



Berna, 19 dicembre 2025

Revisione parziale di cinque ordinanze del diritto stradale in attuazione delle mozioni Nantermod 16.3066 e 17.3924 nonché Derder 16.3068 in riferimento ai trasporti professio- nali di persone

Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione



Compendio

Sulla base di tre mozioni trasmesse dal Parlamento per alleggerire gli oneri gravanti sul settore, si propone di allentare alcune disposizioni relative ai conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti, introducendo la possibilità di derogare all'installazione di un tachigrafo qualora la durata del lavoro e del riposo venga registrata tramite un'applicazione elettronica certificata.

Situazione iniziale e contenuto del progetto

Tre mozioni trasmesse richiedono adeguamenti nel settore dei trasporti professionali di persone.

*Con l'approvazione della **mozione Nantermod 16.3066 Taxi, noleggio con conducente e Uber. Concorrenza leale e denominazioni chiare**, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di abrogare la regolamentazione speciale relativa alle prescrizioni in materia di durata del lavoro e del riposo per i conducenti professionali di autovetture; inoltre, si chiede di abolire l'obbligo di dotare il veicolo di un tachigrafo (dispositivo di controllo). In futuro i conducenti saranno assoggettati alla legislazione generale sulla circolazione stradale e sul lavoro.*

*Con la **mozione Derder 16.3068 Adeguare la legge sulla circolazione stradale alle nuove offerte**, il Parlamento chiede che il Consiglio federale adegui la legislazione federale alle nuove offerte in materia di trasporti, in particolare alla diffusione di servizi di noleggio con conducente (NCC) e di piattaforme digitali.*

*Contestualmente a queste due mozioni sarà attuata anche la **mozione Nantermod 17.3924 Licenza di condurre. Stessi veicoli, stesse strade, stesse licenze** nella quale si chiede di consentire il trasporto professionale di persone con autovetture con la licenza di condurre di categoria B senza esame complementare e di abolire il permesso per il trasporto professionale di persone (permesso TPP).*

Per attuare le due mozioni del 2016, in una prima fase è stato previsto l'adeguamento dell'articolo 56 della legge sulla circolazione stradale (LCStr), al fine di poter successivamente abrogare l'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2). Nel corso di due workshop tenutisi nel 2019 l'USTRA ha presentato questa proposta alle autorità esecutive, alle associazioni e ai gruppi d'interesse coinvolti. La maggior parte dei partecipanti si è espressa contro l'abrogazione delle disposizioni speciali relative alla durata del lavoro, della guida e del riposo e del relativo obbligo di installazione del tachigrafo, temendo un peggioramento della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro nel settore dei taxi.

Dopo aver esaminato ulteriori varianti di attuazione, si propone di sopprimere il permesso TPP e di conseguenza l'esame di guida teorico e pratico supplementare. Inoltre, per i trasporti professionali di persone si prevede di rinunciare ai requisiti medici minimi più elevati e alle relative visite di controllo periodiche. Pur mantenendo l'obbligo di rispettare la durata del lavoro e del riposo, si potrà omettere l'installazione di un tachigrafo nel veicolo qualora tali periodi vengano registrati mediante un'applicazione elettronica certificata.

In questo modo si otterrà un alleggerimento per il settore senza dover prevedere riduzioni significative della sicurezza stradale. Inoltre, si tiene conto delle esigenze dei nuovi fornitori di servizi di trasporto e si colgono le opportunità offerte dalla digitalizzazione.

Indice

1	Situazione iniziale e punti essenziali del progetto	4
1.1	Situazione iniziale	4
1.2	La normativa proposta	5
1.3	Alternative esaminate	6
1.3.1	Deregolamentazione: restrizione del campo di applicazione dell'OLR 2	7
1.3.2	Autoregolamentazione regolamentata	7
1.3.3	Regolamentazione semplificata	8
1.3.4	Integrazione della nuova normativa proposta con l'obbligo di dotare il veicolo di un registratore di dati	9
1.4	Interventi parlamentari	9
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	9
3	Commento ai singoli articoli e allegati	10
3.1	Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2)	10
3.2	Allegato 1 OLR 2	12
3.3	Allegato 2 OLR 2	13
3.4	Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)	13
3.5	Ordinanza sui maestri conducenti (OMaeC)	16
3.6	Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)	17
3.7	Ordinanza su un'entrata in vigore parziale della modifica del 17 marzo 2023 della legge federale sulla circolazione stradale	18
4	Ripercussioni	18
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	18
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	18
4.3	Effetti sull'economia	18
4.4	Ripercussioni sulla sicurezza stradale	19
4.5	Ripercussioni sulla società e sull'ambiente	19
5	Aspetti giuridici	19
5.1	Costituzionalità	19
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	19
5.3	Forma dell'atto	20

1 Situazione iniziale e punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

Secondo la legislazione vigente, il Consiglio federale deve disciplinare la durata del lavoro e della presenza dei conducenti professionali di veicoli a motore e provvedere affinché sia esercitato un controllo efficace sull'osservanza di queste disposizioni (art. 56 della legge del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale [LCStr]). Il Collegio ha adempiuto a tale obbligo emanando l'ordinanza del 19 giugno 1995² sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti, OLR 1) e l'ordinanza del 6 maggio 1981³ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2). Da un lato, le disposizioni servono a proteggere i lavoratori. Dall'altro si mira a promuovere la sicurezza stradale contrastando l'affaticamento dei conducenti con disposizioni relative ai periodi massimi di guida, ai periodi minimi di riposo, alla durata massima del lavoro e alle pause.

Secondo l'articolo 25 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976⁴ sull'ammissione alla circolazione (OAC), chi vuole trasportare a titolo professionale persone con veicoli per i quali è prescritta una licenza di condurre delle categorie B o C, delle sottocategorie B1 o C1 o della categoria speciale F deve essere in possesso di un permesso per il trasporto professionale di persone (permesso TPP). Per ottenere il permesso TPP per la categoria B, sottocategoria B1 e categoria speciale F è necessario superare un esame teorico e pratico complementare e dimostrare una pratica di guida ineccepibile di un anno. I titolari della categoria C o della sottocategoria C1 devono unicamente dimostrare una pratica di guida ineccepibile di un anno.

I titolari di un permesso TPP della categoria B, sottocategoria B1 e categoria speciale F devono soddisfare requisiti medici minimi più elevati rispetto ai conducenti che non trasportano persone a titolo professionale con veicoli corrispondenti (art. 7 in combinato disposto con l'all. 1 OAC). Per i titolari della categoria C o della sottocategoria C1 è già stato verificato, nell'ambito della procedura di rilascio della licenza di condurre, se soddisfano i requisiti medici minimi più elevati. Tutti i titolari di un permesso TPP devono inoltre sottoporsi regolarmente a una visita di controllo di idoneità alla guida (art. 27 cpv. 1 lett. a OAC).

I conducenti che trasportano persone a titolo professionale devono registrare i propri veicoli come veicoli destinati al trasporto professionale di persone secondo l'articolo 80 capoverso 2 OAC e dotarli di un tachigrafo di cui all'articolo 100 capoverso 1 lettera b dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).

Nelle prime fasi dell'ingresso sul mercato del servizio di intermediazione Uber e di offerte simili, si sono verificate distorsioni della concorrenza e difficoltà nell'esecuzione, soprattutto nel settore del trasporto professionale di persone con veicoli fino a nove posti omologati (compreso il posto di guida). In particolare per il modello commerciale «UberPop» si sosteneva che si trattasse solo dell'intermediazione di carpooling tra privati e non di trasporti professionali di persone e che pertanto i veicoli non dovessero essere immatricolati per il trasporto professionale di persone. Alcuni conducenti non disponevano del permesso TPP, ritenevano che l'OLR 2 non fosse applicabile al loro caso e non utilizzavano il tachigrafo né avevano una licenza cantonale o comunale per il servizio taxi, il che consentiva loro di offrire servizi di trasporto a prezzi inferiori.

In questo contesto, il 9 marzo 2016 sono state presentate le mozioni Nantermod 16.3066 Taxi, noleggio con conducente e Uber. Concorrenza leale e denominazioni chiare e Derder 16.3068 Adeguare la legge sulla circolazione stradale alle nuove offerte, entrambe accolte dal Parlamento l'8 dicembre 2016. La mozione 16.3066 incarica il Consiglio federale di proporre un adeguamento della legislazione federale allo scopo di assoggettare il trasporto regolare e professionale di persone con automobili alle disposizioni ordinarie della LCStr e alla legislazione sul lavoro invece che all'OLR 2. La mozione 16.3068 incarica il Collegio di proporre un adeguamento della legislazione federale alla nuova offerta in materia di trasporti,

¹ RS 741.01

² RS 822.221

³ RS 822.222

⁴ RS 741.51

⁵ RS 741.41

in particolare alla diffusione di servizi di noleggio con conducente (NCC) e di piattaforme digitali. Si chiede in particolare di valutare un adeguamento sostanziale dell'OLR 2 alle nuove tecnologie. Entrambe le mozioni mirano a prevenire distorsioni della concorrenza tra i nuovi fornitori di servizi di trasporto e l'attività tradizionale dei taxi. Nella motivazione della mozione 16.3068 è stato proposto di redigere un rapporto che illustri come reagire alle nuove offerte di servizi di trasporto.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha quindi incaricato la Scuola universitaria di scienze applicate di Zurigo (ZHAW) di analizzare l'evoluzione dei servizi di trasporto e di elaborare proposte per l'ulteriore sviluppo della legislazione. Lo studio⁶ esamina le nuove offerte di mobilità e la situazione giuridica in Svizzera e all'estero e, sulla base delle conoscenze acquisite, propone tre possibili opzioni.

- **Regolamentazione semplificata**

Una regolamentazione semplificata stabilirebbe come unico requisito un tempo massimo di guida, per esempio dieci ore nell'arco di 24 ore consecutive, e prevederebbe una registrazione unitaria dei fornitori di servizi di trasporto e dei loro veicoli, oltre a una specifica identificazione dei veicoli stessi. Eventualmente si potrebbe inoltre rinviare alle disposizioni della legge sul lavoro, che in tal caso dovrebbero essere rispettate sia dai conducenti dipendenti sia da quelli autonomi.

- **Deregolamentazione**

In caso di deregolamentazione, la Confederazione potrebbe rinunciare a disciplinare la durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti. In questo modo verrebbero meno i periodi di lavoro, guida e riposo previsti dall'OLR 2 e, in particolare, l'obbligo di dotare il veicolo di un tachigrafo. Inoltre non troverebbero applicazione altre prescrizioni, come l'esame di guida supplementare, i requisiti medici minimi più elevati e le visite mediche periodiche, e si eliminerebbe anche l'esecuzione cantonale del controllo della durata del lavoro, della guida e del riposo secondo la LCStr.

- **Regolamentazione alternativa**

Una regolamentazione alternativa potrebbe prevedere standard minimi a livello federale in materia di sicurezza, tutela dei lavoratori e protezione dei consumatori, la cui attuazione sarebbe affidata a organizzazioni private. Tutti i conducenti (autonomi o dipendenti) dovrebbero aderire a tali organizzazioni, a loro volta riconosciute e controllate da un'autorità di regolamentazione. Un'identificazione specifica dei veicoli faciliterebbe l'esecuzione nella circolazione stradale.

Il Parlamento ha trasmesso un altro intervento da attuare nell'ambito di questo progetto. Si tratta della mozione Nantermod 17.3924 Licenza di condurre. Stessi veicoli, stesse strade, stesse licenze con la quale il Parlamento incarica il Governo di presentare una bozza di modifica alla legislazione sulla circolazione stradale che preveda una licenza di condurre unica per qualsiasi uso delle autovetture (veicoli di categoria B). L'obiettivo è di abolire il permesso TPP in quanto i pericoli derivanti dai conducenti di tali veicoli sono esattamente gli stessi, indipendentemente dall'utilizzo.

1.2 La normativa proposta

Dopo aver esaminato approfonditamente diverse possibilità (cfr. n. 1.3), si propone qui una soluzione che, da un lato, mantiene invariata la durata del lavoro, della guida e del riposo prevista dall'OLR 2 e, dall'altro, abbassa le barriere all'ingresso nel settore dei fornitori di servizi di trasporto. Oggi l'accesso a questo settore è relativamente oneroso. Ciò rende difficile offrire servizi di trasporto come attività accessoria o con gradi di occupazione ridotti utilizzando il proprio veicolo privato. Tuttavia, proprio i conducenti di questo tipo risultano particolarmente interessanti per le piattaforme di intermediazione. I requisiti vigenti intralciano anche la diffusione del carpooling, dal momento che non è consentito richiedere tariffe superiori ai costi del veicolo e al rimborso spese del conducente.

Si propongono le seguenti agevolazioni:

⁶ Regulierung von Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten, Andreas Abegg et al., Winterthur, 16 dicembre 2020 (<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/fahrzeuge/berufsmaessige-personentransporte.html>)

- si propone di rinunciare al permesso TPP e quindi all'esame teorico e pratico supplementare per il trasporto professionale di persone con veicoli leggeri e automobili pesanti, per cui è richiesta non solo la licenza di condurre di categoria B (veicoli con un peso totale non superiore a 3500 kg e non più di 9 posti, compreso il conducente), ma anche la sottocategoria C1 (veicoli con un peso totale superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg e con non più di 9 posti compreso il conducente) o la categoria C (veicoli con un peso totale superiore a 7500 kg e con non più di 9 posti compreso il conducente). I titolari di una licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1 ottengono già oggi il permesso TPP senza dover sostenere ulteriori esami. Devono unicamente dimostrare una pratica di guida ineccepibile di un anno. Con la soppressione del permesso TPP viene meno anche questa prova, tornando a vantaggio soprattutto dei conducenti di ambulanze, che dopo aver conseguito la patente non devono più aspettare un anno prima di poter effettuare trasporti di malati;

L'attuale esame pratico ha lo scopo di garantire che i conducenti professionali dispongano delle conoscenze e delle capacità necessarie per trasportare persone in modo sicuro e avere una guida fluida anche in situazioni di stress. L'esame teorico verte sulle conoscenze relative alle norme in materia di durata del lavoro e del riposo e sull'uso del tachigrafo. L'ottenimento del permesso TPP comporta un notevole onere amministrativo, senza la prova di un netto miglioramento della sicurezza stradale. Chi ha superato l'esame pratico per la guida di una determinata categoria di veicoli è in grado di guidare i veicoli corrispondenti in modo sicuro, fluido e responsabile, per cui non è necessario un ulteriore esame pratico. Le conoscenze relative alle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo secondo l'OLR 2 possono essere acquisite autonomamente, senza un apposito esame teorico.

- Con l'abolizione del permesso TPP non sarà più necessario dimostrare un anno di pratica di guida ineccepibile, come finora richiesto per il rilascio del documento.
- Si rinuncia anche alla necessità di soddisfare i requisiti medici minimi più elevati (secondo gruppo medico) quale presupposto fondamentale per ottenere il permesso TPP. Tale esonero non si applica tuttavia ai titolari di licenze di condurre della categoria C e della sottocategoria C1, che devono continuare a soddisfare i requisiti medici minimi più elevati, indipendentemente dal fatto che effettuino trasporti a titolo professionale o non professionale. In futuro i tassisti non saranno del tutto esentati dai requisiti medici, ma dovranno soddisfare quelli minimi previsti per il conseguimento della licenza di condurre di categoria B (primo gruppo medico).
- A seguito dell'abolizione del permesso TPP e dei requisiti medici minimi più elevati, è soppresso anche l'obbligo delle visite di controllo periodiche, tranne per i titolari di licenze di condurre della categoria C e della sottocategoria C1.
- Al posto del tachigrafo, sarà possibile registrare la durata del lavoro, della guida e del riposo anche con un'applicazione elettronica sviluppata dall'industria privata che soddisfi determinati requisiti, in modo da garantire in particolare la sicurezza da manipolazioni e il facile accesso ai dati registrati da parte delle autorità di controllo. Un organismo accreditato dovrà verificare che tali requisiti siano soddisfatti.

Il progetto precisa inoltre gli obblighi dei conducenti nell'uso dell'applicazione elettronica, in particolare per quanto riguarda la registrazione continua dei dati, la protezione del terminale e la collaborazione con le autorità di controllo. Le violazioni delle disposizioni in materia di controllo, in particolare la registrazione o la memorizzazione impropria dei dati o la manipolazione del sistema, continueranno a essere punite con multe. In questo modo si garantisce che il controllo dei periodi di lavoro e di riposo rimanga efficace anche con i nuovi modelli commerciali digitali e che siano assicurati gli obiettivi degli interventi parlamentari, la sicurezza stradale e una concorrenza equa.

1.3 Alternative esaminate

Le alternative illustrate di seguito si riferiscono esclusivamente alle mozioni Nantermod 16.3066 e Derder 16.3068, in quanto non ve ne sono di specifiche per l'attuazione della mozione Nantermod 17.3924, in cui si chiede la soppressione del permesso TPP.

1.3.1 Deregolamentazione: restrizione del campo di applicazione dell'OLR 2

In una prima fase si è previsto di escludere i veicoli leggeri per il trasporto di persone e le automobili pesanti dal campo di applicazione dell'OLR 2, come proposto nella versione «deregolamentazione» della ZHAW. La durata del lavoro, della guida e del riposo non sarebbe, di conseguenza, più applicabile ai conducenti dei veicoli citati e verrebbe meno anche l'obbligo di installare il tachigrafo. Questa soluzione di ampia portata avrebbe dovuto essere attuata nell'ambito di una revisione della LCStr, dovendo modificare l'articolo 56 LCStr.

I conducenti di veicoli che effettuano trasporti professionali di persone con autovetture sarebbero soggetti alle disposizioni in materia di durata del lavoro e del riposo della legge del 13 marzo 1964⁷ sul lavoro, se in un rapporto d'impiego dipendente. I lavoratori autonomi potrebbero, in linea di principio, lavorare senza restrizioni e guidare un veicolo entro i limiti delle disposizioni in materia di circolazione stradale.

Questa variante sarebbe in linea con la mozione Nantermod 16.3066 e consentirebbe di attuare integralmente le richieste ivi formulate, adempiendo anche la mozione Derder 16.3068. Sarebbe conforme alla regolamentazione vigente nella maggior parte dei Paesi europei, che non prevedono disposizioni specifiche in materia di durata del lavoro, della guida e del riposo per i fornitori di servizi di trasporto. Anche in Svizzera diversi tipi di trasporto professionale di persone sono già oggi esentati dall'OLR 2, come per esempio il trasporto di lavoratori o di persone particolarmente vulnerabili come disabili o scolari, senza registrare ripercussioni negative.

La variante è stata presentata alle parti interessate nel corso di due eventi informativi tenutisi l'8 e il 14 gennaio 2019 a cui erano stati invitati rappresentanti delle autorità federali e cantonali, delle associazioni dei trasporti, delle associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, delle organizzazioni per la sicurezza stradale, delle associazioni per la tutela dei consumatori, dei maestri conducenti, della psicologia del traffico e del settore assicurativo. La grande maggioranza dei partecipanti ha respinto il progetto perché temeva un pregiudizio della sicurezza stradale e un peggioramento della protezione dei lavoratori nel tradizionale settore dei taxi. Non è stato presentato alcun parere scritto da parte delle organizzazioni contrarie. I link ai verbali degli eventi informativi sono stati pubblicati nella risposta del Consiglio federale all'interpellanza Nantermod 20.3954 Attuazione delle mozioni 16.3066 e 16.3068, chi decide cosa?.

Essendo stata ampiamente respinta, questa proposta è passata in secondo piano e in sede di consultazione viene proposto di perseguire un'altra soluzione. Al fine di verificare se oggi, dopo aver acquisito alcune esperienze con i nuovi fornitori di servizi di trasporto, la variante «Deregolamentazione» otterrebbe un più ampio sostegno, nel questionario viene formulata una domanda specifica al riguardo.

1.3.2 Autoregolamentazione regolamentata

Dopo aver constatato che la variante della deregolamentazione era difficilmente realizzabile, è stata esaminata una seconda opzione, in base alla quale anche i veicoli leggeri per il trasporto di persone e le automobili pesanti sarebbero esclusi dal campo di applicazione dell'OLR 2 e assoggettati solo agli standard minimi della Confederazione, che secondo lo studio della ZHAW sarebbero i seguenti:

- i fornitori di servizi di trasporto devono rispettare i periodi di lavoro, di guida e di riposo, in modo da garantire la sicurezza stradale;
- la tutela dei lavoratori è garantita dalla legge sul lavoro.
- la sicurezza dei passeggeri rientra nella tutela dei consumatori.

Tutti i conducenti (autonomi o dipendenti, che operano come taxi o servizio limousine) dovrebbero essere affiliati a un'organizzazione di regolamentazione dei servizi di trasporto (ORST). Gli intermediari di servizi di trasporto e le centrali taxi potrebbero costituire ciascuno un'organizzazione indipendente, mentre i tassisti autonomi potrebbero scegliere autonomamente a quale affiliarsi.

Le organizzazioni specificherebbero le norme relative alla durata del lavoro, della guida e del riposo in un regolamento e garantirebbero la tutela dei consumatori. Si occuperebbero altresì dell'esecuzione e controllerebbero che i conducenti affiliati rispettino gli obblighi legali e regolamentari.

⁷ RS 822.11

Le organizzazioni sarebbero a loro volta soggette alla supervisione di un'autorità di regolamentazione (p. es. l'USTRA), la quale riconoscerebbe l'organizzazione se quest'ultima:

- dispone di un regolamento per i propri membri che specifica la durata del lavoro, della guida e del riposo, nonché di un piano per la tutela dei consumatori,
- vigila sul rispetto del regolamento da parte dei conducenti affiliati,
- ha la propria sede in Svizzera e garantisce un'attività ineccepibile.

Inoltre, l'autorità di regolamentazione approverebbe i regolamenti dell'organizzazione, effettuerebbe controlli presso la stessa e presso i singoli conducenti e, in generale, gestirebbe i ricorsi contro l'organizzazione o i fornitori di servizi di trasporto.

I conducenti dovrebbero registrarsi presso l'autorità di regolamentazione e indicare a quale organizzazione sono affiliati. Sarebbero inoltre tenuti ad apporre sul proprio veicolo un contrassegno che riporti anche il nome dell'organizzazione responsabile e i relativi dati di contatto.

A prima vista, la soluzione sembra interessante perché permetterebbe al settore di autoregolamentarsi. Tuttavia, occorre chiedersi come si potrebbero giustificare le diverse regolamentazioni dei tempi di lavoro, guida e riposo da parte delle varie organizzazioni. Per motivi di sicurezza, tali periodi non possono essere stabiliti in modo diverso né dipendono dal fatto che si applichino a servizi di taxi o di limousine. Non appare quindi opportuno definirli in modo decentralizzato e farli approvare da un'autorità di regolamentazione, ma si ritiene più efficiente una precisazione a livello federale. Con la soluzione proposta, l'esecuzione verrebbe inoltre trasferita dalle autorità cantonali all'organizzazione di autoregolamentazione e alla Confederazione, senza che le autorità cantonali ne siano completamente esentate. Un fornitore di servizi di trasporto continuerebbe a essere controllato dalle autorità cantonali e, se del caso, dal proprio datore di lavoro, e in più anche dalla propria organizzazione e dalla Confederazione. Il trasferimento dell'esecuzione non è una priorità. Per la Confederazione, un tale sistema comporterebbe inoltre notevoli oneri aggiuntivi, che dovrebbero essere sostenuti prevalentemente dalla collettività. Inoltre, rinunciando a livello federale agli strumenti di controllo per la registrazione dei periodi di lavoro, guida e riposo, l'esecuzione diventerebbe molto più difficoltosa, meno efficiente e quindi meno efficace, motivo per cui si è abbandonata anche questa variante.

1.3.3 Regolamentazione semplificata

È stata esaminata anche la proposta presente nello studio di semplificare la regolamentazione vigente fissando un tempo massimo di guida, ad esempio di dieci ore, in un periodo di 24 ore consecutive e vietando di concedere l'uso di un'auto per fornire servizi di trasporto, per esempio per più di dieci ore, in un periodo di 24 ore consecutive. Questa regolamentazione si applicherebbe anche ai servizi di limousine e in particolare alle piattaforme di intermediazione. Inoltre, si potrebbe rimandare anche alle disposizioni della legge sul lavoro, che dovrebbero essere rispettate dai conducenti dipendenti e autonomi: dai primi come tempo di lavoro e di guida e dai secondi come tempo di guida. Per continuare a tenere conto delle peculiarità del settore dei servizi di trasporto, si potrebbero prendere in considerazione alcune deroghe alla legge sul lavoro a favore di questa attività (p. es. per quanto riguarda il lavoro domenicale). Tali disposizioni speciali per determinati gruppi di imprese o di dipendenti dovrebbero essere inserite nell'ordinanza 2 del 10 maggio 2000⁸ concernente la legge sul lavoro (OLL 2). Inoltre, si potrebbe imporre ai Cantoni di introdurre un obbligo di registrazione e di contrassegno per i servizi di taxi e limousine. Il permesso TPP non sarebbe più necessario per il trasporto di persone per veicoli con un massimo di nove posti (compreso il posto di guida), e precisamente a livello federale (art. 25 OAC), cantonale e comunale. I mezzi di controllo esistenti potrebbero essere semplificati parallelamente alle disposizioni materiali: invece del tachigrafo, il conducente potrebbe utilizzare un registro di guida per il periodo di lavoro in cui vengono prestati i servizi di trasporto, annotando le informazioni rilevanti e confermandole con la propria firma, in particolare numero di registrazione personale, identificazione del veicolo, durata del lavoro e delle pause, dettagli relativi a eventi particolari e richieste rifiutate.

Le disposizioni relative alla durata del lavoro, della guida e del riposo contenute nell'OLR 2 sono complesse per via delle numerose condizioni e deroghe applicate alle norme di base. Una riduzione delle

⁸ RS 822.112

complicate eccezioni relative alle pause o ai periodi di riposo comporterebbe norme più stringenti e una minore flessibilità per i conducenti soggetti all'OLR 2. Per evitare che ciò accada, lo studio propone anche di prevedere alcune deroghe alla legge sul lavoro a favore del settore. L'introduzione di ulteriori eccezioni renderebbe tuttavia le disposizioni della legislazione sul lavoro altrettanto complesse. L'esigenza di semplificare le prescrizioni non sarebbe quindi soddisfatta.

L'applicazione proposta della legislazione in materia di tutela dei lavoratori al tempo di guida dei conducenti autonomi dovrebbe essere considerata estranea al sistema. Di conseguenza, c'è da chiedersi se con questo approccio sia ancora necessario e opportuno fissare nell'OLR 2 un tempo massimo di guida, per esempio di dieci ore.

Con il trasferimento dei requisiti materiali dalla legislazione sulla circolazione stradale a quella sulla durata del lavoro, la frequenza dei controlli sulle strade e nelle aziende diminuirebbe notevolmente. Tuttavia, un elevato livello di controllo è fondamentale per garantire il rispetto delle disposizioni materiali da parte dei fornitori di servizi di trasporto. La diminuzione dei controlli è stata anche uno degli argomenti determinanti per il chiaro rifiuto della limitazione del campo di applicazione dell'OLR 2 nel corso degli eventi informativi.

L'obbligo di identificazione dei fornitori di servizi di trasporto è giustificato ai fini dei controlli da parte della polizia del commercio. Una disposizione in tal senso a livello federale costituirebbe un'ingerenza nelle competenze cantonali.

Per questi motivi è stata messa da parte anche questa variante.

1.3.4 Integrazione della nuova normativa proposta con l'obbligo di dotare il veicolo di un registratore di dati

È stata valutata e respinta l'introduzione dell'obbligo di installare un registratore di dati (RD) per gli utenti di un'applicazione elettronica su veicoli sprovvisti di tachigrafo o sistema EDR (registratore di dati evento). Mentre le informazioni fornite dal RD sulla velocità prima di un incidente contribuiscono ad aumentare la sicurezza stradale e producono effetti preventivi sul comportamento di guida, questi vantaggi sono controbilanciati dai costi elevati per l'installazione del dispositivo e dal basso numero di incidenti che coinvolgono le autovetture adibite al trasporto professionale di persone. Anche il modesto valore aggiunto delle indagini relative alla velocità prima di un incidente depone contro l'introduzione dell'obbligo di installazione di un RD. Considerando in particolare che dalla metà del 2024 è obbligatorio installare un sistema EDR su tutti i veicoli nuovi e che i veicoli attualmente utilizzati per il trasporto professionale di persone sono già dotati di un tachigrafo o di un RD, non si ritiene necessario introdurre l'obbligo di installare un RD per gli utenti di un'applicazione elettronica sui veicoli sprovvisti di tachigrafo o di sistema EDR. Un obbligo di questo tipo sarebbe anche in contrasto con le istanze della mozione Nantermod 17.3924.

1.4 Interventi parlamentari

La mozione Derder 16.3068 chiede un adeguamento della legislazione alle nuove tecnologie, mentre la mozione Nantermod 17.3924 chiede che i trasporti professionali di persone con autovetture possano essere effettuati con la licenza di condurre di categoria B senza esame supplementare e quindi la soppressione del permesso TPP. Queste due mozioni sono adempiute con le proposte di revisione e se ne può richiedere lo stralcio dal ruolo.

La deregolamentazione dell'OLR 2 richiesta nella mozione Nantermod 16.3066 (cfr. n. 1.3.1) viene sottoposta a discussione nel questionario come variante alla regolamentazione proposta. Anche se dovesse mancare il sostegno all'abrogazione dell'OLR 2, si chiederà comunque di togliere la mozione dal ruolo. Secondo l'articolo 122 capoverso 3 della legge sul Parlamento (LParl; RS 171.10), non è escluso lo stralcio dal ruolo di una mozione trasmessa qualora non sia più giustificato mantenere un mandato inadempito.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

A livello internazionale ed europeo, le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo si applicano ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci con un peso totale superiore a 3,5 t e ai veicoli per il

trasporto di persone immatricolati per più di nove persone. I veicoli interessati devono essere dotati di un tachigrafo. Le norme si applicano anche al traffico transfrontaliero.

Per i veicoli destinati al trasporto di persone con un massimo di nove posti, invece, non esistono norme in materia di durata del lavoro e del riposo, né a livello internazionale né europeo, e nei Paesi europei nemmeno livello nazionale. Sempre a livello internazionale ed europeo, non sono previste autorizzazioni speciali per il trasporto professionale di persone né requisiti medici minimi più elevati per i tassisti.

3 Commento ai singoli articoli e allegati

3.1 Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2)

Art. 14 lett. a^{bis}

Come strumento di controllo per il rispetto della durata del lavoro, della guida e del riposo vanno menzionate anche le iscrizioni nelle applicazioni elettroniche. Queste rappresentano ora un'alternativa al classico tachigrafo, purché si tratti di un'applicazione certificata ai sensi dell'articolo 16d.

Art. 16b Applicazione elettronica

La disposizione descrive scopo e caratteristica principale dell'applicazione elettronica. Si tratta di un programma software destinato alla registrazione, all'elaborazione, alla visualizzazione e alla trasmissione di informazioni relative ai periodi di lavoro, di guida e di riposo. Il programma può essere installato sul terminale o utilizzato tramite una rete di dati. L'applicazione elettronica deve essere sviluppata a livello privato; non è previsto alcun sviluppo o sostegno da parte della Confederazione.

Art. 16c Requisiti dell'applicazione elettronica

Il capoverso 1 descrive in dettaglio i requisiti tecnici necessari (lett. a–h). L'applicazione deve essere in grado di registrare i dati rilevanti per l'esecuzione, in particolare quelli di cui agli articoli 16g e 18 capoversi 5 e 6, che devono poter essere approvati elettronicamente (p. es. firma elettronica, MAS TAN, firma autografa sul display). Il momento della registrazione deve essere evidente, così come devono essere evidenti e documentate in modo comprensibile e verificabile eventuali modifiche dei dati.

I dati devono essere registrati e memorizzati automaticamente subito dopo l'inserimento. Occorre altresì garantire che le autorità di controllo competenti possano accedervi tramite un indirizzo Internet univoco, per esempio sotto forma di codice QR. Inoltre è previsto che i dati siano salvati automaticamente subito dopo l'inserimento. Per soddisfare i requisiti relativi all'esecuzione del diritto stradale, i dati registrati devono essere consultabili da parte degli utenti integralmente e illimitatamente per almeno 28 giorni. Ciò garantisce che l'obbligo già in vigore oggi di portare con sé i dischi degli ultimi 28 giorni (art. 16a OLR 2 in c.d. con art. 14c cpv. 1^{bis} OLR 1⁹) si applichi per analogia anche ai dati registrati elettronicamente. Trascorso tale periodo, i dati registrati elettronicamente possono essere cancellati o sovrascritti.

La protezione dei dati costituisce un elemento fondamentale: sia i dati stessi che la loro trasmissione devono essere protetti da manipolazioni e accessi non autorizzati. Alle autorità di controllo devono essere garantiti l'accesso semplice e diretto ai dati registrati nella forma illustrata nell'allegato 1 e il salvataggio sul posto con strumenti standardizzati. L'applicazione elettronica deve essere inoltre dotata di un numero progressivo per l'identificazione univoca della copia installata presso il conducente nonché dell'identificazione univoca del certificato valido.

Infine, il capoverso 2 prevede che l'applicazione, oltre alle funzioni obbligatorie descritte, possa presentare funzioni aggiuntive relative alla guida, purché ciò non comprometta la conformità con i requisiti stabiliti.

Art. 16d Certificazione dell'applicazione elettronica

Il presente articolo disciplina l'obbligo di certificazione dell'applicazione elettronica. Lo scopo è di garantire che vengano utilizzate solo applicazioni controllate e approvate da un organismo di certificazione indipendente con uno specifico accreditamento. Il capoverso 1 prescrive che, prima di essere utilizzata,

⁹ RS 822.221

l'applicazione venga obbligatoriamente presentata a un organismo conforme ai requisiti di cui all'articolo 16e. L'organismo di certificazione competente è tenuto a verificarne la conformità in base ai requisiti di cui all'articolo 16c secondo uno schema di certificazione che deve elaborare basandosi sulle direttive di cui all'allegato 2 numero 2. Se l'esame ha esito positivo, viene rilasciato un certificato con validità massima di cinque anni.

Il capoverso 2 integra tale obbligo stabilendo che ogni modifica sostanziale delle funzioni deve essere seguita da una verifica e da un'approvazione, al fine di garantire la conformità continua. Le modifiche da considerarsi sostanziali sono specificate nell'allegato 2 numero 2.10. Inoltre, il titolare del certificato è tenuto a segnalare annualmente eventuali eventi che indicano possibili malfunzionamenti. In questo modo viene introdotto un meccanismo di controllo che aumenta la certezza del diritto, garantisce a lungo termine la qualità dei sistemi e previene gli abusi operativi.

Il capoverso 3 consente, su richiesta del titolare del certificato, una proroga della validità per altri cinque anni, a condizione che un audit confermi l'adempimento dei requisiti.

Il capoverso 4 precisa che il tribunale civile è competente per la valutazione delle controversie contrattuali tra l'organismo di certificazione e il richiedente o il titolare del certificato.

Art. 16e Requisiti dell'organismo di certificazione

La disposizione stabilisce i requisiti posti all'organismo di certificazione. Le certificazioni possono essere rilasciate solo da istituzioni accreditate secondo la norma internazionale ISO/IEC 17065:2012¹⁰, che comprende gli ambiti della crittografia, comunicazione sicura, protezione dei dati e sicurezza delle applicazioni mobili (lett. a), e conformi ai requisiti di cui all'allegato 2 (lett. b). Gli accreditamenti secondo la norma citata vengono effettuati in Svizzera dal Servizio di accreditamento svizzero secondo le disposizioni dell'ordinanza sull'accREDITamento e sulla designazione (OAccD¹¹). I requisiti della presente disposizione sono tuttavia soddisfatti anche nel caso di un organismo di accREDITamento estero designato.

L'accREDITamento richiesto garantisce che l'organismo di certificazione disponga delle competenze tecniche necessarie e rispetti standard uniformi. Tuttavia, non è richiesto né previsto alcun accREDITamento per i requisiti di cui all'allegato 2. Considerata l'attuale situazione di mercato e la destinazione d'uso dell'applicazione elettronica, un accREDITamento formale e costoso degli organismi di certificazione non risulterebbe adeguato specificatamente per questo caso. Inoltre, le applicazioni coperte da questo sistema non sono considerate rilevanti per la sicurezza né legate a procedure di pagamento e non richiedono pertanto lo stesso livello di vigilanza di sistemi critici o finanziari.

Art. 16f Condizioni di utilizzo dell'applicazione elettronica

Il presente articolo si concentra sulle condizioni di utilizzo dell'applicazione da parte dei conducenti. Il capoverso 1 precisa che per il trasporto professionale di persone possono essere impiegati veicoli aventi un'iscrizione di cui all'articolo 80 capoverso 2 OAC ma non dotati di tachigrafo. Per la prima volta si crea espressamente la possibilità di effettuare la registrazione obbligatoria dei periodi di guida e di riposo con uno strumento elettronico senza tachigrafo.

Il capoverso 2 stabilisce che un'applicazione può essere utilizzata solo dopo averne comunicato il numero di identificazione all'USTRA e che un conducente può impiegare al massimo due applicazioni contemporaneamente. Questi requisiti hanno lo scopo di limitare le possibilità di abuso delle applicazioni elettroniche.

Il capoverso 3 obbliga i conducenti a mantenere sempre aggiornata allo stato attuale della tecnica la protezione del terminale contro accessi non autorizzati e a garantire una protezione meccanica e un'alimentazione elettrica sufficienti.

¹⁰ www.iso.org > search: 17065

¹¹ RS 946.512

Infine, il capoverso 4 obbliga i conducenti ad assistere le autorità di controllo, su richiesta, nell'accesso diretto all'applicazione.

Art. 16g Registrazione dei periodi di lavoro, di guida e di riposo nell'applicazione elettronica

Il capoverso 1 obbliga il conducente a inserire i dati di cui all'articolo 18 capoversi 5 e 6 e a verificare la correttezza delle registrazioni automatiche. Le registrazioni possono essere effettuate in forma semplice, ma devono essere complete e continue e comprendere i periodi di lavoro, di guida e di riposo nonché il chilometraggio. I dati relativi alla posizione o le coordinate GPS non vengono registrati. I dati trattati nell'applicazione elettronica non consentono alcuna profilazione né una profilazione ad alto rischio ai sensi dell'articolo 5 lettere f e g LPD.

I capoversi 2 e 3 disciplinano gli obblighi dei conducenti professionali nel caso di spostamenti privati con veicoli destinati al trasporto professionale di persone effettuati sia dai conducenti stessi, sia da terzi: tali tragitti devono essere contrassegnati nell'applicazione elettronica prima di mettersi in viaggio, immettendo inizio, fine e chilometraggio. Nel caso di un viaggio privato effettuato da terzi, prima di riprendere servizio, il conducente professionale deve registrare la differenza chilometrica con l'indicazione «altro conducente».

Il capoverso 4 obbliga i conducenti a mettere a disposizione del datore di lavoro i periodi di lavoro, di guida e di riposo registrati elettronicamente, al più tardi il primo giorno di lavoro della settimana successiva, al fine di garantire un controllo tempestivo e una documentazione completa. Il datore di lavoro è così in grado di rispettare i requisiti di legge in materia di osservanza delle prescrizioni concernenti la durata del lavoro, della guida e del riposo, in particolare per quanto riguarda la conservazione e l'analisi di tali dati, e di fornire, su richiesta, le relative prove.

Art. 19 cpv. 7

È consentito omettere la compilazione del libretto di lavoro se viene impiegata un'applicazione elettronica che permette di registrare i periodi di lavoro, di guida e di riposo. Se l'applicazione non funziona temporaneamente, la registrazione deve continuare a essere effettuata nel libretto di lavoro. Pertanto, non decade l'obbligo di avere sempre a bordo un libretto di lavoro.

Art. 21 cpv. 1 e 2, 22 cpv. 3–5 e 23 cpv. 3 lett. b^{bis}

Con queste disposizioni alcuni obblighi relativi al tachigrafo, in particolare a carico del datore di lavoro, vengono estesi alle applicazioni elettroniche. Per esempio, l'articolo 21 capoverso 1 stabilisce che anche le registrazioni nell'applicazione elettronica devono essere considerate come documenti a disposizione del datore di lavoro per il monitoraggio. Inoltre, sono state apportate modifiche formali agli articoli 22 capoversi 3–5 e 23 capoverso 3.

Art. 28 cpv. 2 lett d, e ed f

La disposizione concernente la multa in caso di violazioni delle disposizioni sul controllo (art. 15–23) viene estesa alle applicazioni elettroniche. In particolare, possono essere multati coloro che non registrano i dati prescritti o li registrano in modo errato nell'applicazione elettronica, manipolano il sistema globale (applicazione e dati) in modo da fornire dati errati o utilizzano applicazioni elettroniche non certificate.

Art. 32 cpv. 1^{bis}

La disposizione attribuisce all'USTRA la competenza di aggiornare autonomamente gli allegati dell'ordinanza. Ciò è accettabile in quanto presentano un elevato contenuto tecnico. In tal modo si garantisce un adeguamento rapido e flessibile ai nuovi sviluppi tecnici.

3.2 Allegato 1 OLR 2

L'allegato 1 contiene i moduli per la presentazione dei periodi di lavoro, di guida e di riposo giornalieri e settimanali in sede di controllo. Queste disposizioni devono essere prese in considerazione nello

sviluppo di un'applicazione elettronica (art. 16c cpv. 1 lett. f) in modo da garantire che i dati provenienti da diverse applicazioni vengano presentati alle autorità esecutive in modo uniforme.

3.3 Allegato 2 OLR 2

Quest'allegato è destinato all'organismo di certificazione (art. 16d cpv. 1 e 16e).

Il numero 1 precisa i requisiti posti all'organismo di certificazione. Sulla base dei requisiti dell'OLR 2, l'organismo sviluppa e gestisce lo schema di certificazione, specifica i criteri di verifica e si basa su norme internazionali quali i Criteri generali per la valutazione della sicurezza informatica SN EN ISO/IEC 15408:2022 *Information security, cybersecurity and privacy protection – Evaluation criteria for IT security (Common Criteria)*, le norme SN EN ISO/IEC 62443-4-1:2018 e 62443-4-2:2019 *IT-Sicherheit für industrielle Automatisierungssysteme*, SN EN ISO/IEC 27034:2022 *Information technology – Security techniques – Application security* e NF EN ETSI 303645:2024 *CYBER – Cybersécurité pour l'Internet des objets grand public: Exigences de base*¹², nonché *Mobile Application Security Verification Standard (MASVS) v2.1.0 dell'Open Worldwide Application Security Project (OWASP)*¹³. Collabora con diversi attori, tra cui servizi di accreditamento nazionali, rappresentanti del settore e altri organismi di certificazione, tenendo conto dei requisiti dell'OLR 2.

Tutte le parti coinvolte nella certificazione sono tenute a mantenere la neutralità ed evitare conflitti di interesse. Le informazioni confidenziali come il codice sorgente e i documenti relativi alla sicurezza, ovvero i processi e i test impiegati per lo sviluppo dell'applicazione, rimangono protette.

Il numero 2 descrive gli elementi della verifica di conformità. I requisiti tecnici si basano sui *Common Criteria* e sul MASVS V2.1.0 dell'OWASP. Quest'ultimo offre un quadro riconosciuto per i test di sicurezza delle applicazioni mobili, al fine di garantire la protezione dalle minacce attuali.

Poiché le applicazioni mobili di cui all'OLR 2 dipendono da hardware e sistemi operativi esterni, la procedura di verifica è strutturata come una combinazione di valutazione del prodotto e del processo. La pianificazione delle verifiche viene effettuata congiuntamente dall'organismo di certificazione e dal richiedente. Nella prima fase, tutti i documenti rilevanti per la sicurezza vengono verificati sulla base di standard riconosciuti. Il livello di approfondimento della verifica varia da una verifica di base a una verifica critica fino a un controllo a campione. I metodi di verifica comprendono test propri, convalida mediante rapporti esterni e osservazione di test in cui vengono riprodotti e documentati singoli controlli.

Prima dell'osservazione di test, devono essere resi noti i piani dei test e gli strumenti e ne vanno verificati idoneità e capacità dimostrativa. Durante la verifica, il responsabile si assicura che tutte le disposizioni siano rispettate e che eventuali scostamenti siano documentati. Gli osservatori non intervengono attivamente nel processo. Al termine, il risultato viene documentato in modo dettagliato.

In una seconda fase viene effettuato un audit che deve essere sottoposto a diverse revisioni e, in caso di esito positivo, può essere rilasciato un certificato.

Dopo la prima certificazione è previsto un monitoraggio annuale al fine di verificare come sono gestiti gli incidenti e le modifiche e come vengono eseguiti gli audit. Se il monitoraggio rileva delle carenze, il certificato può essere temporaneamente sospeso. Mancanze gravi o non risolte ne comportano invece il ritiro. Il titolare del certificato ne è in ogni caso informato per iscritto. Se necessario, vengono effettuate verifiche successive per garantire che l'applicazione continui a soddisfare le disposizioni di legge.

Il numero 3 si riferisce alla modifica dei requisiti dei prodotti. L'organismo di certificazione deve informare il titolare del certificato qualora la modifica richieda una nuova verifica dell'applicazione.

3.4 Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)

Art. 5a^{bis} cpv. 1 lett. b n. 1 e 2, lett. c n. 2 e 3, art. 5k cpv. 1, art. 7 cpv. 1, art. 8 cpv. 5, art. 11 cpv. 1, frase introduttiva, art. 11b cpv. 1, 2 e 3 lett. a e b, art. 27 cpv. 1 lett. a, all. 1 secondo gruppo, lett. c e n. 8, all. 2a, titolo, all. 3 n. 2.1, all. 3a lett. A, all. 4, titolo, n. 1, 2.1, 3 sottosezione, 4 e 6

¹² Le norme possono essere consultate gratuitamente e scaricate a pagamento presso l'Associazione svizzera di normalizzazione (SNV), Sulzerallee 70, 8404 Winterthur; www.snv.ch (in parte disponibile solo in inglese o in francese).

¹³ Consultabile sul sito: <https://mas.owasp.org> > MASVS (versione 2.1.0).

Il permesso TPP viene abolito e, di conseguenza, può essere eliminata la dicitura «permesso per il trasporto professionale di persone». Poiché il permesso garantiva che i candidati all'abilitazione a maestro conducente e i titolari di tale abilitazione avessero effettuato i necessari controlli medici, occorre ora menzionare esplicitamente l'abilitazione a maestro conducente (art. 5a^{bis} cpv. 1 lett. b n. 1 e 2, art. 27 cpv. 1 lett. a e all. 1, 2a, 3, 3a).

Art. 8 cpv. 4

Poiché il permesso TPP viene abolito, non è più necessario dimostrare una pratica di guida ineccepibile per il suo conseguimento.

Art. 24c lett. a

Con l'abolizione del permesso TPP non è più necessaria la relativa annotazione (codice 121 o 122) nella licenza di condurre delle persone autorizzate al trasporto di persone a titolo professionale con veicoli delle categorie B o C, delle sottocategorie B1 o C1 o della categoria speciale F.

Le persone che al momento dell'entrata in vigore della nuova normativa sono già in possesso di un permesso TPP non dovranno far cancellare la relativa indicazione dalla licenza di condurre. Non saranno pertanto invitati dalle autorità cantonali a consegnare il documento per effettuare tale modifica (a pagamento). La presenza dell'indicazione non comporta svantaggi.

Dopo l'abolizione del permesso TPP, non più menzionato nell'articolo 27 capoverso 1 lettera a né nell'allegato 1 AP-OAC, i titolari di una licenza di condurre della categoria B (e quindi anche della sottocategoria B1 e della categoria speciale F) che non fanno cancellare il codice 121 o 122 non dovranno comunque più sottoporsi alle visite di controllo di idoneità alla guida più frequenti e quindi soddisfare i requisiti minimi più elevati del secondo gruppo medico di cui all'allegato 1 AP-OAC. Dall'entrata in vigore della nuova normativa, i titolari di una licenza di condurre della categoria B dovranno sottoporsi a una visita di controllo biennale a partire dal compimento del 75° anno di età conformemente all'articolo 27 capoverso 1 lettera b OAC e soddisfare i requisiti minimi del primo gruppo medico di cui all'allegato 1 AP-OAC.

I titolari di una licenza di condurre della categoria C o della sottocategoria C1 dovranno sottoporsi a visite di controllo di idoneità alla guida più frequenti anche dopo l'abolizione del permesso TPP e soddisfare i requisiti minimi più elevati del secondo gruppo medico (art. 27 cpv. 1 lett. a e all. 1 AP-OAC), a prescindere dalla presenza o meno del codice 121 o 122 in corrispondenza della categoria B. Tale regolamentazione è già prevista dalla normativa vigente (art. 27 cpv. 1 lett. a e all. 1 OAC) e non sarà modificata.

L'autorità cantonale provvederà a cancellare l'indicazione solo su richiesta del titolare della licenza di condurre.

Non sono necessarie disposizioni transitorie, cfr. la sezione «Diritto transitorio (visite di controllo di idoneità alla guida)».

Titolo prima dell'art. 25 e art. 25

Il permesso TPP viene abolito rendendo obsoleta la sua base giuridica nell'OAC.

Art. 27 cpv. 1 lett. a, parte introduttiva

Con l'abolizione del permesso TPP, chi trasporta a titolo professionale persone con veicoli della licenza di condurre della categoria B, della sottocategoria B1 o della categoria speciale F non è più tenuto a sottoporsi periodicamente a visite di controllo di idoneità alla guida. Chi trasporta persone a titolo professionale con automobili pesanti (categoria C o sottocategoria C1) o chi è titolare di un'abilitazione a maestro conducente non necessita più di un permesso TPP, è tuttavia ancora soggetto all'obbligo di sottoporsi a regolari visite di controllo di idoneità alla guida (art. 27 cpv. 1 lett. a OAC).

Art. 42 cpv. 2, 2^{ter} e cpv. 3^{bis} lett. b

Cpv. 2, primo periodo: si effettua un semplice adeguamento formale.

Cpv. 2, secondo periodo: secondo la direttiva UE sulla patente di guida¹⁴, con la patente della categoria europea B è consentito anche il trasporto professionale di persone. Il diritto interno degli Stati membri può tuttavia prescrivere ulteriori permessi speciali per il trasporto professionale di persone con taxi (p. es. Germania «Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung»; Austria «Ausweis für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw»; Francia «certificat de capacité professionnelle [CCPCT]»; Italia «certificato di abilitazione professionale per taxi»). Tali documenti devono essere esibiti su richiesta anche durante viaggi in Svizzera, al fine di dimostrare l'autorizzazione al trasporto professionale di persone. Al momento della conversione della patente straniera in una svizzera (art. 42 cpv. 3^{bis} lett. a OAC) non sarà più riportato il permesso TPP, poiché la categoria B svizzera autorizza senza ulteriori condizioni al trasporto professionale di persone. Ciononostante, dovranno essere rispettate le disposizioni cantonali e comunali relative al trasporto professionale di persone con veicoli a motore delle categorie di licenza di condurre B o C, delle sottocategorie B1 o C1 o della categoria speciale F (p. es. disposizioni relative alle autorizzazioni per i conducenti di taxi).

Capoverso 2^{ter}: riprende senza modifiche il diritto vigente (art. 42 cpv. 2, secondo periodo OAC).

Cpv. 3^{bis} lett. b: è eliminato «o di un permesso secondo l'articolo 25», in quanto si riferisce al permesso TPP, che viene abolito.

Diritto transitorio (trasporto professionale di persone con veicoli a motore delle categorie di licenza di condurre B o C, delle sottocategorie B1 o C1 o della categoria speciale F)

Per le persone che al momento dell'entrata in vigore della nuova normativa non sono in possesso di un permesso TPP, la nuova normativa si applica senza che esse debbano soddisfare ulteriori condizioni. Non sono pertanto necessarie disposizioni transitorie. Si possono presentare i casi di seguito descritti.

I titolari della categoria B senza codice 121 o 122 possono effettuare trasporti professionali di persone. Poiché la categoria B autorizza anche alla guida di veicoli a motore della sottocategoria B1 e della categoria speciale F (art. 4 cpv. 1 OAC), questi soggetti possono trasportare persone a titolo professionale anche con veicoli a motore di tali categorie.

I titolari (della categoria C e) della sottocategoria C1 possiedono anche la categoria B senza il codice 121 o 122 (all. 12 cifra I lett. c n. 1 e lett. h n. 1 OAC) e possono effettuare trasporti professionali di persone con la categoria B, la categoria C (se disponibile), le sottocategorie B1 e C1 e la categoria speciale F.

I titolari della categoria B senza codice 121 o 122 e della sottocategoria D1 con i codici 3,5t e 106 possono effettuare trasporti professionali di persone con veicoli a motore della categoria B, della sottocategoria B1 e della categoria speciale F. Avendo ottenuto (la categoria B e) la sottocategoria D1 con i codici 3,5t e 106 alla conversione della licenza di condurre cartacea (blu) della categoria B/D2, possono inoltre trasportare persone a titolo professionale anche con minibus (nel traffico interno anche con più di 16 posti oltre al posto di guida).

I titolari della categoria B senza codice 121 o 122, della sottocategoria C1 e della sottocategoria D1 con codice 106 possono effettuare trasporti professionali di persone con veicoli a motore della categoria B, delle sottocategorie B1 e C1 e della categoria speciale F. Queste persone hanno a suo tempo superato un esame pratico di guida con un autoveicolo pesante (peso totale superiore a 3,5 t) poiché hanno ottenuto la sottocategoria D1 con il codice 106:

- a) mediante la conversione della licenza di condurre cartacea (blu) delle categorie B/D2 e C1; oppure
- b) mediante la conversione della licenza di condurre cartacea (blu) delle categorie B/D2 e il conseguimento della sottocategoria C1 dopo il 1° aprile 2003.

Possono anche effettuare i trasporti professionali di persone con autobus con non più di 16 posti oltre al posto di guida e con minibus (nel traffico interno anche con più di 16 posti oltre al posto di guida).

Chi possiede la sottocategoria D1 con il codice 106 e la categoria C può anche trasportare a titolo professionale persone con autoveicoli pesanti con non più di otto posti.

¹⁴ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida, versione consolidata del 1° novembre 2020, GU L 403 del 30 dic. 2006, pag. 18.

Diritto transitorio (visite di controllo di idoneità alla guida)

Le persone che al momento dell'entrata in vigore della nuova normativa sono in possesso di un permesso TPP ma non di una categoria di licenza di condurre per trasporti professionali non saranno più tenute a sottoporsi a visite di controllo fino al compimento del 75° anno di età. Da questo momento in poi dovranno sottoporsi a visite mediche biennali e soddisfare i requisiti minimi del primo gruppo medico di cui all'allegato 1 AP-OAC. Non è necessaria una disposizione transitoria.

Nel «periodo di promemoria» di cui all'articolo 27 capoverso 1^{bis} lettere a e c OAC ci saranno persone da convocare per la visita di controllo di idoneità alla guida. Tuttavia, con l'entrata in vigore della nuova normativa la visita medica non sarà più necessaria. Le modalità dettagliate di attuazione non devono però essere stabilite in modo uniforme per tutta la Svizzera nell'OAC, ma rientrano nelle attività operative delle autorità cantonali, cui spetta il compito di garantire che nessuno sia convocato o tenuto a sottoporsi a una visita di controllo di idoneità alla guida a causa del possesso di un permesso TPP. Un'autorità cantonale può, per esempio, convocare per un controllo medico i titolari di un permesso TPP che non possiedono categorie di licenza di condurre per trasporti professionali solo se il risultato è richiesto prima dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni.

All. 1, 2a, 3, 3a e 4

In questi allegati, i riferimenti riportati sotto i relativi numeri sono indicati in modo più preciso e, poiché il permesso TPP viene abolito, viene eliminata la dicitura «permesso per il trasporto professionale di persone». Inoltre, negli allegati 1, 2a, 3 e 3a viene esplicitamente menzionata l'abilitazione a maestro conducente perché i titolari devono continuare a soddisfare i requisiti medici minimi più elevati (secondo gruppo medico), non più garantiti dal permesso TPP.

All. 12

Cifra III lett. G: il permesso TPP viene abolito; di conseguenza, non è più necessario un esame pratico di guida per conseguirlo.

Cifra IV, frase introduttiva e secondo trattino e cifra V (Trasporto professionale di persone con veicoli leggeri adibiti al trasporto di persone): non essendo più necessario l'esame pratico di guida per ottenere il permesso TPP, sono soppressi anche i requisiti relativi a durata dell'esame, distanza percorsa e veicolo per l'esame. La frase introduttiva subisce solo una modifica formale.

3.5 Ordinanza sui maestri conducenti (OMaeC)

Art. 2 lett. e

Poiché in futuro non sarà più necessario il permesso TPP, non occorre più menzionare le lezioni di guida per ottenerlo.

Art. 4 lett. b e c

Data l'abolizione del permesso TPP, la relativa formazione non è più necessaria e non sarà più parte integrante dell'abilitazione a maestro conducente delle categorie B e C.

Art. 5 cpv. 1 lett. c

Data l'abolizione del permesso TPP, il suo possesso non sarà più un requisito per l'ottenimento dell'abilitazione a maestro conducente delle categorie B e C.

I titolari di un'abilitazione a maestro conducente devono soddisfare i requisiti medici minimi più elevati del secondo gruppo medico (all. 1 OAC). Nel diritto vigente questo requisito è garantito dal permesso TPP, necessario per ottenere l'abilitazione (art. 5 cpv. 1 lett. c OMaeC), ai cui titolari si applicano requisiti medici minimi più elevati (all. 1 OAC). Poiché il permesso TPP è abolito, nell'OMaeC occorre precisare che i titolari di un'abilitazione a maestro conducente devono soddisfare i requisiti medici minimi del secondo gruppo medico (all. 1 OAC). I requisiti rimangono invariati e non vengono inaspriti.

Art. 8

Oggi i maestri conducenti devono essere in possesso del permesso TPP secondo l'articolo 25 OAC e quindi soddisfare anche i requisiti medici minimi più elevati previsti per il suo conseguimento. Poiché il permesso TPP è abolito, nell'articolo 8 occorre esplicitare che, per esercitare la professione, i maestri conducenti devono soddisfare i requisiti medici minimi del secondo gruppo medico (all. 1 OAC). I requisiti rimangono invariati e non vengono inaspriti.

Art. 27 lett. a

Oggi l'autorità cantonale deve revocare per un periodo indeterminato l'abilitazione di un maestro conducente se questi non è più in possesso del permesso TPP. Nella maggior parte dei casi il permesso TPP è ritirato perché non sono più soddisfatti i requisiti medici minimi più elevati richiesti.

Data l'abolizione del permesso TPP, occorre adattare la disposizione relativa alla revoca dell'abilitazione a maestro conducente indicando come motivo non più la perdita del permesso TPP ma il mancato soddisfacimento dei requisiti medici minimi del secondo gruppo medico (all. 1 OAC).

3.6 Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 100 cpv. 1^{bis}

Secondo l'articolo 100 capoverso 1 lettera b, i veicoli i cui conducenti sono soggetti all'OLR 2 devono essere muniti di tachigrafo. Con la nuova normativa, tale obbligo decade se il conducente registra la durata del lavoro e del riposo con un'applicazione elettronica secondo l'articolo 16b OLR 2.

3.7 Ordinanza su un'entrata in vigore parziale della modifica del 17 marzo 2023 della legge federale sulla circolazione stradale

Articolo unico

Con il nuovo articolo 25 capoverso 2^{bis} LCStr, approvato dal Parlamento il 17 marzo 2023, il Consiglio federale riceve la competenza di autorizzare, in sostituzione degli apparecchi per la registrazione della durata della guida, della velocità e simili, altri strumenti quali programmi elettronici su unità mobili e di stabilire le relative condizioni e i requisiti. Questa disposizione entrerà in vigore nell'ambito della presente procedura di revisione e fungerà da base per l'adeguamento dell'OLR 2.

Nell'ambito della revisione parziale della LCStr, il Parlamento ha approvato ulteriori modifiche che non hanno ancora potuto essere messe in vigore perché richiedono una concretizzazione a livello di ordinanza. Si prevede che entrino in vigore entro il 2026.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

Le modifiche proposte non hanno ripercussioni dal punto di vista finanziario, del personale o di altro tipo per la Confederazione. Quest'ultima non partecipa allo sviluppo né alla manutenzione di applicazioni elettroniche per la registrazione della durata del lavoro, della guida e del riposo.

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

Con l'abolizione del permesso TPP, i Cantoni non dovranno più sostenere i costi legati all'esecuzione dei relativi esami, alla gestione del questionario necessario a tal fine, al rilascio dei permessi, alla verifica periodica del mantenimento dei requisiti da parte dei titolari e, se del caso, alla revoca del permesso. I Cantoni non dovranno più verificare le prove relative ai requisiti medici minimi più elevati né convocare i titolari di licenza di condurre interessati per le visite di controllo periodiche.

Durante i controlli stradali, le forze di polizia dovranno ricorrere anche ad applicazioni elettroniche. La rappresentazione nelle applicazioni certificate è molto più chiara e facile da controllare rispetto, per esempio, ai dischi analogici dei tachigrafi tradizionali. Nel complesso gli oneri dei controlli di polizia su strada non dovrebbero pertanto subire variazioni significative.

L'abbassamento delle barriere all'ingresso nel settore comporterà un tendenziale aumento dell'offerta di trasporti professionali e, in particolare, di carpooling. La diffusione del carpooling può contribuire a ridurre il traffico nei centri urbani e negli agglomerati e garantire un migliore collegamento delle regioni di montagna.

L'abolizione del permesso TPP semplifica il reclutamento di conducenti di ambulanze, in quanto dopo aver ottenuto la licenza di condurre non dovranno più aspettare un anno prima di poter effettuare trasporti di malati.

Le modifiche proposte non hanno alcuna ripercussione sulle competenze dei Cantoni (e dei Comuni) in materia di sorveglianza delle attività commerciali e in particolare sulle loro prescrizioni in materia (p. es. licenze di taxi) per il trasporto professionale di persone con autovetture (taxi e servizi di limousine).

4.3 Effetti sull'economia

Le modifiche proposte facilitano l'offerta di servizi di trasporto professionali e tendono ad ampliare il mercato dei fornitori, con effetti sostanzialmente positivi sulla concorrenza. L'abolizione del permesso TPP a livello federale comporta una deregolamentazione del settore a vantaggio dell'economia. In particolare, si riducono gli ostacoli all'offerta di servizi di trasporto come attività accessoria, contribuendo così a contrastare la carenza di professionisti.

I fornitori di visite mediche di controllo e i maestri conducenti perderanno un campo di attività. D'altro canto però i maestri conducenti non saranno più tenuti ad acquisire un permesso TPP.

4.4 Ripercussioni sulla sicurezza stradale

Non si prevedono ripercussioni negative sulla sicurezza stradale. La sicurezza dei veicoli e la qualità della formazione dei conducenti sono costantemente aumentate. Il forte calo degli incidenti gravi registrato dagli anni Settanta riguarda anche i veicoli adibiti al trasporto professionale di massimo nove persone.

Nel 2024 solo lo 0,28 per cento dei tassisti (570 su circa 204 100 persone) ha dovuto rinunciare al permesso TPP per non aver soddisfatto i requisiti medici minimi. Non c'è quindi da temere un notevole peggioramento della sicurezza stradale. Con la modifica normativa i conducenti non sono completamente esenti da requisiti, ma devono soddisfare i requisiti medici minimi previsti per la licenza di condurre di categoria B. Per quanto riguarda i pochi trasporti professionali di persone effettuati con licenza di condurre di categoria C o C1, non si prevedono conseguenze negative sulla sicurezza stradale a causa dell'eliminazione dell'obbligo di dimostrare una pratica di guida ineccepibile: nel periodo 2021–2023¹⁵ nessuno dei conducenti in possesso della categoria C e della sottocategoria C1 con permesso TPP alla fine del 2020 ha causato incidenti gravi durante un trasporto professionale di persone.

4.5 Ripercussioni sulla società e sull'ambiente

Il tendenziale ampliamento del mercato dei fornitori potrebbe comportare una riduzione dei prezzi delle offerte di servizi di trasporto e un aumento degli spostamenti in automobile. Si presume che le modifiche proposte non abbiano ripercussioni significative sulla società e sull'ambiente.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Secondo l'articolo 182 capoverso 2 della Costituzione federale del 18 aprile 1999¹⁶ (Cost.), il Consiglio federale provvede all'esecuzione della legislazione e, secondo l'articolo 182 capoverso 1 Cost., emana norme di diritto sotto forma di ordinanza, per quanto ne sia autorizzato dalla Costituzione o dalla legge.

L'articolo 56 LCStr stabilisce, tra le altre cose, che l'Esecutivo disciplina la durata del lavoro e della presenza dei conducenti professionali di veicoli a motore e provvede a un controllo efficace dell'osservanza di queste disposizioni. L'abrogazione dell'OLR 2 per il trasporto professionale di persone con autovetture richiederebbe un previo adeguamento della legge. Le modifiche proposte relative al permesso TPP e ai requisiti medici minimi rientrano invece nella competenza del Governo, il quale, secondo l'articolo 15 capoverso 4 LCStr, può emanare prescrizioni relative alla formazione dei conducenti di veicoli a motore. Il Consiglio federale non è tenuto a prescrivere un permesso per il trasporto professionale di persone né a stabilire requisiti medici più elevati per i conducenti professionali rispetto a quelli non professionali. Secondo l'articolo 25 capoverso 2 lettera i LCStr, emana prescrizioni relative agli apparecchi per la registrazione del tempo di guida, della velocità e simili, in particolare per il controllo del tempo di lavoro dei conducenti professionali e, se necessario, per i veicoli di persone sanzionate per eccesso di velocità. L'articolo 25 capoverso 2^{bis} LCStr, nella versione del 17 marzo 2023¹⁷, stabilisce inoltre che il Collegio può autorizzare, in sostituzione dei dispositivi di registrazione di cui al capoverso 2 lettera i, altri strumenti quali programmi elettronici su unità mobili e stabilire le relative condizioni e i requisiti.

Le modifiche rientrano pertanto nel mandato legislativo e nella competenza del Consiglio federale.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

A livello internazionale non è previsto un permesso speciale per il trasporto professionale di persone. Non sono previsti nemmeno requisiti medici minimi più elevati per i tassisti. Le modifiche proposte non violano gli obblighi internazionali della Svizzera.

¹⁵ Fonte: Analisi del sistema d'informazione sugli incidenti stradali dell'USTRA

¹⁶ RS 101

¹⁷ FF 2023 791

5.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 182 capoverso 1 Cost., il Consiglio federale emana norme di diritto sotto forma di ordinanza.