101

¹⁵ RS 0.946.526.81

si applica alle più importanti categorie di prodotti, tra cui anche i veicoli a motore (capitolo 12: Veicoli a motore). L'attuale procedura di ammissione alla circolazione sulle strade svizzere si rifà a norme internazionali (v. a questo proposito anche i pt. 1.3 e 1.4.2). Un tipo di veicolo dotato di omologazione internazionale può in linea di massima circolare anche in Svizzera. La procedura non cambia. Gli standard minimi previsti consistono meramente a ridurre, su singoli tratti e per determinati veicoli, i termini per l'applicazione di prescrizioni già introdotte e in vigore in Svizzera e nell'UE.

Eventuali deroghe all'obbligo di equipaggiamento per veicoli nazionali violerebbero l'Accordo sui trasporti terrestri, in particolare il divieto di discriminazione ivi sancito. Questo è quanto risulta anche da una perizia giuridica svolta su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA)¹⁶, motivo per cui nel presente progetto si è espressamente rinunciato a formulare una proposta in tal senso. Non è possibile attuare l'iniziativa del Cantone Ticino definendo al contempo standard minimi generali e un trattamento speciale per determinati trasporti nazionali nel rispetto dell'Accordo. Il Consiglio federale non introduce pertanto alcuna eccezione ai sensi dell'articolo 45a capoverso 3 LCStr, secondo il quale l'Esecutivo può prevedere termini più lunghi per trasporti nazionali attraverso le Alpi di particolare rilevanza per l'economia della Svizzera meridionale e del Cantone del Vallese.

4.3 Forma dell'atto

L'iniziativa cantonale è già stata ampiamente attuata mediante l'approvazione dell'articolo 45a LCStr. Segnaletica ed eccezioni sono adeguatamente disciplinate a livello di ordinanza.

4.4 Protezione dei dati

Il progetto rispetta la normativa in materia di protezione dei dati.

¹⁶ Epiney, Frei: Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr - Zur Umsetzung der Ständesinitiative TI 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!».