



Berna, 26 settembre 2025

Modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t

Rapporto esplicativo per l'avvio della
procedura di consultazione

Rapporto esplicativo

Modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t

Compendio

L'elettrificazione del parco veicoli è fondamentale per la riduzione delle emissioni di gas serra nel trasporto stradale. I mezzi commerciali a trazione elettrica impiegati a livello regionale possono contribuire in modo significativo alla decarbonizzazione. Tuttavia, a parità di utilità, risultano più pesanti rispetto ai furgoni fino a 3,5 t, principalmente a causa del peso della batteria. Gli adeguamenti alla normativa applicabile ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t mirano a compensare gli svantaggi specifici senza compromettere in maniera significativa la sicurezza stradale.

Situazione iniziale

Dal 1° aprile 2022, si applicano deroghe ai veicoli commerciali elettrici il cui peso totale non superi di oltre 750 kg quello degli autofurgoni. Sebbene si tratti di autoveicoli pesanti, sono esentati dal divieto di circolazione domenicale e notturna e possono essere guidati con una patente di categoria B. Queste agevolazioni sono state introdotte in attuazione della mozione Bourgeois 18.3420. Le organizzazioni e le aziende interessate ritengono che la normativa vigente sia ancora troppo svantaggiosa nei confronti di questi mezzi rispetto ai furgoni con motore endotermico. Per questo motivo i veicoli commerciali elettrici sono difficili da vendere.

Le mozioni Giezendanner 25.3158¹ e Grossen 25.3219² («Pari trattamento per i veicoli commerciali elettrici di categoria B»), di uguale tenore, riprendono queste tematiche e sollecitano un intervento a livello normativo.

¹ Consultabile all'indirizzo: <https://www.parlament.ch/> > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto > 25.3158 (<https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20253158>)

² Consultabile all'indirizzo: <https://www.parlament.ch/> > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto > 25.3219 (<https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20253219>)

La legge federale del 19 dicembre 1958³ sulla circolazione stradale (LCStr) stabilisce che le prescrizioni inerenti a costruzione ed equipaggiamento dei veicoli servono a garantire la sicurezza stradale e a ridurre gli altri effetti negativi del traffico. Anche le prescrizioni speciali per i veicoli commerciali elettrici devono perseguire questi stessi obiettivi.

Contenuto del progetto

Le misure proposte per i veicoli commerciali elettrici con peso totale fino a 4,25 t comportano modifiche a quattro ordinanze del codice stradale e interessano gli aspetti seguenti.

- *Esenzione dei conducenti dalle prescrizioni sulle ore di lavoro, guida e riposo nei trasporti nazionali e soppressione dell'obbligo del tachigrafo*
- *Aumento del limite di velocità da 80 km/h a 120 km/h, esenzione dal divieto di sorpasso per autocarri, dal rispetto della distanza minima tra mezzi pesanti, dal divieto di circolazione per gli autocarri e dall'osservanza dei cartelli recanti il simbolo «autocarro» sui pannelli complementari*
- *Soppressione dell'obbligo di avere un estintore a bordo*
- *Estensione della possibilità di delegare il collaudo in officina a privati.*

³ RS 741.01

Commenti

1 Situazione iniziale

L'attuazione della mozione Bourgeois 18.3420 «Adeguaire i pesi massimi consentiti per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate»⁴ ha allentato le disposizioni del codice stradale per la guida di veicoli a motore pesanti a emissioni zero di peso complessivo non superiore alle 4,25 t e il cui superamento delle 3,5 t è dovuto unicamente al peso del sistema di propulsione non inquinante. Dal 1° aprile 2022 basta una patente di guida di categoria B per condurre i veicoli in parola (art. 4 cpv. 5 lett. f n. 2 OAC⁵), che sono inoltre esentati dal divieto di circolazione domenicale e notturna (art. 91a cpv. 1 lett. m ONC⁶).

Rientrano nella categoria dei veicoli a motore pesanti, tra gli altri, gli autoveicoli di trasporto pesanti come autocarri, automobili pesanti, camper e motrici (v. tabella 1 Autoveicoli di trasporto secondo il sistema di classificazione svizzero).

1.1 Necessità di agire e obiettivi

Nella legislazione svizzera ed europea, i veicoli a motore adibiti al trasporto merci vengono distinti in leggeri e pesanti in base al peso totale (fino a 3,5 t oppure oltre). In funzione del peso tecnicamente ammesso, i costruttori equipaggiano i mezzi con i sistemi di assistenza e sicurezza richiesti per l'una o l'altra categoria.

Allo stato attuale della tecnica, i veicoli elettrici risultano più pesanti di quelli con motore termico per via della batteria. Per evitare una perdita di capacità di trasporto, il peso aggiuntivo imputabile al sistema di trazione elettrica può essere compensato, per determinate tipologie di veicolo, fino a 750 kg: un autocarro elettrico con un peso totale di 4,25 t può così trasportare all'incirca lo stesso carico di un furgone con motore a combustione e un peso totale di 3,5 t, beneficiando di alcune disposizioni finora prerogativa di suddetti furgoni (guida con patente di categoria B ed esenzione dal divieto di circolazione domenicale e notturna). Queste agevolazioni sono state introdotte in attuazione della mozione Bourgeois 18.3420 e sono entrate in vigore il 1° aprile 2022.

⁴ Consultabile all'indirizzo: <https://www.parlament.ch/> > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto > 18.3420 (<https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20183420>)

⁵ RS 741.51

⁶ RS 741.11

Nel frattempo, rappresentanti del settore della mobilità elettrica, proprietari di parchi veicoli e parlamentari hanno chiesto che vengano ulteriormente ridotti i rimanenti svantaggi degli autocarri elettrici da 4,25 t rispetto ai furgoni termici. Mediante adeguamenti normativi si intende rendere più appetibili sul mercato i modelli elettrici, con conseguente aumento delle vendite. È colta inoltre l'occasione della presente revisione per introdurre precisazioni puntuali a singole disposizioni dell'OLR 1.

1.2 Alternative esaminate e soluzione scelta

Nella procedura di consultazione 2020/43⁷ in attuazione della mozione Bourgeois 18.3420, 23 Cantoni hanno respinto o contestato la classificazione dei veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t quali veicoli leggeri, evidenziando il rischio di incompatibilità con il diritto europeo, la necessità di adattare i sistemi informatici per l'omologazione dei veicoli e di adeguare le legislazioni cantonali in materia di prelievi fiscali nel settore stradale. Di conseguenza, non è stata attuata né presentata alcuna ulteriore proposta. I veicoli elettrici sopra le 3,5 t continuano a essere classificati come veicoli a motore pesanti.

1.3 Interventi parlamentari

Mozione Giezendanner 25.3158 e mozione Grossen 25.3219 «Pari trattamento per i veicoli commerciali elettrici di categoria B»

Le due mozioni, di identico tenore, incaricano il Consiglio federale di introdurre modifiche legislative affinché i veicoli commerciali elettrici con un peso totale fino a 4,25 t non siano penalizzati rispetto ai veicoli commerciali convenzionali fino a 3,5 t. In particolare, i requisiti per i conducenti e le specifiche tecniche dei mezzi dovrebbero essere equiparati a quelli per i furgoni anziché a quelli per gli autocarri, come avviene attualmente.

Nella motivazione, i due parlamentari hanno indicato gli aspetti concreti da disciplinare. Pur raccomandando di respingere gli interventi, il Consiglio federale si dichiara sostanzialmente favorevole alle proposte in discussione nel progetto legislativo. Le modifiche presentate consentono di attuare la maggior parte delle richieste contenute nelle mozioni.

⁷ Consultabile all'indirizzo: <https://www.fedlex.admin.ch/> > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > Procedura di consultazione 2020/43 (https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6020/43/cons_1)

2 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

Il regolamento (CE) n. 561/2006⁸ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada non prevede l'esenzione dalle norme sulle ore di lavoro e di riposo per i conducenti di autoveicoli pesanti per il trasporto di cose con peso totale fino a 4,25 t, il cui peso in eccesso rispetto alle 3,5 t è dovuto esclusivamente al sistema di propulsione ecologico. Permette tuttavia agli Stati membri dell'UE di concedere deroghe ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci entro un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa e alimentati a gas naturale compresso, gas liquefatto o a elettricità, e la cui massa massima consentita, inclusi rimorchi o semirimorchi, non supera le 7,5 t (art. 13, par. 1, lett. f). Il regolamento (CE) n. 561/2006 non è direttamente applicabile in Svizzera. In virtù dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT)⁹, la Confederazione ha introdotto nel proprio diritto nazionale disposizioni equivalenti a quelle del regolamento in parola (art. 52 cpv. 6 ATT). Le deroghe previste dall'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006 non sono vincolanti né per i Paesi UE né per la Svizzera, bensì facoltative: ogni Stato – Svizzera compresa, nei limiti dei propri impegni – può quindi decidere autonomamente se e in che misura applicare tali deroghe. In particolare, l'area interessata dall'eccezione (p. es. un raggio di 100 km dalla sede dell'azienda) può essere estesa o omessa del tutto in funzione delle dimensioni e delle caratteristiche geografiche del Paese, purché non siano compromessi gli obiettivi del regolamento, in particolare la tutela dei conducenti e la sicurezza stradale.

Per operare la distinzione tra veicoli a motore leggeri e pesanti, il diritto internazionale in materia di norme della circolazione e di segnaletica si basa su un peso veicolare di 3,5 t e non prevede eccezioni per i conducenti di mezzi pesanti fino a 4,25 t quando l'eccedenza rispetto alle 3,5 t è dovuta esclusivamente al sistema di propulsione pulito. L'articolo 13 paragrafo 6 della Convenzione dell'8 novembre 1968¹⁰ sulla circolazione stradale stabilisce che i veicoli il cui peso massimo autorizzato supera 3,5 t devono mantenere tra loro una distanza sufficiente in modo che chi li sorpassa possa rientrare

⁸ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) n. 165/2014, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

⁹ ATT; RS **0.740.72**

¹⁰ RS **0.741.10**

in sicurezza nella corsia. L'allegato 1 sezione C sottosezione II paragrafo 4 della Convenzione dell'8 novembre 1968¹¹ sulla segnaletica stradale prescrive che il segnale «Divieto di sorpasso per veicoli adibiti al trasporto di merci» si applichi a tutti gli autocarri con peso complessivo superiore a 3,5 t.

Dal 2023 l'UE lavora a un pacchetto legislativo denominato *pacchetto sicurezza stradale*, comprendente anche nuove prescrizioni sulle patenti di guida. Un accordo provvisorio tra il Parlamento europeo e il Consiglio è stato raggiunto il 25 marzo 2025¹², ma deve ancora essere adottato. Alla stregua della norma svizzera introdotta in attuazione della mozione Bourgeois 18.3420, il disegno prevede che si possano guidare con una patente di categoria B determinati veicoli pesanti fino a 4,25 t, compresi quelli il cui peso aggiuntivo è dovuto al sistema di trazione alternativa. Si tratta per il momento di una disposizione facoltativa¹³, che è stata attuata con varie modalità da diversi Stati membri (Germania, Austria, Italia, ...). In questo modo, la Commissione europea vuole facilitare l'impiego dei veicoli in parola e contribuire così al raggiungimento degli obiettivi della legge europea sul clima e del Green Deal europeo¹⁴, che si prefigge la neutralità climatica entro il 2050 («zero emissioni»). La piena integrazione di questi veicoli nelle norme comportamentali del codice stradale svizzero è quindi in linea con gli sforzi profusi dall'UE per rendere vincolanti le nuove disposizioni sulle patenti di guida in tutti gli Stati membri dell'Unione.

¹¹ RS 0.741.20

¹² Comunicato consultabile a questo indirizzo: <https://transport.ec.europa.eu> > News & Events > News > 25 March 2025 - The Commission welcomes provisional agreement on modernised driving licences rules (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-welcomes-provisional-agreement-modernised-driving-licences-rules-2025-03-25_en)

¹³ 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 dicembre 2006, pag. 18; modificata da ultimo dalla direttiva (EU) 2020/612, GU L 141 del 5 maggio 2020, pag. 9.

¹⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti – Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"; documento 52021DC0400 consultabile all'indirizzo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:52021DC0400>

3 Punti essenziali del progetto

3.1 Ore di lavoro, di guida e di riposo nei trasporti nazionali

Normativa proposta

I conducenti di autocarri pesanti adibiti al trasporto di merci con un peso complessivo fino a 4,25 t il cui peso totale supera le 3,5 t per via del sistema di propulsione a emissioni zero devono essere equiparati ai conducenti di furgoni con motore a combustione interna e peso complessivo fino a 3,5 t. Di conseguenza, sono esonerati dalle prescrizioni sui tempi di lavoro, di guida e di riposo nel trasporto nazionale. Ciò significa che per i trasporti in Svizzera non avranno più l'obbligo di utilizzare il tachigrafo con carta del conducente né quello di dotare il proprio veicolo di cronotachigrafo. Decade l'obbligo di salvare i dati del tachigrafo e si riduce l'onere amministrativo.

Alternative esaminate

Nell'ambito del disciplinamento derogatorio facoltativo di cui all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006 sono state esaminate diverse opzioni. Restringere la deroga nel trasporto nazionale ai conducenti di autoveicoli pesanti a emissioni zero e con un peso totale fino a 4,25 t utilizzati entro un raggio di 100 km dalla sede dell'azienda porrebbe le imprese delle regioni di confine in una posizione di svantaggio competitivo: valida solo per i trasporti all'interno della Svizzera, l'esenzione si applicherebbe in un'area meno estesa di quella dei potenziali concorrenti in regioni centrali.

Estendere la deroga ai conducenti di autoveicoli pesanti con sistemi di propulsione a emissioni zero e peso totale fino a 7,5 t andrebbe invece ben oltre il quadro normativo. Il peso della batteria rende i veicoli elettrici più pesanti di quelli con motore termico, ma non ne giustifica un limite di peso così elevato.

La soglia di 4,25 t sembra quindi essere un compromesso ragionevole per compensare il peso aggiuntivo della tecnologia verde, senza estendere la deroga in maniera sproporzionata.

Adeguamenti formali

Nel quadro della presente revisione vengono effettuati tre adeguamenti meramente formali, senza effetti sul piano materiale: In primo luogo, l'articolo 3 capoverso 3 AP-OLR 1 precisa che è possibile applicare in Svizzera norme inerenti alle carte tachigrafiche – in particolare la confisca di carte conducente contraffatte – anche a conducenti di veicoli immatricolati all'estero. Tale precisazione semplifica l'applicazione del diritto da parte delle autorità esecutive e corrisponde alle best practices. In secondo luogo, l'articolo 11a capoverso 2 AP-OLR 1 limita a tre ore la guida in orario notturno per i viaggi di andata e ritorno se il periodo di riposo settimanale è rinviato. Inoltre, nell'articolo 13c capoverso 1 il riferimento all'OETV è introdotto mediante abbreviazione, dal momento che è fatto riferimento a suddetta ordinanza già all'articolo 4.

3.2 Norme della circolazione e segnaletica

Normativa proposta

In futuro, i conducenti di mezzi pesanti a emissioni zero e peso totale massimo di 4,25 t il cui eccesso di peso rispetto alle 3,5 t è dovuto unicamente al sistema di propulsione non inquinante non dovranno più attenersi alle norme di circolazione e alla segnaletica per autoveicoli pesanti (v. colonna blu nella tabella 1). Dovranno invece rispettare, in via di massima, le stesse regole e gli stessi segnali stradali che valgono per i conducenti di veicoli a motore leggeri (v. colonna gialla nella tabella 1). La novità non riguarda soltanto i veicoli commerciali elettrici («autofurgoni»), ma tutte le potenziali categorie di veicoli a motore adibiti ai trasporti omologati come veicoli pesanti soltanto per via del peso aggiuntivo della tecnologia di propulsione a emissioni zero (art. 10 cpv. 2 OETV). Tra questi rientrano, oltre agli autocarri, le automobili pesanti, i pullman, le motrici («trattori a sella») pesanti nonché i camper pesanti. In tal senso la nuova normativa è assimilabile alla deroga vigente dal divieto di guida domenicale e notturna (art. 91a cpv. 1 lett. m ONC).

La seguente tabella classifica e confronta in base alla loro «destinazione d'uso» le categorie di veicoli in questione, leggeri e pesanti, secondo l'articolo 11 capoversi 2 e 3 OETV. La tabella riporta inoltre anche i pittogrammi dei veicoli disciplinati nell'ordinanza sulla segnaletica stradale¹⁵ (OSStr) e le corrispondenti categorie ai sensi del diritto vigente:

Finalità	Veicoli a motore ≤ 3,5 t	Veicoli a motore > 3,5 t	Veicoli a motore 3,5 – 4,25 t il cui peso aggiuntivo è dovuto al peso del sistema di trazione alternativo
Trasporto di persone	Automobile 	Automobile pesante	Automobile pesante
Bus trasporto di persone	Minibus 	Pullman/Autobus 	Pullman/Autobus 
Trasporto di cose	Autofurgone 	Autocarro 	Autocarro 
	Motrice («trattore a sella») leggera 	Motrice pesante 	Motrice pesante 
	Autoarticolato leggero 	Autoarticolato pesante 	Autoarticolato pesante 
Veicolo abitabile trasporto di persone	Camper («veicolo adibito ad abitazione») 	Camper pesante 	Camper pesante 

Tabella 1: Autoveicoli di trasporto nel sistema di classificazione svizzero

Per attuare la nuova normativa, nell'ONC, al capo quinto «Categorie di veicoli speciali» è inserito un nuovo articolo, il 41c, con rubrica «Autoveicoli pesanti a emissioni zero», contenente, al capoverso 1 lettera a, una nuova disposizione secondo cui i conducenti dei veicoli in parola sono tenuti a osservare le norme della circolazione e la segnaletica

¹⁵ RS 741.21

previste per i conducenti di autoveicoli leggeri. Le norme della circolazione e la segnaletica che riguardano gli autoveicoli pesanti non si applicano ai conducenti di veicoli a emissioni zero, nonostante questi siano omologati quali autoveicoli pesanti ai sensi del codice stradale. Al nuovo capoverso 1 lettere b e c, alcune norme e segnali stradali validi per determinate categorie di veicoli leggeri diventano espressamente applicabili anche ai veicoli pesanti a emissioni zero con peso totale massimo di 4,25 t: lo scopo è garantire che dette regole specifiche, collegate alla «destinazione d'uso» del veicolo, si applichino, a prescindere dal riferimento generale alle disposizioni di circolazione stradale per le autovetture leggere, anche ai conducenti di suddetti veicoli pesanti.

La nuova norma è di facile comprensione. Si ispira al vigente articolo 42 capoverso 4 ONC, secondo il quale i conducenti di ciclomotori devono attenersi alle norme per ciclisti. Il rinvio contenuto nella nuova disposizione comprende espressamente anche la segnaletica. Ai fini della leggibilità della normativa, si rinuncia pertanto a sancire espressamente nella legislazione in materia, in riferimento ai singoli segnali, la deroga per i veicoli a motore pesanti a emissioni zero e peso complessivo massimo di 4,25 t quando il peso eccedente le 3,5 t è imputabile esclusivamente al peso del sistema di propulsione.

Per quanto riguarda le disposizioni inerenti alla patente di guida, il nuovo articolo 41c AP-ONC non avrà alcuna incidenza sulle agevolazioni vigenti per veicoli a emissioni zero (art. 4 cpv. 5 lett. f n. 2 e h OAC). I conducenti di minibus, ad esempio, dovranno sempre essere titolari di una licenza di condurre di sottocategoria D1.

La nuova norma richiede infine un adeguamento della prescrizione inerente al segnale «Intervallo minimo» (2.47) all'articolo 28 capoverso 1 OSStr.

Per i veicoli a motore pesanti, le velocità massime consentite incidono sull'impostazione del dispositivo di limitazione della velocità. La nuova disposizione richiede pertanto anche l'adeguamento delle norme di costruzione ed equipaggiamento del dispositivo (v. commento all'art. 99 OETV al pt. 4.4).

Alternative esaminate

Come alternativa è stata valutata la possibilità di limitare le nuove norme ai soli veicoli commerciali elettrici. I veicoli a motore a emissioni zero elencati nella colonna blu della tabella 1 si differenziano essenzialmente per struttura ed equipaggiamenti – adattati allo scopo specifico. La limitazione suggerita avrebbe comportato una disparità di trattamento ingiustificabile: i veicoli commerciali elettrici non sarebbero più stati soggetti al divieto di circolazione per autocarri, mentre i pullman a emissioni zero e peso totale massimo di 4,25 t sarebbero rimasti soggetti al divieto di circolazione per autobus; mentre i veicoli commerciali elettrici avrebbero potuto circolare su autostrade e semiautostrade alla velocità massima di 120 km/h anziché 80 km/h, il limite massimo consentito per i camper pesanti a emissioni zero e peso totale massimo di 4,25 t sarebbe rimasto 100 km/h (art. 5 cpv. 2 lett. b ONC); anche altre norme della circolazione, come le regole di precedenza agli incroci su strade strette (art. 9 cpv. 2 ONC), sarebbero

risultate difficilmente spiegabili, tanto più considerando che i veicoli a motore a emissioni zero, sebbene più pesanti, sono difficili da distinguere a occhio nudo dai quelli leggeri.

3.3 Esame di immatricolazione e obbligo di equipaggiamento

Normativa proposta

La procedura di omologazione dei veicoli commerciali elettrici è adeguata a quella prevista per i veicoli leggeri; l'eliminazione di alcuni dispositivi di equipaggiamento consente inoltre di aumentare la portata utile. Ulteriori modifiche tecniche derivano dagli adeguamenti proposti alle disposizioni sui tempi di lavoro, di guida e di riposo, nonché dall'aumento della velocità massima consentita.

Alternative esaminate

Già in sede di attuazione della mozione Bourgeois 18.3420 era stata esaminata la possibilità di classificare come «autofurgoni» i veicoli commerciali elettrici il cui peso complessivo supera quello dei furgoni tradizionali di al massimo 750 kg per via del sistema di trazione alternativa (v. cap. 1.2 Alternative esaminate e soluzione scelta). La discrepanza rispetto alla classificazione secondo il regolamento (UE) 2018/858¹⁶ e la risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3) dell'UNECE¹⁷, che avrebbe comportato tra l'altro la necessità di adeguamenti nei sistemi informatici e nelle disposizioni cantonali relative ai prelievi fiscali nel settore stradale, ha fatto propendere l'ago della bilancia a sfavore, in considerazione degli elevati costi indiretti a carico della collettività. Alle stesse conclusioni è giunta anche la verifica approfondita volta a esaminare l'eventuale assegnazione dei veicoli in Svizzera alla categoria UE N₁. Se da un lato i costruttori di piccole dimensioni orientati al mercato svizzero potrebbero beneficiare di regimi derogatori e rinunciare a sistemi di assistenza rilevanti per la sicurezza, i produttori dell'UE non ne sarebbero in grado. Questi ultimi devono infatti progettare tutti i veicoli la cui «massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile» è compresa tra 3,5 e 4,5 t come veicoli di categoria N₂, con conseguente discriminazione a causa dei più stringenti requisiti tecnici.

I dispositivi di protezione laterale sono progettati per impedire che gli utenti della strada vulnerabili rimangano intrappolati sotto il veicolo in caso di incidente durante una manovra di svolta. Tali dispositivi, pesanti circa 30 kg, sono obbligatori per i veicoli sopra le 3,5 t, ma non per gli autofurgoni, più leggeri. Maggiore è il carico sostenuto dall'asse posteriore, maggiore è il rischio di lesioni personali, indipendentemente dalla composizione del peso. Un'eventuale deroga all'obbligo dei dispositivi di protezione laterale per

¹⁶ V. nota 19

¹⁷ Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) consultabile all'indirizzo <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions> > ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7.

i veicoli elettrici fino a 4,25 t comporterebbe un pericolo non trascurabile per la sicurezza e, per tale motivo, non viene suggerita.

Ridurre la frequenza dei controlli, allineandola alla normativa applicabile ai veicoli leggeri potrebbe ridurre i costi operativi. Già oggi, in Svizzera, i veicoli pesanti godono di determinate agevolazioni non previste nel diritto dell'Unione. Non si propone pertanto una nuova regolamentazione ancora più divergente dalla legislazione UE, potenzialmente rilevante per la sicurezza stradale.

4 Commento ai singoli articoli

4.1 Ordinanza del 19 giugno 1995 per gli autisti (OLR 1)

Art. 3 cpv. 3

Il capoverso introduce una deroga al principio di territorialità sancito all'articolo 56 capoverso 2 lettera a LCStr, elencando le prescrizioni applicabili in territorio svizzero ai conducenti di veicoli immatricolati all'estero. Le violazioni di queste disposizioni sono punibili in Svizzera anche se commesse all'estero.

L'introduzione del cronotachigrafo digitale nel 2006 ha portato alla creazione di norme specifiche per le varie carte tachigrafiche raccolte negli articoli 13a–13e. L'osservanza degli articoli 13a e 13b è fondamentale per le autorità esecutive nel quadro dei controlli di mezzi immatricolati all'estero. Tali norme consentono ad esempio di confiscare una carta del conducente contraffatta, denunciando il reato agli omologhi esteri. L'emendamento proposto rende esplicita, anche in Svizzera, la possibilità di ritirare carte del conducente contraffatte appartenenti a conducenti di veicoli immatricolati all'estero.

Art. 4 cpv. 2 lett. b^{bis}

Ai sensi dell'articolo 4 capoverso 2 lettera b, i conducenti di combinazioni di veicoli per il trasporto merci in cui il peso complessivo del veicolo trattore non supera le 3,5 t non sono soggetti all'ordinanza per gli autisti, a condizione che effettuino esclusivamente viaggi non rientranti nel campo di applicazione dell'OLR 1. La stessa regola si applica ora anche ai conducenti di combinazioni di veicoli per il trasporto merci con veicolo trattore a emissioni zero (art. 9a cpv. 2 OETV¹⁸) il cui peso totale è superiore a 3,5 t ma inferiore a 4,25 t e il peso in eccesso è dovuto esclusivamente al sistema di trazione non inquinante.

Questa modifica equipara i conducenti di combinazioni di veicoli la cui motrice è un autofurgone (max. 3,5 t) con motore termico e i conducenti di combinazioni di veicoli

¹⁸ RS 741.41

nei quali la motrice è un autoveicolo pesante con un peso totale fino a 4,25 t in cui il peso in eccesso è imputabile esclusivamente al sistema di trazione a emissioni zero.

Art. 4 cpv. 2 lett. b^{ter}

La vigente OLR 1 non si applica ai conducenti di autoarticolati con veicolo trattore a trazione convenzionale e il cui peso totale ammesso è inferiore a 5 t, a condizione che effettuino esclusivamente viaggi non rientranti nel campo di applicazione dell'OLR 1. La nuova disposizione estende l'esenzione agli autoarticolati a emissioni zero con peso totale superiore a 5 t e inferiore a 5,75 t, a condizione che il peso aggiuntivo sia imputabile esclusivamente alla tecnologia di propulsione, equiparando in tal modo i conducenti di autoarticolati convenzionali a quelli di autoarticolati ecologici.

Art. 4 cpv. 4

Onde equiparare i conducenti di autoveicoli pesanti con un peso complessivo fino a 4,25 t, nei quali il superamento delle 3,5 t è dovuto al peso del sistema di propulsione a emissioni zero, e i conducenti di autofurgoni (max. 3,5 t) con motore termico, è prevista un'eccezione per «veicoli singoli» nei trasporti nazionali, introdotta in un capoverso separato e non nell'elenco del capoverso 2, di modo che sia valida non solo quando i conducenti effettuano viaggi esclusi dall'ambito di applicazione dell'OLR 1. Questo corrisponde alla normativa per i conducenti che effettuano viaggi con furgoni con motore a combustione.

Per i conducenti la cui attività professionale è solo parzialmente soggetta all'ordinanza sugli autisti continua ad applicarsi l'articolo 20, ovvero essi non hanno il diritto, nella loro attività professionale complessiva, di superare i limiti fissati nell'ordinanza in questione.

Art. 11a cpv. 2

Con questo capoverso si intende rendere esplicito che se nei viaggi di andata e ritorno il periodo di riposo settimanale è rinviato, il tempo di guida notturna deve essere ridotto a tre ore.

4.2 Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)

Art. 41c (nuovo)

Rubrica: il nuovo articolo 41c deve essere inserito all'inizio del capo quinto «Categorie speciali di veicoli». Contiene norme della circolazione applicabili solo a determinate tipologie di veicoli. Sebbene soltanto i «veicoli a emissioni zero» costituiscano una tipologia o una categoria veicolare a sé stante (v. art. 9a cpv. 2 OETV), e non gli «autoveicoli pesanti a emissioni zero e peso complessivo fino a 4,25», dal punto di vista giuridico sembra più ragionevole ancorare la nuova normativa nel capo quinto.

Cpv. 1 lett. a: la lettera a del capoverso 1 contiene la norma generale del codice stradale secondo la quale i conducenti di autoveicoli pesanti a emissioni zero e peso complessivo massimo di 4,25 t il cui peso eccedente rispetto alle 3,5 t è dovuto unicamente al sistema di trazione non inquinante devono osservare le norme della circolazione e la segnaletica previste per i conducenti di autoveicoli leggeri. In altre parole, ai conducenti di suddetti mezzi non si applicherebbero più le regole e i segnali seguenti:

Ordinanza sulle norme della circolazione stradale

- divieto di guidare autocarri e trattori a sella pesanti sotto l'influsso dell'alcol (art. 2a cpv.1 lett. c ONC)
- velocità massima di 80 km/h per autocarri e trattori a sella pesanti e di 100 km/h per camper pesanti su autostrade e semiautostrade (art. 5 cpv. 1 lett. a n. 1 e cpv. 2 lett. b ONC)
- diritto di precedenza in caso di incrocio con veicoli a motore pesanti, autobus e autocarri (art. 9 cpv. 2 ONC)
- distanza minima generale tra veicoli a motore pesanti fuori dai centri abitati (art. 10 cpv. 3 ONC)
- disposizioni per la messa in sicurezza dei veicoli a motore pesanti (art. 22 cpv. 3 ONC)

Ordinanza sulla segnaletica stradale

- segnale «Divieto di circolazione per autocarri» (2.07): divieto di circolazione per autocarri e trattori a sella pesanti (art. 19 cpv. 1 lett. d OSStr)
- segnale «Divieto di sorpasso per gli autocarri» (2.45): divieto di sorpasso per autocarri e trattori a sella pesanti (art. 26 cpv. 2 OSStr)

- segnale «Intervallo minimo» (2.47): distanza minima per tutti i veicoli a motore pesanti (art. 28 cpv. 1 OSStr)¹⁹
- pittogrammi «Autoveicoli pesanti» (5.21), «Autocarro» (5.22), «Autocarro con rimorchio» (5.23), «Autoarticolato» (5.24) e «Autobus» (5.25) (allegato 2 n. 5 OS-Str)

Nell'ambito dell'attuazione della mozione Bourgeois 18.3420, all'articolo 91a capoverso 1 lettere m e n ONC sono già state introdotte deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale per i veicoli pesanti a emissioni zero. Queste deroghe rimangono valide nonostante la norma generale di cui all'articolo 41c capoverso 1 AP-ONC. Da un lato, infatti, vanno oltre il contenuto normativo della nuova disposizione proposta, in quanto alla lettera n sono esclusi dal divieto di circolazione notturna e domenicale anche gli autoarticolati a emissioni zero di peso complessivo fino a 5,75 t. Dall'altro, l'articolo 2 capoverso 2 LCStr conferisce espressamente al Consiglio federale la competenza per disciplinare i dettagli relativi al divieto di circolazione notturna e domenicale. Rimane da verificare se la nuova norma stradale da sola è sufficiente per adempiere a questo incarico.

Cpv. 1 lett. b e c: l'articolo 3a capoverso 3 ONC impone ai conducenti di autobus e minibus di ricordare adeguatamente ai passeggeri l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza. Il capoverso 1 lettera b precisa espressamente che tale dovere vige anche per i conducenti di pullman a emissioni zero con peso totale massimo di 4,25 t, garantendo in questo modo che non siano esonerati dall'obbligo di informazione in virtù del rinvio generale al codice stradale applicabile ai conducenti di veicoli a motore leggeri di cui al capoverso 1 lettera a. Lo stesso vale per la segnaletica relativa ai camper (lett. c). L'ONC e l'OSStr contengono inoltre disposizioni che valgono sia per i conducenti di veicoli del trasporto pubblico di linea sia per chi circola con il proprio veicolo in prossimità di questi (cfr. p. es. art. 17 cpv. 5 ONC, art. 38 cpv. 3 ONC e art. 45 cpv. 2 OSStr). Non occorre un riferimento a tali disposizioni nel nuovo articolo 41c AP-ONC, perché si applicano a tutti i veicoli del trasporto pubblico di linea, indipendentemente dal loro peso.

Cpv. 2: i limiti di peso sono segnalati principalmente per ragioni legate alla statica dell'infrastruttura stradale. Le prescrizioni sulla segnaletica non si riferiscono pertanto al peso totale indicato nella licenza di circolazione, ma al peso operativo, ossia il peso effettivo del veicolo comprensivo del peso degli occupanti, del carico e, per i veicoli trattori, del carico d'appoggio o della sella del rimorchio (art. 7 cpv. 2 OETV). Le prescrizioni sulla segnaletica relative al peso massimo non sono quindi interessate dalla norma generale della circolazione di cui al capoverso 1 lettera a, come precisato espressamente nel nuovo capoverso 2.

¹⁹ Per quanto riguarda la riformulazione della disposizione, si vedano le spiegazioni relative all'OSStr al punto 4.3.

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

Art. 28 cpv. 1

Secondo il vigente articolo 28 capoverso 1 OSStr, il segnale «Intervallo minimo» obbliga i conducenti di tutti i veicoli a motore con peso totale superiore a 3,5 t a mantenere tra loro la distanza minima indicata. A differenza del divieto di circolazione per autocarri, quindi, la disposizione non si basa sulla tipologia di veicolo a motore pesante, ma sul peso totale. Alla luce della nuova norma generale proposta all'articolo 41c capoverso 1 AP-ONC, questo potrebbe dare adito a malintesi, lasciando pensare che i veicoli a emissioni zero con un peso totale di al massimo 3,5 t debbano rispettare il segnale. È quindi fatto riferimento alla categoria di «veicoli a motore pesanti» anche all'articolo 28 capoverso 1. La disposizione interessa anche gli autoarticolati (motrice e rimorchio) il cui peso complessivo supera le 3,5 t.

4.4 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 32 cpv. 2

Prima della prima immatricolazione, i veicoli devono essere sottoposti a controllo ufficiale. Nel caso di mezzi provvisti di un'approvazione del tipo, i Cantoni possono delegare suddetto controllo a terzi che lavorano presso una concessionaria o un importatore. Questa fattispecie non si applica ad oggi ai veicoli a motore pesanti, il che significa che anche i veicoli a emissioni zero di peso complessivo tra 3,5 e 4,25 t devono sempre essere portati presso le autorità cantonali. Questa disposizione facoltativa deve quindi essere estesa, lasciando ai Cantoni un margine di manovra circa le modalità di delega.

Come per i furgoni, la disposizione può essere applicata solo ai veicoli completi (p. es. i furgoni chiusi). Il collaudo in officina non si applica ai veicoli che non sono stati omologati nella versione definitiva, come i telai con cabina di cui è prevista l'integrazione con un ponte o un cassone isotermico da parte di un carrozziere.

Per mantenere la chiarezza della norma nonostante l'inserimento di questa nuova disposizione, il testo vigente del capoverso viene suddiviso in lettere.

Art. 99 cpv. 2 lett. e (nuovo)

I dispositivi di limitazione della velocità regolano la potenza del motore in modo che non si possa circolare a una velocità superiore di quella impostata. I requisiti tecnici sono disciplinati dal regolamento ONU n. 89, che raccomanda, nel suo ambito di applicazione, in quali casi devono essere prescritti dispositivi di limitazione della velocità: sono raccomandati per i veicoli il cui peso massimo autorizzato supera le 10 t e la cui velocità massima è inferiore al limite generale. In ragione del nuovo articolo 41c ONC entrambe le condizioni non si applicano, o non si applicano più, ai veicoli a emissioni zero in oggetto. La prescrizione di installazione del dispositivo per i mezzi in questione della categoria N₂ fino a 4,25 t non è quindi più supportata dal diritto internazionale e

può essere abrogata. L'elenco delle deroghe all'obbligo di equipaggiamento viene ampliato con l'aggiunta della lettera e.

Art. 100 cpv. 1 (commento a carattere dichiarativo)

Le prescrizioni di equipaggiamento in merito al tachigrafo sono contenute nell'articolo 100 OETV. La proposta di abrogare tale obbligo per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t non richiede modifiche all'articolo in parola, essendo tale obbligo determinato dall'assoggettamento dei conducenti alle norme sui tempi di lavoro, guida e riposo. Nei veicoli pesanti, se non è presente un tachigrafo occorre montare un dispositivo per la registrazione dei dati ai sensi dell'articolo 102 OETV, che registra la velocità (funzione altrimenti integrata nel tachigrafo) e serve agli accertamenti in casi di incidenti. Il «sistema di registrazione dei dati di eventi secondo il diritto UE» (art. 102a OETV) è un dispositivo con finalità simili. Le pertinenti disposizioni europee del regolamento (UE) 2019/2144²⁰ prescrivono l'equipaggiamento di autovetture e furgoni dal 6 luglio 2024 e dei veicoli commerciali pesanti solo dal 7 gennaio 2029. Questo requisito consente di preservare i dati in caso di incidente come per i furgoni.

Art. 114 cpv. 2

Nei veicoli a emissioni zero fino a 4,25 t non sarà più necessario trasportare un estintore. Questo comporterà una riduzione di circa 10 kg del peso a vuoto e conseguente aumento del carico utile e si risparmierà lo spazio per il suo alloggiamento. Gli estintori portatili attualmente prescritti spesso non riescono a prevenire o spegnere gli incendi dei veicoli, specialmente quando le batterie risultano danneggiate. Se utilizzati correttamente nella fase iniziale di sviluppo del fuoco, possono rallentarne la propagazione. In questo modo, in caso di incidente rimane più tempo per soccorrere le persone.

²⁰ 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) 2023/2590, GU L, 2023/2590 del 22.11.2023.

5 Ripercussioni

5.1 Ripercussioni per la Confederazione

L'applicazione delle norme comportamentali per conducenti di veicoli a motore leggeri anche ai conducenti di veicoli elettrici con peso massimo di 4,25 t non comporta oneri finanziari, di personale o di altra natura per la Confederazione. Lo stesso vale per le modifiche ai requisiti tecnici dei veicoli.

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

L'obiettivo perseguito con le modifiche proposte – rendere più appetibili sul mercato i veicoli elettrici – dovrebbe ripercuotersi positivamente a tutti i livelli federali e in tutte le regioni. I mezzi elettrici producono meno emissioni, sono efficienti e in grado di ricaricare la batteria quando viaggiano in discesa e presentano minori costi di esercizio. Di questi effetti beneficiano Comuni, centri urbani, agglomerati e regioni di montagna, nonché le relative popolazioni e attività produttive.

L'onere per le autorità esecutive cantonali preposte ai controlli stradali dovrebbe diminuire leggermente, in quanto non verrà più verificata l'osservanza delle norme sui tempi di lavoro e di riposo per i conducenti esentati.

In futuro, in sede di pianificazione di assetto viario, le autorità cantonali e comunali preposte alla segnaletica dovranno tenere conto del peso aggiuntivo degli autoveicoli pesanti a emissioni zero e peso totale massimo di 4,25 t, in particolare laddove la statica delle infrastrutture ha una sua rilevanza. Sarà sempre possibile vietare ad autoveicoli pesanti a emissioni zero e peso totale non superiore a 4,25 t la circolazione su determinati tratti mediante il segnale «Peso massimo» (2.16), che il Consiglio federale raccomanda di utilizzare al posto di «Intervallo minimo» (2.47) in caso di problemi di statica.

Il peso fino a 750 kg superiore a quello di un autofurgone tradizionale comporta carichi assiali più elevati. Questo leggero incremento di sollecitazione dell'infrastruttura può tuttavia essere corretto adeguando i modelli cantonali per l'imposta di circolazione improntata al principio di causalità, classificando la categoria in parola come veicoli a motore pesanti.

5.3 Ripercussioni sull'economia, sulla società e sull'ambiente

La crescente diffusione dei veicoli commerciali elettrici, più silenziosi e rispettosi del clima, derivante dalla sempre più sistematica equiparazione ai furgoni con motore termico, avrà ripercussioni positive per l'ambiente. Vi saranno poi vantaggi per le imprese: da un lato, vengono meno i costi di acquisto, installazione e revisione del tachigrafo; dall'altro, si riduce l'onere amministrativo per le aziende, che non devono più gestire i dati relativi alle ore di lavoro, di guida e di riposo degli autisti e sottoporsi a controlli aziendali periodici. Con il collaudo in officina viene meno per i concessionari la necessità di recarsi presso l'ufficio cantonale competente per l'esame di immatricolazione di

veicoli nuovi con carrozzeria completa. Non si attendono tuttavia effetti significativi su economia, società o ambiente. Seppure gli sforzi prodigati siano senz'altro positivi, i volumi di vendita realizzabili non sono indicativi di un impatto importante.

5.4 Ripercussioni sulla sicurezza stradale

5.4.1 Le nuove regole della circolazione

In base alla normativa vigente, fra i veicoli di peso superiore a 3,5 t solo le automobili pesanti possono viaggiare fino a 120 km/h sulle autostrade (cfr. art. 5 cpv. 1 lett. a n. 1 ONC, per ragionamento deduttivo). Con la modifica normativa il numero di veicoli autorizzati sarà maggiore, includendo in particolare i veicoli commerciali elettrici e i camper pesanti a emissioni zero con peso complessivo non superiore a 4,25 t nei quali il peso in eccesso è imputabile al sistema di trazione ecologico. Velocità più elevate e pesi maggiori aumentano il rischio di incidenti gravi (spazi di frenata più lunghi, maggiore inerzia del veicolo, maggiore forza d'impatto). Poiché è previsto che i veicoli commerciali elettrici siano esonerati anche dal divieto di sorpasso per autocarri, aumenta il rischio di manovre pericolose effettuate da mezzi pesanti. Sennonché i veicoli commerciali elettrici con grande probabilità saranno impiegati perlopiù per trasporti urbani e interurbani, e meno in autostrada, in quanto a velocità più elevate la batteria si scarica più rapidamente.

L'esenzione per i veicoli commerciali elettrici dal divieto di circolazione per autocarri si prevede abbia un impatto minimo sulla sicurezza stradale. Lo stesso vale per altri requisiti e divieti segnalati che si applicano solo ai camion mediante un pannello integrativo recante il pittogramma di un autocarro (p. es. «Divieto di svoltare a destra» [2.42]). La ragion d'essere di tali prescrizioni sono le dimensioni o il rumore generato dai camion.

Infine, la novità incide anche sul divieto di guidare un camion sotto l'influsso dell'alcol (art. 2a cpv. 1 lett. c ONC): i conducenti di veicoli commerciali elettrici a emissioni zero e peso totale non superiore a 4,25 t dove il superamento rispetto alle 3,5 t è dovuto al peso aggiuntivo del sistema di propulsione non devono più rispettare il divieto assoluto di consumare alcol e sono considerati in stato di ebbrezza, e quindi inidonei alla guida, solo a partire da un tasso alcolemico di 0,50 g/l. Questo può avere un impatto negativo sulla sicurezza stradale, in quanto anche una concentrazione di alcol nel sangue fino a 0,50 per mille può influire sulla capacità di guidare. In particolare per i trasporti commerciali, sarebbe quindi importante che le aziende di trasporto si assumessero la responsabilità di vietare ai propri autisti la guida sotto l'influsso dell'alcol.

5.4.2 Non assoggettamento degli autisti all'OLR 1

Non si prevedono effetti negativi sulla sicurezza stradale. Il peso totale più elevato dei veicoli commerciali elettrici interessati non è dovuto a una maggiore capacità di carico, bensì alla batteria; nella pratica questi vengono impiegati alla stregua dei furgoni con

motore termico e, pertanto, in Svizzera non presentano un rischio maggiore per la sicurezza²¹. Inoltre, sono fondamentalmente le stesse persone a guidare sia i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t sia i furgoni convenzionali. Hanno tutti esperienza di guida comparabile e svolgono quotidianamente spostamenti simili. Infine, è applicabile l'articolo 31 capoverso 2 LCStr che vieta la guida in stato di eccessivo affaticamento.

5.4.3 Agevolazioni per la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli

Si propongono solo modifiche giustificate dall'equiparazione al rischio dei furgoni più leggeri o derivanti direttamente dalle norme della circolazione. Non sono interessate le disposizioni correlate agli effetti fisici del peso del veicolo. Non sono pertanto attesi impatti negativi sulla sicurezza stradale.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità

Il progetto rispetta i limiti stabiliti dall'articolo 82 della Costituzione federale del 18 aprile 1999²² della Confederazione Svizzera (Cost.).

6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La nuova regolamentazione è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera. Le novità, limitate ai trasporti nazionali, sono pienamente conformi agli obblighi internazionali.

6.2.1 AETR

L'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) disciplina unicamente i trasporti internazionali e pertanto non è incompatibile con un'eventuale normativa derogatoria valida per i trasporti in territorio svizzero.

6.2.2 Accordo bilaterale CH-UE

Questo progetto mira a equiparare nel codice stradale svizzero gli autoveicoli pesanti per il trasporto di merci con peso totale fino a 4,25 t il cui peso eccedente rispetto alle 3,5 t è dovuto al sistema di propulsione a emissioni zero ai furgoni con motore endotermico di peso non superiore alle 3,5 t. In tal modo i primi non sono più soggetti alle norme sulle ore di guida e di riposo stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006, che rientra nell'ATT. Inoltre, nella maggior parte dei casi, i conducenti di veicoli commerciali

²¹ Kurzanalyse Lieferwagen, upi (in tedesco); <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/doi-desk/10-13100-bfu-2-276-01>

²² RS 101

elettrici fino a 4,25 t effettuano spostamenti entro un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa; a condizione quindi che questi mezzi siano utilizzati solo in territorio nazionale e non nel traffico transfrontaliero, le nuove regole sono compatibili con le disposizioni ATT.

La parità di trattamento proposta, insieme alla deroga che ne deriva, si fondano sulle disposizioni facoltative di cui all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006 che ciascuno Stato membro ha facoltà di recepire nel proprio diritto nazionale. Il progetto è quindi in linea con gli impegni della Svizzera nei confronti dell'UE, in quanto non esula dal campo di applicazione dell'ATT e non viola alcuna norma vincolante del regolamento (CE) n. 561/2006.

Le prescrizioni svizzere in materia di classificazione, omologazione (approvazione del tipo), costruzione ed equipaggiamento dei veicoli sono in larga misura armonizzate con quelle dell'UE. Le modifiche proposte non introducono nuove norme e sono quindi compatibili con l'accordo pertinente al trasporto su strada in materia di abbattimento degli ostacoli tecnici agli scambi²³. L'accordo e le prescrizioni UE in materia di omologazione di cui al regolamento (UE) 2018/858²⁴ non escludono che, ai fini dell'immatricolazione, nella legislazione nazionale siano richiesti equipaggiamenti non omologati. Le modifiche di prescrizioni svizzere relative a tali elementi non producono divergenze con il diritto dell'UE. Anche la procedura di immatricolazione e i test che la precedono non sono precisati nel diritto UE e possono essere definiti individualmente da ciascuno Stato.

6.2.3 Accordo UNECE del 1958

Le modifiche dei requisiti tecnici sono in linea con i regolamenti (addenda) dell'Accordo del 20 marzo 1958²⁵ concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti.

6.2.4 Convenzioni di Vienna del 1968

Le novità proposte sono fundamentalmente incompatibili con la Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale e la Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 sulla segnaletica stradale, che non prevedono deroghe alle prescrizioni relative ai mezzi pesanti per singole categorie di veicoli il cui peso complessivo supera le 3,5 t. Tuttavia, diversi Paesi hanno avviato l'adeguamento della segnaletica per escludere i veicoli elettrici da determinati segnali attraverso i pannelli integrativi. In Germania, per esempio, possono essere esentati dal divieto di circolazione per autocarri

²³ MRA; RS 0.946.526.81

²⁴ V. nota 19

²⁵ RS 0.741.411

gli autocarri a propulsione alternativa mediante il pittogramma  e i veicoli e le combinazioni di veicoli fino a 7,5 t con il pannello ²⁶.

Le modifiche proposte non interessano nessuna delle condizioni tecniche contenute nell'allegato 5 della Convenzione del 1968 sulla circolazione stradale.

6.3 Forma dell'atto

I presenti adeguamenti giuridici si fondano sugli articoli 8 capoverso 1, 31 capoverso 2^{bis}, 32 capoverso 2, 56, 57 capoverso 1 e 106 capoverso 1 LCStr e sono emanati sotto forma di ordinanza del Consiglio federale.

6.4 Protezione dei dati

Gli adeguamenti giuridici non comportano ulteriori trattamenti dei dati personali.

Poiché, in linea di massima, per i trasporti nazionali i conducenti di veicoli commerciali elettrici a emissioni zero con peso totale compreso tra 3,5 t e 4,25 t non sono più soggetti all'OLR 1, non vengono più trattati i relativi dati necessari ai fini attuativi.

²⁶ Allegato 2 relativo al § 41 capoverso 1 del codice della strada tedesco (StVO), consultabile all'indirizzo <https://www.gesetze-im-internet.de> >> StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) >> [Anlage 2 \(zu § 41 Absatz 1\) Vorschriftzeichen](#).