



Berna, 14 maggio 2025

Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale in merito a deroghe al divieto di circolazione domenicale e notturna, permessi per i trasporti eccezionali e manifestazioni sportive motoristiche

Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione



Compendio

Il 17 marzo 2023 il Parlamento ha deliberato una revisione parziale della legge federale del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale (LCStr), nell'ambito della quale ha attribuito al Consiglio federale la competenza di autorizzare il superamento del peso massimo consentito e della lunghezza massima per determinati veicoli e combinazioni di veicoli e ha revocato il divieto di gare di velocità su circuito stabilito dalla LCStr. Su queste basi, la presente revisione parziale dell'ordinanza del 13 novembre 1962² sulle norme della circolazione stradale (ONC) propone modifiche conseguenti.

Indipendentemente da ciò, in risposta alle mutate circostanze, verranno adattate le deroghe al divieto di circolazione domenicale e notturna e la regolamentazione dei permessi per i viaggi con veicoli e trasporti eccezionali.

Situazione iniziale e contenuto del progetto

Saranno modificate le seguenti disposizioni dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale.

Divieto di circolazione domenicale e notturna

Negli ultimi tempi sono state avanzate richieste in merito al trasporto di animali vivi e merci deperibili, sugli spostamenti dell'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) e sull'utilizzo di determinati veicoli cingolati. Inoltre, i trasporti verso cantieri notturni di opere infrastrutturali importanti non saranno più soggetti all'obbligo di permesso, ma esentati in via generale dal divieto di circolazione.

Permessi per veicoli e trasporti eccezionali

Poiché oggi l'economia si aspetta una rapida concessione dei permessi, preferibilmente entro un giorno lavorativo, si proporrà una regolamentazione chiara delle competenze e della collaborazione tra le autorità.

Manifestazioni sportive

A seguito della decisione di revocare il divieto di gare di velocità su circuito con la revisione LCStr del 17 marzo 2023, saranno abrogate le disposizioni corrispondenti contenute nell'ONC. L'USTRA potrà emanare istruzioni esecutive per disciplinare il rilascio dei permessi da parte dei Cantoni.

Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo

In linea con la normativa europea, nel 2021 il Consiglio federale ha previsto la possibilità di concedere deroghe ai valori massimi legalmente consentiti in termini di peso e dimensioni per i sistemi di propulsione alternativi e a emissioni zero. In assenza di altre basi legali, ha emanato tali disposizioni a tempo determinato in virtù dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr come misure provvisorie necessarie fino al disciplinamento della

¹ RS 741.01

² RS 741.11

materia. Poiché con la revisione LCStr del 17 marzo 2023 il Parlamento ha conferito all'Esecutivo la competenza di autorizzare il superamento del peso e della lunghezza massimi consentiti per determinati veicoli e combinazioni di veicoli (art. 9 cpv. 2^{bis} LCStr), a livello di ordinanza può essere abrogata la limitazione temporale stabilita nelle disposizioni in questione.

Indice

1	Punti essenziali del progetto	6
1.1	Veicoli e trasporti eccezionali	6
1.1.1	Integrazione dei permessi duraturi consentiti per veicoli e trasporti eccezionali (art. 78 cpv. 2 ONC).....	6
1.1.2	Abrogazione del limite di 50 t in autostrada (art. 79 cpv. 3 ONC).....	6
1.1.3	Procedura semplificata per il rilascio di permessi per veicoli e trasporti eccezionali (art. 79 cpv. 5 ONC)	7
1.1.4	Integrazione della competenza per il rilascio di permessi per veicoli e trasporti eccezionali (art. 79 cpv. 5 ONC)	7
1.2	Divieto di circolazione domenicale e notturna.....	8
1.2.1	Deroga per veicoli delle autorità doganali (art. 91a cpv. 1 lett. d ONC).....	8
1.2.2	Estensione della deroga per animali da macello e cavalli da competizione a tutti gli animali vivi (art. 91a cpv. 1 lett. h ONC).....	8
1.2.3	Estensione della deroga per fiori recisi alle merci deperibili (art. 91a cpv. 1 lett. i ONC) ..	9
1.2.4	Estensione della deroga per veicoli impiegati per la preparazione delle piste da sci (art. 91a cpv. 1 lett. k ^{bis} ONC)	10
1.2.5	Trasposizione dei viaggi soggetti a permesso secondo l'articolo 92 capoverso 2 lettera c ONC in una deroga generale ed estensione ai viaggi per la manutenzione degli spazi pubblici da parte di enti locali (art. 91a cpv. 1 lett. o ONC).....	10
1.2.6	Nuova normativa per i viaggi a vuoto in caso di eccezioni autorizzate (art. 92 cpv. 1 e 1 ^{bis} ONC)	12
1.3	Manifestazioni sportive.....	13
1.3.1	Modifiche conseguenti all'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito (art. 94 ONC)	13
1.3.2	Modifiche conseguenti all'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito (art. 95 ONC)	13
1.4	Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo per sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero.....	14
1.5	Adempimento di interventi parlamentari.....	15
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	15
2.1	Veicoli e trasporti eccezionali	15
2.2	Divieto di circolazione domenicale e notturna.....	15
2.3	Manifestazioni sportive.....	16
2.4	Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo per sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero.....	16
3	Commento ai singoli articoli	16
3.1	Veicoli e trasporti eccezionali	16
3.1.1	Art. 78 cpv. 2 ONC	16
3.1.2	Art. 79 cpv. 3 ONC	16
3.1.3	Art. 79 cpv. 5 ONC (consenso)	17
3.1.4	Art. 79 cpv. 5 ONC (competenza).....	17

3.2	Divieto di circolazione domenicale e notturna.....	17
3.2.1	Art. 91a cpv. 1 lett. d ONC	17
3.2.2	Art. 91a cpv. 1 lett. h ONC	17
3.2.3	Art. 91a cpv. 1 lett. i ONC	18
3.2.4	Art. 91a cpv. 1 lett. k ^{bis} ONC	18
3.2.5	Art. 91a cpv. 1 lett. o ONC	18
3.2.6	Art. 92 cpv. 1 e 1 ^{bis} ONC	19
3.2.7	Art. 92 cpv. 2 lett. c ONC	19
3.3	Manifestazioni sportive.....	19
3.3.1	Art. 94 ONC.....	19
3.3.2	Art. 95 cpv. 5 ONC	19
3.4	Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo..	20
3.4.1	Art. 65 cpv. 6 e 67 cpv. 1 ^{quater} ONC.....	20
3.4.2	Art. 95 cpv. 1 ^{ter} OETV.....	20
4	Ripercussioni.....	20
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	20
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	20
4.3	Ripercussioni sull'economia, sulla società e sull'ambiente.....	21
5	Aspetti giuridici	22
5.1	Costituzionalità e legalità	22
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.....	22
5.3	Forma dell'atto.....	22
6	Allegato	22

Rapporto esplicativo

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Veicoli e trasporti eccezionali

1.1.1 Integrazione dei permessi duraturi consentiti per veicoli e trasporti eccezionali (art. 78 cpv. 2 ONC)

Situazione iniziale

I veicoli che a causa del loro carico non soddisfano alle prescrizioni concernenti le dimensioni e i pesi, come pure i veicoli eccezionali, possono circolare sulle strade pubbliche solo in virtù di un permesso scritto³, che nei casi previsti dall'articolo 78 capoverso 2 lettere a-f ONC può essere rilasciato come permesso duraturo. In questo contesto manca una regolamentazione esplicita secondo cui si possano rilasciare permessi duraturi per il trasporto di merci indivisibili e la guida di veicoli eccezionali esclusivamente su strade nazionali.

Normativa proposta

Le strade nazionali, di competenza della Confederazione, attraversano i territori dei singoli Cantoni costituendo tratti intercantionali come assi stradali indipendenti. I permessi duraturi, rispetto a quelli unici, offrono chiari vantaggi al settore economico e alle autorità preposte: il primo usufruisce di costi di rilascio inferiori e di una maggiore flessibilità per i trasporti ricorrenti sugli stessi tratti, le seconde di uno snellimento delle procedure in confronto a permessi unici ripetuti. Alla luce di questi vantaggi, la normativa attuale sarà integrata in modo da consentire il rilascio di permessi duraturi anche per la guida di veicoli eccezionali e il trasporto eccezionale di merci indivisibili esclusivamente su strade nazionali.

1.1.2 Abrogazione del limite di 50 t in autostrada (art. 79 cpv. 3 ONC)

Situazione iniziale

L'articolo 79 capoverso 3 ONC autorizza le autorità competenti a rilasciare permessi unici per un peso effettivo fino a 50 t. Se il transito attraverso i Cantoni interessati dai tratti extracantonali è effettuato esclusivamente in autostrada, il consenso degli altri Cantoni non è necessario; non è chiaro invece se si debba consultare l'USTRA in quanto proprietario dell'autostrada.

Poiché la rete delle strade nazionali include varie opere infrastrutturali percorribili con un massimo di 44 t, se l'USTRA non è coinvolto sussiste il rischio che vengano autorizzati trasporti fino a 50 t su strade non concepite per questo peso.

Normativa proposta

³ Cfr. art. 78 cpv. 1 ONC.

Abrogando il capoverso 3 si garantisce l'obbligo di consultare l'USTRA per casi di questo tipo, in modo da evitare una sollecitazione eccessiva dell'infrastruttura.

1.1.3 Procedura semplificata per il rilascio di permessi per veicoli e trasporti eccezionali (art. 79 cpv. 5 ONC)

Situazione iniziale

È richiesto il consenso dell'USTRA quando i veicoli e le combinazioni di veicoli superano 30 m di lunghezza, 3 m di larghezza, 4 m di altezza, 44 t di peso effettivo o 12 t di carico sugli assi (art. 79 cpv. 2 lett. a ONC). Attualmente tale consenso viene fornito sotto forma di verifica di itinerario, fornita dall'USTRA specificamente per il singolo percorso per il quale il Cantone competente ha presentato apposita richiesta. Ogni anno se ne registrano circa 10 000. Queste operazioni, complesse e dispendiose in termini di tempo, saranno agevolate semplificando la procedura.

Normativa proposta

Ora l'USTRA potrà fornire il suo consenso anche in forma generale: in concreto la procedura semplificata prevede un elenco di tratti e opere infrastrutturali dell'USTRA messo a disposizione dei Cantoni, da cui le autorità preposte al rilascio dei permessi potranno ricavare autonomamente i consensi vincolanti per l'itinerario interessato. L'USTRA aggiornerà l'elenco regolarmente, informando opportunamente i Cantoni.

1.1.4 Integrazione della competenza per il rilascio di permessi per veicoli e trasporti eccezionali (art. 79 cpv. 5 ONC)

Situazione iniziale

Occorre il consenso dell'USTRA anche per percorrere con trasporti o veicoli eccezionali le parti costitutive di strade nazionali così come definite nell'articolo 2 dell'ordinanza del 7 novembre 2007⁴ sulle strade nazionali (OSN), compresi ad esempio i ponti a scavalco. La competente autorità cantonale dovrebbe in teoria richiedere il consenso dell'USTRA anche quando l'attraversamento è una strada cantonale.

Tuttavia, nella prassi in materia di permessi, con l'attuale formulazione dell'articolo 79 capoverso 5 ONC il concetto di «strada nazionale» viene regolarmente interpretato in funzione del tipo di strada anziché secondo la definizione dell'articolo 2 OSN. Ne consegue che non sempre viene richiesto il necessario consenso dell'USTRA per i trasporti eccezionali su strade cantonali contenenti opere infrastrutturali federali.

Normativa proposta

La norma attuale di cui all'articolo 79 capoverso 5 ONC sarà precisata in modo da rendere esplicita la necessità del consenso dell'USTRA anche per transitare su opere infrastrutturali di proprietà della Confederazione. Poiché tali opere sono di competenza dell'USTRA, spetta a quest'ultimo valutarne la percorribilità, specialmente in relazione ai pesi massimi.

⁴ RS 725.111

1.2 Divieto di circolazione domenicale e notturna

Con la presente revisione verranno soltanto eliminate delle incongruenze estendendo in maniera circoscritta alcune disposizioni derogatorie esistenti. In più, una deroga finora soggetta ad autorizzazione sarà generalizzata. Si rinuncia invece a una modifica più estesa della normativa sul divieto di circolazione domenicale e notturna. Il Parlamento non ha trasmesso di recente interventi parlamentari volti a introdurre fattispecie derogatorie del tutto nuove (v. allegato 6). Di conseguenza, la deroga per i trasporti di oggetti di valore richiesta negli interventi non viene proposta nel presente progetto.

1.2.1 Deroga per veicoli delle autorità doganali (art. 91a cpv. 1 lett. d ONC)

Situazione iniziale

L'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) dispone di autocarri specialmente equipaggiati e impiegati ai valichi di frontiera e sul territorio nazionale per le attività di controllo di veicoli e merci 24 ore su 24.

Normativa proposta

Gli spostamenti dell'UDSC saranno equiparati a quelli del servizio antincendio, della protezione civile, del servizio sanitario, della polizia e dell'esercito nonché agli interventi di soccorso in caso di catastrofe, come avviene già in altri ambiti (ad es. azioni di primo intervento).

Per motivi di fatto o di tattica operativa, l'UDSC non sempre riesce a effettuare gli spostamenti al di fuori delle fasce orarie soggette al divieto di circolazione la deroga garantisce la flessibilità di poter dispiegare i mezzi d'intervento anche nelle fasce vietate. In questo senso, l'UDSC si trova in una situazione analoga a quella di altre organizzazioni esentate dal divieto di circolazione domenicale e notturna. Per di più, la deroga riguarderebbe solo pochi spostamenti e l'interesse pubblico verso controlli doganali efficaci è elevato. Alla luce di tali premesse, risulta opportuno inserire l'UDSC nell'elenco.

1.2.2 Estensione della deroga per animali da macello e cavalli da competizione a tutti gli animali vivi (art. 91a cpv. 1 lett. h ONC)

Situazione iniziale

Ai sensi dell'articolo 91a capoverso 1 lettera h ONC, i trasporti di animali da macello e cavalli da competizione sono esentati in via generale dal divieto di circolazione domenicale e notturna.

Oggi gli animali vivi (eccetto cavalli da competizione e animali da macello) non possono essere trasportati di notte e di domenica. L'aumento delle giornate di canicola in estate li espone a sofferenze inutili, il che è vietato dalla legislazione sulla protezione degli animali. Per di più, per il loro benessere è auspicabile rispettarne per quanto possibile il naturale bioritmo durante il trasporto.

Negli ultimi tempi si sono moltiplicate le voci critiche in relazione alla tutela degli animali durante i trasporti su strada effettuati di giorno. Autorità, associazioni e imprese hanno presentato richieste di modifica.

Normativa proposta

Ad oggi, il benessere degli animali deve essere messo in primo piano in tutti i trasporti. In base alla legge federale del 16 dicembre 2005⁵ sulla protezione degli animali (LPAAn), chi si occupa di animali deve tener conto adeguatamente dei loro bisogni⁶ e il loro trasporto deve svolgersi con le debite cure e senza inutili ritardi.⁷ Il Consiglio federale ha inoltre stabilito nella relativa ordinanza⁸ che gli animali possono essere trasportati soltanto se non subiscono o rischiano di subire danni⁹. Alla luce di tali premesse, la deroga generale al divieto di circolazione domenicale e notturna va integrata in modo da comprendere tutti i trasporti di animali vivi. L'estensione della fattispecie derogatoria ai «trasporti di animali vivi» continuerà a includere gli animali da macello e i cavalli da competizione finora esentati in via esclusiva. Come finora, la deroga si applicherà anche la domenica, il che è importante specialmente per trasportare i cavalli da competizione, portare il bestiame sull'alpe o a valle o per altre manifestazioni che coinvolgono animali. Date le restrizioni imposte dal diritto del lavoro appare improbabile che si verifichino abusi.

1.2.3 Estensione della deroga per fiori recisi alle merci deperibili (art. 91a cpv. 1 lett. i ONC)

Situazione iniziale

Le merci deperibili devono poter essere trasportate rapidamente. Per quanto la normativa vigente preveda già deroghe al divieto di circolazione domenicale e notturna per fiori recisi e derrate alimentari la cui data limite di consumo non superi i 30 giorni (art. 91a cpv. 1 lett. i e g ONC), entrambe le fattispecie non coprono tutte le necessità legittime e non contemplano altre merci con analoghi tempi di deperibilità come scarti di macellazione e vinacce usati nella produzione di mangimi.

Normativa proposta

L'attuale deroga generale al divieto di circolazione domenicale e notturna destinata esplicitamente ai soli fiori recisi sarà estesa alle merci con una deteriorabilità simile.

La nuova fattispecie derogatoria per «merci deperibili» include sempre ancora i fiori recisi e non indicherà più merci specifiche. Una formulazione generica, basata sulle proprietà della merce trasportata, accomuna i casi analoghi e consente di attuare il principio dell'uguaglianza giuridica in quest'ambito. Il consumo, la lavorazione o l'immagazzinamento devono avvenire entro un giorno affinché le merci non subiscano danni o diventino inutilizzabili. Ciò può riguardare, ad esempio, i residui della produzione alimentare che devono essere lavorati o smaltiti in tempi brevi o le materie prime reattive per gli impianti produttivi che non possono essere arrestati per ragioni legate ai processi.

⁵ RS 455

⁶ Cfr. art. 4 cpv. 1 lett. a LPAAn.

⁷ Cfr. art. 15 cpv. 1 LPAAn.

⁸ Ordinanza del 23 aprile 2008 sulla protezione degli animali (OPAn, RS 455.1).

⁹ Cfr. art. 155 cpv. 1 OPAn.

1.2.4 Estensione della deroga per veicoli impiegati per la preparazione delle piste da sci (art. 91a cpv. 1 lett. k^{bis} ONC)

Situazione iniziale

In inverno spesso non si riesce a garantire il rifornimento di località remote senza strade praticabili perché i veicoli adatti allo scopo sono soggetti al divieto di circolazione domenicale e notturna. Si tratta generalmente di trattori che possono essere equipaggiati con un sistema cingolato e così risultare fondamentali per rifornire ristoranti di montagna o alloggi ed edifici isolati non sempre raggiungibili mediante strade.

Normativa proposta

La deroga per i veicoli cingolati impiegati per la preparazione delle piste da sci, intesa specificamente per le regioni dove si praticano sport invernali, sarà estesa ai mezzi necessari per rifornire località remote prive di strade praticabili, andando così incontro alla richiesta dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa). Nelle fasce orarie soggette al divieto, le località collegate da strade possono essere raggiunte con autoveicoli leggeri; grazie all'estensione della deroga, si potrà anche accedere a località remote prive di vie e strade carrabili. L'estensione del campo di applicazione sarà però limitata ai mezzi leggeri poiché durante le fasce orarie soggette al divieto gli autocarri non possono raggiungere neppure le località servite da strade.

Un'esenzione generale dei trattori leggeri, come i cosiddetti quad o ATV (all terrain vehicles), dal divieto di circolazione domenicale e notturna incoraggerebbe l'uso di questi mezzi tanto amati per il tempo libero e per fini ricreativi, il che è in contrasto con gli obiettivi del divieto a causa del rumore prodotto dai motori e dagli pneumatici da fuoristrada. I trattori, a prescindere dal loro peso totale, sono soggetti a valori limite relativamente elevati per quanto riguarda le emissioni sonore, dunque possono perfino risultare più rumorosi degli autocarri. Per questo motivo gli spostamenti evitabili non devono avere luogo di notte e di domenica. La deroga sarà pertanto limitata ai veicoli cingolati e l'autorità cantonale potrà prevedere ulteriori restrizioni nei permessi, obbligatori per questi veicoli eccezionali. Anche in assenza di altre regolamentazioni, la deroga proposta è valida solo quando il sistema cingolato è montato. Se i cingoli non sono necessari, i trasporti possono essere effettuati con altri autoveicoli adatti alle regioni di montagna (ad es. fuoristrada) o al di fuori delle fasce orarie soggette al divieto.

1.2.5 Trasposizione dei viaggi soggetti a permesso secondo l'articolo 92 capoverso 2 lettera c ONC in una deroga generale ed estensione ai viaggi per la manutenzione degli spazi pubblici da parte di enti locali (art. 91a cpv. 1 lett. o ONC)

Situazione iniziale

I trasporti destinati a lavori di costruzione e manutenzione di strade, ferrovie, infrastrutture elettriche, idriche e per le telecomunicazioni possono essere effettuati di notte e di domenica se si dispone di un permesso speciale in base all'articolo 92 capoverso 2 lettera c ONC. Considerato l'elevato interesse pubblico per la disponibilità delle strutture in oggetto, le autorità generalmente rilasciano i permessi che vengono richiesti. Nella pratica, tuttavia, le tempistiche dei lavori di costruzione risultano in parte difficili

da programmare per via dei ritardi legati alle condizioni atmosferiche o per altri motivi, il che comporta richieste di modifica urgenti, con oneri amministrativi supplementari per Cantoni e richiedenti.

Sono di interesse pubblico, specialmente nei fine settimana e nelle sere estive, anche la cura, la pulizia e la manutenzione delle aree per pic-nic e dei parchi nelle zone ricreative di prossimità. Per poter svolgere la propria attività in maniera rapida ed efficace, il personale operativo incaricato dal Comune deve poter raggiungere tali luoghi con veicoli di trasporto e di lavoro adeguati, in particolare, ad esempio, carri a motore e mini-trattori dotati di strumenti di pulizia, cisterne e contenitori per i rifiuti. Oggi i Comuni che rientrano nel campo di applicazione del divieto di circolazione domenicale e notturna non hanno questa possibilità.

Normativa proposta

L'articolo 92 capoverso 2 lettera c ONC stabilisce che possono essere rilasciati permessi speciali per i lavori di costruzione e manutenzione di strade, ferrovie e condutture. Tale possibilità sarà trasposta in una deroga generale e inserita nell'articolo 91a capoverso 1 ONC come nuova lettera o, tenendo così conto della richiesta dell'asa. Un ampio uso della nuova deroga generale è improbabile in quanto le condizioni quadro previste dal diritto del lavoro limitano l'attività notturna e domenicale. La deroga continuerà quindi ad applicarsi solo in casi giustificati, ad esempio per lavori di costruzione su strade altamente trafficate durante il giorno.

Convertendo la possibilità di autorizzazione in una deroga generale, l'autorità competente non ha più il potere discrezionale di decidere caso per caso. La norma deve pertanto essere formulata in maniera sufficientemente prescrittiva per poter essere applicata con sicurezza giuridica dai soggetti interessati e dalle autorità di controllo. Diverse espressioni contenute nella disposizione devono perciò essere adattate ai requisiti odierni e armonizzate con le prescrizioni e definizioni rilevanti.

- In linea di massima, non è necessario modificare il termine «strada». Il concetto è definito nell'articolo 1 capoverso 1 LCStr e nell'articolo 1 capoverso 1 ONC ma non va inteso solo come la carreggiata, bensì comprende anche tutti gli impianti necessari a un'adeguata configurazione tecnica delle strade (ad es. manufatti e segnali, cfr. art. 6 della legge federale dell'8 marzo 1960¹⁰ sulle strade nazionali (LSN)).
- Considerata la crescente diversificazione nell'ambito dell'approvvigionamento energetico (elettricità, gas, teleriscaldamento), al posto dell'attuale indicazione esemplificativa di «linee elettriche» si utilizzerà la formulazione «approvvigionamento energetico» che risulta neutra dal punto di vista tecnologico.
- Il termine «linee di telecomunicazione» sarà sostituito con il concetto generico «impianti di telecomunicazione»¹¹ definito nella legge del 30 aprile 1997¹² sulle telecomunicazioni (LTC).

Gli spostamenti per la «manutenzione degli spazi pubblici» saranno inseriti nella fattispecie derogatoria in quanto anch'essi costituiscono un interesse pubblico predominante. La collettività si aspetta aree pic-nic, parchi, punti panoramici e bagni pubblici puliti e curati anche quando la loro manutenzione è possibile solo durante le fasce

¹⁰ RS 725.11

¹¹ Cfr. art. 3 lett. d LTC.

¹² RS 784.10

orarie del divieto (ad es. la domenica mattina). Affinché i Comuni non siano limitati nella scelta dei mezzi operativi per queste attività, si potranno impiegare anche veicoli soggetti al divieto di circolazione domenicale e notturna (ad es. trattori o veicoli comunali immatricolati come autocarri).

1.2.6 Nuova normativa per i viaggi a vuoto in caso di eccezioni autorizzate (art. 92 cpv. 1 e 1^{bis} ONC)

Situazione iniziale

In seguito a un trasporto autorizzato effettuato durante le fasce orarie soggette a divieto di circolazione domenicale e notturna occorre rilasciare un nuovo permesso per un viaggio senza carico (viaggio a vuoto)¹³, quando questo si rivela indispensabile; il viaggio a vuoto va riportato nel permesso con indicazione della finalità¹⁴. A livello pratico, emergono tuttavia interrogativi sull'interpretazione della prescrizione: non essendo precisato nel dettaglio, il concetto di indispensabilità è regolarmente oggetto di discussioni tra autorità esecutive e richiedenti e dà luogo a un'esecuzione non uniforme. Nel concreto, ci si riferisce spesso alla regolamentazione dei viaggi a vuoto di cui all'articolo 91a capoverso 3 ONC, che ne limita la durata a 30 minuti. I viaggi a vuoto sono generalmente indispensabili per il semplice fatto che veicolo e conducente sarebbero bloccati sul luogo di scarico della merce durante l'orario di lavoro limitato; per via dei tempi di attesa prescritti dal tachigrafo, in determinate circostanze non sarebbe più possibile svolgere altri incarichi. Per di più, spesso i veicoli non possono sostare presso il luogo di scarico perché sarebbero d'intralcio alla circolazione o ad altro. I criteri e la durata massima di un viaggio a vuoto saranno ora disciplinati esplicitamente nell'articolo 92 ONC in vista di uniformare la prassi di rilascio dei permessi.

Normativa proposta

In linea generale, la modifica proposta prevede viaggi a vuoto della durata di 30 minuti, rifacendosi alle deroghe generali di cui all'articolo 91a capoverso 3 ONC, una regolamentazione che da tempo si dimostra efficace. I viaggi a vuoto più lunghi devono soddisfare i criteri per ottenere un permesso speciale conformemente all'articolo 92 capoverso 1 ONC, come precisato nel nuovo capoverso 1^{bis}. Poiché con la normativa proposta il viaggio a vuoto è sempre consentito, nei casi standard non è necessaria un'apposita specificazione nel permesso. Questa semplice regolamentazione probabilmente non riuscirà a coprire tutti i casi speciali, ma consentirà di evitare gran parte dei confronti sulla necessità e sul percorso dei viaggi a vuoto.

La novità proposta semplificherà le procedure per autorità di rilascio dei permessi e aziende di trasporto interessate.

¹³ Cfr. art. 92 cpv. 1 ONC.

¹⁴ Cfr. art. 93 cpv. 2 ONC.

1.3 Manifestazioni sportive

1.3.1 Modifiche conseguenti all'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito (art. 94 ONC)

Situazione iniziale

Il vigente articolo 52 capoverso 1 LCStr permette, tra l'altro, al Consiglio federale di concedere deroghe al divieto di gare di velocità effettuate su circuito o di estendere il divieto ad altre gare con veicoli a motore. L'Esecutivo si è avvalso di questa possibilità nell'articolo 94 ONC, dove ha specificato quali gare nello specifico sono soggette a divieto (cpv. 1) e lo ha esteso ad altre manifestazioni sportive motoristiche, segnatamente quelle in cui il cui regolamento permette ai concorrenti di eliminare gli avversari danneggiando il loro veicolo (corse di stock-car e simili) e le gare d'inseguimento degli aerostati con classificazione in base al tempo impiegato (cpv. 2). Ha poi stabilito al capoverso 3 varie manifestazioni consentite con un permesso dell'autorità cantonale.

Con la revisione LCStr del 17 marzo 2023 è stata decisa l'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito, la cui entrata in vigore, in base alla cifra IV capoverso 2 del testo del voto finale¹⁵ è disposta dal Consiglio federale. Un'ordinanza distinta sull'entrata in vigore parziale di suddetta modifica ne prevede l'entrata in vigore contemporaneamente alla revisione dell'ONC, il 1° giugno 2026.

Normativa proposta

Il vigente articolo 94 ONC vieta le gare di velocità su circuito e ne disciplina le eccezioni. L'articolo sarà abrogato, garantendo così uniformità tra l'ONC e le nuove disposizioni della LCStr. Con l'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito vengono a mancare i fondamenti giuridici dell'articolo 94 ONC, la cui soppressione non produce vuoti normativi.

1.3.2 Modifiche conseguenti all'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito (art. 95 ONC)

Situazione iniziale

Dal 1° aprile 2016 il divieto di effettuare gare di velocità su circuito alla presenza di pubblico non si applica più alle corse di formula E. Il Consiglio federale ha disposto questa deroga a livello di ordinanza limitandone la validità a cinque anni (art. 94 cpv. 3 lett. e ONC), validità poi estesa al 31 marzo 2026 con decisione del 20 maggio 2020.

Il divieto di effettuare gare di velocità su circuito previsto dall'articolo 52 LCStr è stato abrogato. In virtù degli articoli 52 capoverso 1 LCStr e 95 ONC le gare di velocità su circuito alla presenza di pubblico richiedono sempre ancora un permesso cantonale. Con la revoca del divieto in questione, la cerchia delle manifestazioni autorizzabili comprenderà anche quelle finora vietate dalla LCStr e dall'articolo 94 ONC, ovvero le gare di velocità con veicoli a motore su circuito alla presenza di pubblico, le corse di stock-car e le gare d'inseguimento degli aerostati con classificazione in base al tempo impiegato.

¹⁵ [FF 2023 791](#)

Per il rilascio dei permessi, gli uffici preposti devono osservare le disposizioni della LCStr, segnatamente l'articolo 52 capoversi 2 e 3, concentrando l'attenzione sui requisiti in materia di educazione e sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente. Il vigente articolo 95 ONC stabilisce già le disposizioni formali e materiali in base alle quali i Cantoni autorizzano le manifestazioni sportive motoristiche. Negli anni Settanta, la Commissione Intercantonale della Circolazione Stradale aveva elaborato delle linee guida aggiuntive per l'autorizzazione delle manifestazioni sportive motoristiche, che a tutt'oggi rappresentano un punto di riferimento per i Cantoni nella procedura di rilascio dei permessi, accanto alle disposizioni LCStr e ONC. Sotto molti aspetti, tali linee guida non sono più aggiornate e necessitano di essere rielaborate o sostituite alla luce delle nuove condizioni quadro.

Normativa proposta

L'articolo 95 capoverso 5 ONC dispone che il rilascio dei permessi per le gare di formula E è competenza dell'autorità cantonale. Con la revoca del divieto di effettuare gare di velocità su circuito non sono più necessarie regole specifiche per la formula E; come per tutte le altre manifestazioni è richiesta l'autorizzazione del Cantone organizzatore. Il vigente capoverso 5 relativo alle gare di formula E sarà pertanto abrogato. Poiché l'articolo 52 capoverso 1 LCStr stabilisce che le autorità preposte tengano conto anche di esigenze di sicurezza stradale, in futuro i Cantoni continueranno a poter inserire nei permessi apposite condizioni di cui al vigente capoverso 5.

Il vigente capoverso 5, che disciplina le gare di formula E, sarà riformulato in modo da consentire all'USTRA di emanare in futuro istruzioni esecutive per il rilascio dei permessi da parte dei Cantoni.

1.4 Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo per sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero

Situazione iniziale

Nell'UE, il 14 agosto 2019 è entrato in vigore il regolamento 2019/1242¹⁶, che prevede una compensazione per il peso aggiuntivo per sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero. Sono inoltre entrati in vigore altri atti legislativi europei¹⁷, che ammettono lunghezze superiori per i mezzi pesanti adibiti al trasporto di cose in presenza di cabine di guida con aerodinamica ottimizzata. Introducendo queste compensazioni

¹⁶ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, versione conforme a GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 maggio 2024, che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, modifica il regolamento (UE) 2018/858 e abroga il regolamento (UE) 2018/956, GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

¹⁷ Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, versione conforme a GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

Decisione (UE) 2019/984 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza, versione conforme a GU L 164 del 20.6.2019, pag. 30.

Regolamento (UE) 2019/1892 della Commissione del 31 ottobre 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1230/2012 per quanto riguarda i requisiti di omologazione per taluni veicoli a motore dotati di cabine allungate e per le apparecchiature e i dispositivi aerodinamici destinati ai veicoli a motore e ai loro rimorchi, versione conforme a GU L 291 del 12.11.2019, pag. 17, abrogato dal 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 (Testo rilevante ai fini del SEE), GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

a livello di peso e lunghezza, l'UE intendeva evitare che l'uso di tecnologie ecologiche comportasse una riduzione della capacità di carico rispetto ai veicoli tradizionali. Così facendo, i sistemi alternativi sono stati resi concorrenziali.

Sulla base di questa normativa UE, con la modifica del 17 dicembre 2021¹⁸ il Consiglio federale ha disposto adeguamenti alle ordinanze svizzere, che risultano positivi specialmente nell'ottica degli obiettivi climatici nazionali.

Per alcune combinazioni di veicoli e alcuni autocarri a cinque assi queste modifiche normative avevano comportato il superamento dei limiti stabiliti dall'articolo 9 capoverso 1 LCStr. Per questo motivo, le disposizioni erano state disciplinate a livello di ordinanza a tempo determinato, in attesa di un disciplinamento definitivo nella LCStr, sulla base dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr, che autorizza il Consiglio federale a prendere provvisoriamente tutte le misure imposte dai progressi tecnici che risultino necessarie finché la materia non sia disciplinata per legge.

Normativa proposta

Nel frattempo, con la revisione LCStr del 17 marzo 2023¹⁹, il Parlamento ha conferito al Consiglio federale la competenza di autorizzare il superamento del peso massimo e della lunghezza massima consentiti per determinati veicoli e combinazioni di veicoli che presentano particolari caratteristiche costruttive e di equipaggiamento a beneficio dell'ambiente (art. 9 cpv. 2^{bis} LCStr).

Si può pertanto abrogare la limitazione fissata al 31 dicembre 2030 precisata nelle ordinanze, nello specifico agli articoli 65 capoverso 6 e 67 capoverso 1^{quater} ONC e all'articolo 95 capoverso 1^{ter} OETV, rilevabile nelle rispettive note a piè di pagina.

1.5 Adempimento di interventi parlamentari

Con il presente progetto non si adempie alcun intervento parlamentare.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

2.1 Veicoli e trasporti eccezionali

Le norme per i veicoli e i trasporti eccezionali sono disciplinate a livello nazionale e non sono legate al diritto UE. Le modifiche proposte si applicano ugualmente ai trasportatori nazionali e internazionali.

2.2 Divieto di circolazione domenicale e notturna

Il divieto di circolazione domenicale e notturna è una disposizione svizzera che non scaturisce da atti normativi UE, per quanto anche altri Paesi riconoscano divieti e deroghe simili.

¹⁸ [RU 2022 13](#) e [RU 2022 14](#)

¹⁹ [RU 2023 453](#); [FF 2021 3026](#)

2.3 Manifestazioni sportive

Le norme per le manifestazioni sportive motoristiche sono disciplinate a livello nazionale e non sono legate al diritto UE. Con il divieto di effettuare gare di velocità su circuito, la Svizzera disponeva finora di una regolamentazione molto restrittiva rispetto agli altri Paesi europei. A livello legislativo si è proceduto a un allineamento con la gestione delle manifestazioni sportive motoristiche negli altri Paesi. Le modifiche qui proposte a livello di ordinanza sono di natura formale e non hanno ripercussioni specifiche da menzionare in questo capitolo.

2.4 Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo per sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero

La regolamentazione in questione viene armonizzata con la normativa europea²⁰. Con il recepimento temporaneo nell'ONC e nell'OETV la Svizzera ha permesso a breve termine a questi veicoli di circolare ed essere immatricolati. La trasposizione in una normativa a tempo indeterminato consente di attuare il diritto dell'Unione in maniera duratura e rimuovere gli ostacoli alla circolazione internazionale di tali veicoli.

3 Commento ai singoli articoli

3.1 Veicoli e trasporti eccezionali

3.1.1 Art. 78 cpv. 2 ONC

Le attuali norme sui permessi duraturi saranno sostanzialmente mantenute, aggiungendo la possibilità di rilasciarli per il trasporto di merci indivisibili (trasporti eccezionali) e la guida di veicoli eccezionali (ad es. autogrù) esclusivamente su strade nazionali, andando così a colmare una lacuna. Per gli itinerari intercantionali su strade nazionali è possibile ottenere un permesso duraturo che, a seconda della situazione, può essere integrato con il permesso necessario a raggiungere il percorso principale. Pesi e dimensioni superiori a quelli stabiliti dall'articolo 79 capoverso 2 lettera a ONC potranno essere autorizzati purché approvati dall'USTRA in conformità con l'articolo 79 capoverso 5 ONC, ove possibile con la procedura semplificata proposta nell'ambito della presente revisione.

3.1.2 Art. 79 cpv. 3 ONC

Con la nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), nel 2008 la responsabilità delle strade nazionali è passata alla Confederazione. In tal modo, la sovranità sulle autostrade, classificate come strade nazionali, è sottratta ai Cantoni e sono state opportunamente adeguate le competenze in materia di rilascio dei permessi. È tuttavia rimasta valida la disposizione secondo cui, trattandosi di permessi unici, il peso effettivo può arrivare a 50 t se il transito attraverso i Cantoni interessati dalle tratte extracantonali è effettuato esclusivamente in autostrada. Il capoverso in questione è superfluo e sarà abrogato,

²⁰ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio.

chiarendo al contempo che i permessi per percorrere le strade nazionali con un peso superiore a quello previsto dall'articolo 79 capoverso 2 lettera a necessitano del consenso dell'USTRA in via generale in base al capoverso 5. Poiché si utilizzerà una procedura semplificata, la cancellazione di questa disposizione non comporterà oneri aggiuntivi per le autorità competenti né svantaggi per i titolari dei permessi.

3.1.3 Art. 79 cpv. 5 ONC (consenso)

Sono numerose le interazioni tra le autorità competenti, prevalentemente tra Confederazione e Cantoni. Per determinati trasporti sulle strade nazionali i Cantoni necessitano dell'approvazione dell'USTRA. Sarà introdotta una regolamentazione che consentirà di rilasciarlo in forma generale con una procedura semplificata (nello specifico come elenco di tratti e opere infrastrutturali), una soluzione efficiente in termini di risorse che può contribuire a ridurre i tempi di elaborazione. L'USTRA aggiorna regolarmente questi elenchi e ne informa le cerchie interessate.

3.1.4 Art. 79 cpv. 5 ONC (competenza)

Tutte le opere infrastrutturali delle strade nazionali sono di proprietà e sotto la responsabilità della Confederazione. Come precedentemente illustrato, in determinati casi l'USTRA deve acconsentire alla percorrenza delle strade nazionali, che nella maggior parte dei casi coincidono con le opere infrastrutturali della Confederazione. Vi sono tuttavia delle eccezioni in cui strade cantonali attraversano opere infrastrutturali di proprietà federale, in primis i ponti che scavalcano l'autostrada. La regolamentazione attuale va adeguata in modo da rendere necessario il consenso dell'USTRA anche per queste fattispecie. Solo così si potranno garantire un transito sicuro e la tutela di queste infrastrutture. Il consenso può essere fornito con la procedura semplificata.

3.2 Divieto di circolazione domenicale e notturna

3.2.1 Art. 91a cpv. 1 lett. d ONC

La dogana ha un'ampia gamma di mansioni, che in vari ambiti si sovrappongono con quelle della polizia. I veicoli con allestimenti specifici, necessari a livello operativo, spesso superano il peso totale di 3,5 t e in futuro saranno generalmente esonerati dal divieto. Le autorità in questione sono l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) e le sue organizzazioni affiliate. I veicoli non devono essere di proprietà dell'UDSC, ma i viaggi devono svolgersi nell'ambito delle sue attività o su suo incarico.

3.2.2 Art. 91a cpv. 1 lett. h ONC

La nuova formulazione «animali vivi» comprende i cavalli da competizione e gli animali da macello, finora esentati. Non si procede a una limitazione per specie animale; dovrebbe trattarsi per lo più di animali da reddito trasportati come merce sulla superficie di carico di veicoli progettati appositamente per quella singola specie. L'articolo 91a capoverso 3 ONC garantisce inoltre che la maggior parte del volume di carico resti riservata alle merci escluse dal divieto di circolazione.

3.2.3 Art. 91a cpv. 1 lett. i ONC

In questo concetto più ampio rientrano merci con tempi di deperibilità analogamente brevi a quelli dei fiori recisi già oggi esentati dal divieto, per le quali il consumo, la lavorazione o l'immagazzinamento devono avvenire entro un giorno per evitare che si rovinino, diventino inutilizzabili o non soddisfino più i requisiti per la lavorazione. La possibilità di trasportare tempestivamente merci di questo tipo consente anche di tenere conto degli aspetti legati alla sostenibilità.

Nella nozione di consumo e lavorazione è compresa anche la preparazione di fiori recisi per la clientela da parte del fornitore. Altri esempi di merci sono cereali freschi, siero del latte, scarti della macellazione o vinacce usati nella produzione di mangimi. Non possono invece usufruire della deroga proposta le derrate alimentari che non rientrano nelle eccezioni previste dall'articolo 91a capoverso 1 lettera g ONC, in quanto non soddisfano il criterio della rapida deperibilità. Considerando la data di consumo a breve termine, i casi di applicazione saranno limitati a pochi viaggi. Quando le scadenze sono più lunghe i trasporti si possono organizzare al di fuori delle fasce orarie soggette al divieto.

A differenza delle derrate alimentari (art. 91a cpv. 1 lett. g ONC), in altri atti, nella giurisprudenza o nelle norme non esiste alcuna definizione vincolante di merci deperibili a cui si possa fare esplicito riferimento nella deroga. La formulazione scelta consente di delimitare bene la fattispecie. Spetta ai trasportatori dimostrare, durante i controlli del divieto di circolazione, che la merce trasportata ha le caratteristiche richieste. L'autorità esecutiva ha la possibilità di verificare il carico e procedere con ulteriori accertamenti.

3.2.4 Art. 91a cpv. 1 lett. k^{bis} ONC

Nelle località in cui si praticano sport invernali e, in genere, nelle regioni di montagna, durante l'inverno gli insediamenti e gli edifici isolati spesso sono raggiungibili solo con veicoli cingolati. Oltre alle motoslitte, escluse dal divieto di circolazione domenicale e notturna, per rifornire questi luoghi si potranno utilizzare anche quad e all terrain vehicles (ATV) dotati di cingoli. Si tratta spesso di trattori industriali e carri con motore che in altri casi continueranno a essere soggetti al divieto per via dei valori limite di rumorosità relativamente elevati vigenti per questi mezzi (trattori fino a 85 dB(A) vs. autocarri fino a 82 dB(A)). Questi veicoli sono in parte impiegati fuori dalle strade carrabili, per cui è necessario un permesso delle autorità cantonali competenti che possono prevedere opportune condizioni. Con questi mezzi non si possono percorrere tratti lunghi: per via delle loro caratteristiche particolari il loro ambito di impiego è limitato nel tempo (mesi invernali) e nello spazio.

3.2.5 Art. 91a cpv. 1 lett. o ONC

Secondo il vigente articolo 92 capoverso 2 lettera c ONC possono essere rilasciati permessi speciali per corse destinate a lavori di costruzione e manutenzione di strade e ferrovie, come pure di linee industriali come linee elettriche, idriche, di telecomunicazione. I rispettivi interventi sono di interesse pubblico e solitamente vengono svolti al servizio della collettività, spesso su incarico di un'autorità e non di rado in casi di emergenza. La loro pianificazione può cambiare a breve termine per via di ritardi o in

seguito alla constatazione dell'entità dei danni, il che implica la necessità di modificare i permessi.

Anche la cura e la manutenzione di vie e piazze nei parchi e nelle aree ricreative di prossimità sono rilevanti per la collettività. Per poter eseguire il loro lavoro, i servizi di smaltimento e manutenzione necessitano di veicoli di trasporto maneggevoli che possano transitare anche su strade pedonali. Quad trattori e ATV (v. cap. 3.2.4) con o senza rimorchi sono ideali per impieghi di questo tipo e, pertanto, gli enti locali potranno utilizzarli per la manutenzione degli spazi pubblici anche durante le fasce orarie soggette al divieto. Sarà nell'interesse del committente (Comuni, Cantoni) ridurre questi spostamenti al minimo. Per via dei valori limite di rumorosità summenzionati, i viaggi nel tempo libero con i trattori industriali continueranno a essere proibiti nelle fasce orarie soggette al divieto, in quanto sarebbero in contrasto con gli sforzi messi in campo per diminuire l'inquinamento acustico legato al traffico. Sono inoltre esclusi dal divieto di circolazione domenicale e notturna quad, buggy e altri modelli di veicoli impiegati perlopiù fuori strada, immatricolati come quadricicli a motore e per i quali vigono valori limite di rumorosità inferiori.

3.2.6 Art. 92 cpv. 1 e 1^{bis} ONC

In linea generale, questa modifica prevede viaggi a vuoto della durata di 30 minuti rifacendosi alle deroghe generali di cui all'articolo 91a capoverso 3 ONC. I viaggi a vuoto più lunghi devono soddisfare i criteri per ottenere un permesso speciale conformemente all'articolo 92 capoverso 1 ONC, ovvero devono essere urgenti e non evitabili mediante altri provvedimenti organizzativi o altri mezzi di locomozione, come sarà precisato nel nuovo capoverso 1^{bis}.

In caso di controlli, l'intervallo (30 minuti) dallo scaricamento può essere verificato mediante le registrazioni del tachigrafo (blocco con attività «Lavoro»). Per maggiore chiarezza, nei nuovi tachigrafi digitali (tachigrafo intelligente di seconda generazione versione 2, GEN2 V2) si può registrare in aggiunta l'evento «operazioni di scarico» che tra le informazioni supplementari riporta le coordinate della posizione.

3.2.7 Art. 92 cpv. 2 lett. c ONC

La disposizione può essere abrogata perché trasferita nell'articolo 91a capoverso 1 lettera o (v. spiegazioni al punto 3.2.5).

3.3 Manifestazioni sportive

3.3.1 Art. 94 ONC

In vista dell'entrata in vigore dell'abrogazione del divieto di gare di velocità su circuito nella LCStr il 1° giugno 2026, l'articolo esecutivo 94 ONC non è più necessario e perde la sua base legale. Per garantire conformità tra LCStr e ONC l'articolo sarà pertanto anch'esso abrogato il 1° giugno 2026. Le manifestazioni autorizzabili e soggette all'obbligo di permesso si evinceranno dalla legge (art. 52 LCStr).

3.3.2 Art. 95 cpv. 5 ONC

In futuro, i permessi per le gare di formula E potranno essere rilasciati sulla base dell'articolo 52 LCStr se l'autorità preposta stabilisce che le condizioni sono soddisfatte.

In casi motivati, nell'ottica della sicurezza, la limitazione della velocità massima prevista dal vigente articolo 95 capoverso 5 può costituire parte integrante del permesso, ma non è obbligatoria.

La facoltà di emanare istruzioni consentirà all'USTRA, all'occorrenza, di specificare più in dettaglio le disposizioni generali della LCStr sul rilascio dei permessi. Gli uffici interessati otterranno così un'apposita guida per uniformare l'esecuzione, alla cui elaborazione parteciperanno i Cantoni e le associazioni rilevanti.

3.4 Soppressione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo

3.4.1 Art. 65 cpv. 6 e 67 cpv. 1^{quater} ONC

Come illustrato al punto 1.4, questa nuova base giuridica consentirà di revocare la limitazione temporale della validità degli articoli 65 capoverso 6 e 67 capoverso 1^{quater} ONC. Con l'introduzione della normativa a tempo indeterminato, i proprietari dei veicoli avranno maggiore certezza rispetto ai loro investimenti e si garantirà una circolazione (internazionale) continua dei veicoli interessati.

3.4.2 Art. 95 cpv. 1^{ter} OETV

La compensazione del peso aggiuntivo è stata considerata anche nelle prescrizioni sulla costruzione e l'equipaggiamento. È abrogata la limitazione temporale della validità dell'articolo 95 capoverso 1^{ter} OETV nella nota a piè di pagina.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

Con le modifiche proposte l'infrastruttura delle strade nazionali sarà maggiormente tutelata e si libereranno risorse nell'ambito della collaborazione con i Cantoni. L'unico onere legato alla procedura semplificata (art. 79 cpv. 5 ONC) sarà la preparazione di disposizioni uniformi.

La modifica delle fattispecie derogatorie al divieto di circolazione domenicale e notturna non prevede ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale né di altro genere per la Confederazione. Lo stesso vale per le modifiche riguardanti le manifestazioni sportive (motoristiche). L'unico eventuale onere deriverà dalla redazione di istruzioni esecutive.

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

Le modifiche non hanno sostanzialmente ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna, tranne che per una lieve variazione dell'esecuzione del divieto di circolazione domenicale e notturna da parte delle polizie cantonali che potrà avvenire per mezzo delle strutture di controllo esistenti. Lo spostamento in una deroga generale diminuirà gli oneri legati ai permessi per i cantieri

notturni e la procedura semplificata per ottenere il consenso (art. 79 cpv. 5 ONC) sgraverà le autorità di rilascio cantonali.

A seguito della revisione LCStr saranno ora consentite manifestazioni sportive motoristiche che finora erano vietate. Le località in cui si svolgono dovranno mettere in conto oneri aggiuntivi per verificare le relative domande e per la procedura di rilascio dei permessi (art. 95 ONC).

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

Non si prevedono ripercussioni considerevoli sull'economia, sulla società o sull'ambiente.

I trasporti a cui si applicheranno le nuove deroghe al divieto di circolazione domenicale e notturna sono gli stessi che finora si svolgevano durante il giorno o con un permesso. In termini economici vi sarà un lieve vantaggio, in quanto la flessibilità degli orari di singoli viaggi consente di sfruttare meglio la capacità dell'infrastruttura. La deroga generale per i viaggi notturni legati ai cantieri andrà a sgravare le aziende dagli oneri amministrativi e finanziari necessari per il rilascio dei permessi.

Sulla base dei dati e delle possibilità di valutazione disponibili non si può affermare con certezza quanti viaggi in futuro potrebbero svolgersi secondo le disposizioni derogatorie proposte. L'incremento di emissioni sonore legate ai viaggi domenicali e notturni dovrebbe essere minimo, trattandosi di corse o veicoli speciali numericamente marginali. Questi viaggi si svolgono già oggi di notte e di domenica: la differenza è che con le nuove norme lo farebbero sulla base di una deroga generale anziché con un permesso. Per di più, non è detto che i viaggi in questione si sposteranno automaticamente nelle fasce orarie soggette al divieto poiché non sarebbe opportuno per ragioni organizzative e di diritto del lavoro. Ad esempio, per poter effettivamente movimentare la merce si deve garantire che presso il luogo di carico o scarico l'attività sia in corso, dunque il personale in servizio deve disporre di un permesso di lavoro domenicale o notturno e ricevere una retribuzione più elevata. Le aziende si assumeranno questi oneri aggiuntivi a livello organizzativo e finanziario solo quando non avranno altra soluzione. Date queste premesse, si presume uno scarso potenziale di abusi.

Le modifiche proposte non indeboliscono l'obiettivo del divieto di circolazione domenicale e notturna di proteggere la popolazione dal rumore stradale poiché già oggi sono possibili eccezioni con un permesso. Inoltre, godono di un ampio consenso e porteranno a eccezioni più coerenti. Considerando la totalità del trasporto merci, i volumi interessati sono contenuti. Le ripercussioni sulla società sono pertanto marginali e giustificate dai miglioramenti apportati dalle modifiche (benessere degli animali, eliminazione di ostacoli amministrativi), che appaiono giustificate anche in considerazione delle deroghe già in vigore.

Per ciò che concerne le manifestazioni sportive, la presente revisione di ordinanza non ha ripercussioni aggiuntive rispetto a quelle relative alla revisione della LCStr. L'autorizzazione di nuove manifestazioni sportive motoristiche, ad esempio nell'ambito di serie di competizioni con veicoli elettrici, promuoverà la ricerca svizzera nel campo della mobilità elettrica e dovrebbe ripercuotersi positivamente sul turismo e sull'economia. Nell'ambito della procedura di rilascio dei permessi i Cantoni hanno la possibilità di tenere in debita considerazione le ripercussioni negative per la società e l'ambiente.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

Le presenti modifiche normative si fondano sugli articoli 2 capoverso 2, 9 capoversi 2^{bis} e 3, 52 e 106 capoverso 1 LCStr, che a loro volta si basano sulla competenza normativa della Confederazione in materia di circolazione stradale. La Costituzione federale stabilisce il quadro giuridico superiore (art. 82). Le modifiche rientrano nel mandato legislativo e nella competenza del Consiglio federale.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le deroghe proposte al divieto di circolazione domenicale e notturna si applicano in modo non discriminatorio ai veicoli nazionali e internazionali e sono pertanto conformi all'articolo 1 paragrafo 3 dell'Accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE (ATT)²¹.

Il divieto di circolazione domenicale e notturna è sancito nell'articolo 15 ATT. L'allegato 6 III elenca le esenzioni concordate e nella sua attuale versione non coincide punto per punto con le disposizioni vigenti e quelle qui proposte in materia di divieto di circolazione domenicale e notturna. Le divergenze esistenti, così come le modifiche proposte, non portano a un inasprimento rispetto alla situazione illustrata nell'allegato 6 III ATT. Non vengono introdotte nuove limitazioni, semmai semplificazioni, di cui anche l'UE può beneficiare. Alla prossima occasione (e indipendentemente dai negoziati CH-UE relativi all'approccio «a pacchetto»), l'allegato 6 III ATT dovrà essere reso conforme al diritto nazionale mediante decisione del Comitato misto sui trasporti terrestri.

L'abrogazione della limitazione temporale per la compensazione del peso aggiuntivo è conforme al MRA²² e alla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale²³. La disposizione in questione è ripresa dal diritto europeo²⁴. Il trasferimento in una normativa a tempo indeterminato consente di attuare il diritto europeo in maniera duratura e di garantire ai veicoli una circolazione senza ostacoli a livello internazionale.

5.3 Forma dell'atto

La regolamentazione proposta sarà attuata a livello di ordinanza del Consiglio federale inserendo sistematicamente le modifiche in ordinanze esistenti. Il progetto rispetta i limiti posti al Consiglio federale dalla LCStr.

6 Allegato

Interventi parlamentari relativi al divieto di circolazione notturna

²¹ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72).

²² Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (RS 0.946.526.81).

²³ Convenzione dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale (RS 0.741.10).

²⁴ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio.

- 13.3678 Postulato – Progetto di flessibilizzazione del divieto di circolazione notturna dei veicoli commerciali pesanti / respinto (CN)
- 15.3185 Mozione – Ridurre le code al mattino / respinta (CS)
- 19.3425 Mozione – Autorizzare la circolazione notturna per gli autoveicoli di oltre 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di denaro / respinta (CN)
- 19.4106 Mozione – Una legge per la sicurezza dei trasporti di denaro / respinta (CN)
- 19.4606 Postulato – Divieto generale di trasporto valori notturno in Svizzera: analisi delle ripercussioni socioeconomiche / tolto dal ruolo (CN)
- 19.4607 Postulato – Divieto generale di trasporto valori notturno in Svizzera. Analisi delle ripercussioni socioeconomiche / tolto dal ruolo (CN)
- 19.4608 Postulato – Analisi delle conseguenze socio-economiche di un divieto di circolazione notturno generalizzato del trasporto denaro e valori in Svizzera / tolto dal ruolo (CN)
- 19.4609 Postulato – Divieto generale di trasporto valori notturno in Svizzera: analisi delle ripercussioni socioeconomiche / tolto dal ruolo (CN)
- 20.4677 Mozione – Abrogazione del divieto di circolazione notturna per mezzi pesanti elettrici o a trazione silenziosa / tolta dal ruolo (CN)
- 23.3923 Mozione – Esecuzione ecologica e pragmatica del divieto di circolazione notturna e domenicale / attualmente all'esame della Camera prioritaria