



Berna, 8 novembre 2023

# **Estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e attuazione della mozione 20.4478 Dittli**

**Rapporto esplicativo  
per l'avvio della procedura di consultazione**

## Sintesi

***Il 15 luglio 2020 l'UE ha adottato il «Mobility Package I» emanando nuove prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo degli autisti. Queste norme fanno parte dell'Accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE. Con la presente proposta, il campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti (OLR 1), finora limitato ai conducenti di autoveicoli e convogli di oltre 3,5 t, sarà esteso, nel traffico transfrontaliero, ai conducenti di autoveicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto di merci e di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), per i quali la guida rappresenta l'attività professionale principale. La modifica sarà introdotta, come nell'UE, il 1° luglio 2026. Il progetto intende inoltre adempiere al mandato di verifica della mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo».***

## 1 Situazione iniziale e punti essenziali del progetto

### 1.1 Situazione iniziale

Il 15 luglio 2020 l'UE ha adottato il «Mobility Package I» sul trasporto stradale volto a migliorare le disposizioni in materia sociale. A tal fine ha emanato tra l'altro il regolamento (UE) 2020/1054<sup>1</sup> che modifica i regolamenti (CE) n. 561/2006<sup>2</sup> sui tempi di lavoro, guida e riposo e (UE) n. 165/2014<sup>3</sup> sui tachigrafi. Queste modifiche, di diversa portata, riguardano diversi ambiti giuridici e in alcuni casi hanno un effetto scaglionato. Per il recepimento nel diritto svizzero sono stati quindi predisposti tre pacchetti di revisione: nell'ambito del primo, concernente l'ordinanza per gli autisti del 19 giugno 1995<sup>4</sup> (OLR 1), il 17 novembre 2021 il Consiglio federale ha deliberato modifiche, già entrate in vigore<sup>5</sup>, in materia di tempi di lavoro, guida e riposo; con il secondo, il 9 giugno 2023 sono state adeguate le disposizioni relative al tachigrafo e alle carte tachigrafiche contenute nell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>6</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) fissandone l'entrata in vigore al 15 luglio 2023<sup>7</sup>. Con il presente pacchetto si propone di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 in modo da compiere l'ultimo passo per il recepimento del regolamento (UE) 2020/1054 nel diritto svizzero.

Il 31 maggio 2022 il Parlamento ha trasmesso la mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo»<sup>8</sup> con cui chiede al Consiglio federale di valutare come estendere le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo ai conducenti di furgoni di peso superiore a 2,5 t nel trasporto commerciale su strada, tenendo conto degli sviluppi nell'UE. La mozione mira a eliminare la disparità di trattamento tra gli autisti di autocarri e di furgoni.

### 1.2 Punti essenziali del progetto

#### 1.2.1 Estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero

Dal 1° luglio 2026 nell'UE saranno soggetti alle prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo anche i conducenti di veicoli e combinazioni di veicoli di peso totale superiore a 2,5 t adibiti al trasporto commerciale di merci (furgoni) e operanti a livello internazionale, a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che effettuino trasporti per conto di terzi.

In Svizzera dovrà essere applicata la stessa normativa dell'UE, soprattutto in considerazione dell'Accordo sui trasporti terrestri, dell'importanza del trasporto internazionale su strada e delle condizioni di lavoro in questo settore. Pertanto il campo di applicazione dell'OLR 1, attualmente limitato ai conducenti di autoveicoli e combinazioni di veicoli di oltre 3,5 t per il trasporto di merci, sarà esteso, nel traffico transfrontaliero, allo stesso gruppo di autisti e alle stesse condizioni previsti dalla normativa europea ed entrerà in vigore contemporaneamente a quest'ultima il 1° luglio 2026.

In tal modo i conducenti di furgoni che, oltre a effettuare trasporti internazionali, svolgono principalmente l'attività di autista o trasportano merci per conto di terzi (ad es. corrieri o fattorini) dovranno rispettare le prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo, mentre gli artigiani, ad esempio, non ne saranno interes-

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

<sup>3</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

<sup>4</sup> RS 822.221

<sup>5</sup> RU 2021 792

<sup>6</sup> RS 741.41

<sup>7</sup> RU 2023 327

<sup>8</sup> [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto 20.4478.

sati, in quanto di norma non trascorrono più della metà del tempo lavorativo al volante e non effettuano trasporti per conto di terzi.

Il presente progetto di revisione attua la mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo» trasmessa (v. punto 1.4.1).

### **1.3 Delimitazione**

#### **1.3.1 Disposizioni relative all'installazione obbligatoria del tachigrafo**

L'assoggettamento dei conducenti di veicoli e combinazioni di veicoli di peso superiore a 2,5 ma non oltre 3,5 t alle prescrizioni dell'OLR 1 comporta l'installazione obbligatoria del tachigrafo, che non richiede tuttavia alcun adattamento della specifica disposizione di cui all'articolo 100 OETV, prevedendo essa già l'obbligo del tachigrafo digitale per i veicoli dei conducenti soggetti all'OLR 1.

#### **1.3.2 Licenze**

Nell'UE le imprese di trasporto che trasportano merci all'estero con veicoli e combinazioni di veicoli di peso superiore a 2,5 t devono essere in possesso di un'apposita licenza da maggio 2022.<sup>9</sup> Le prescrizioni in materia sono di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che sta adattando la legge federale del 20 marzo 2009<sup>10</sup> sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS) e l'ordinanza del 2 settembre 2015<sup>11</sup> concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM). Il Consiglio federale ha adottato il messaggio sulla modifica della LPTS il 17 maggio 2023<sup>12</sup>. Fino all'adeguamento delle pertinenti basi giuridiche, le disposizioni UE non si applicano alle aziende svizzere.

### **1.4 Alternative esaminate**

#### **1.4.1 Estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 anche nel traffico interno**

Il Parlamento ha approvato la mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo» con una modifica. È stato trasmesso il seguente incarico:

*Il Consiglio federale è invitato a esaminare in che modo estendere le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo ai conducenti professionali di furgoni a partire da 2,5 tonnellate nel traffico merci stradale, tenendo conto degli sviluppi nell'Unione europea. A tal fine dovrà ritagliarsi il margine di manovra più ampio possibile per trovare una soluzione semplice e conveniente e rinunciare a un'attuazione più rigorosa e prematura delle future direttive dell'UE, evitando quindi l'eccesso di zelo tipico dello «swiss finish».*

In adempimento della mozione, è stata esaminata l'opzione di estendere, anche nel traffico interno, il campo di applicazione dell'OLR 1 ai conducenti di veicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto commerciale di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t la cui attività professionale principale consista nella guida di furgoni o che effettuino trasporti per conto di terzi.

Nell'UE, l'estensione del campo di applicazione è obbligatoria solo per i trasporti internazionali; gli Stati membri sono liberi di applicarla anche ai trasporti interni.

Nel traffico internazionale si prevede che l'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 interessi fino a 1200 veicoli (pari allo 0,3 % del parco furgoni) e 3200 conducenti. Se si includesse il traffico

<sup>9</sup> Sulla base del Mobility Package I, regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17.

<sup>10</sup> RS **744.10**

<sup>11</sup> RS **744.103**

<sup>12</sup> FF **2023** 1290

nazionale, il numero sarebbe nettamente più alto, con 12 000 furgoni (pari al 2,9 % del parco furgoni) e 32 000 conducenti.

Gli autisti di furgoni che passano più della metà del tempo lavorativo al volante sono per lo più corrieri. Poiché si spostano prevalentemente sul territorio nazionale, il loro assoggettamento all'OLR 1 potrebbe comportare un miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale in questo settore.

D'altra parte in Svizzera non è dimostrata l'esistenza di un problema di sicurezza per i conducenti di furgoni tale da giustificare un'ampia applicazione comprendente anche il traffico nazionale<sup>13</sup>.

L'estensione nel traffico nazionale porterebbe a una riduzione delle capacità di trasporto, in quanto gli autisti potrebbero guidare meno a lungo e per meno giorni all'anno. Inoltre, le imprese dovrebbero sostenere costi aggiuntivi dovuti all'installazione dei tachigrafi, agli oneri amministrativi supplementari e al maggior numero di dipendenti necessari per continuare a fornire gli stessi servizi in queste condizioni. Le aziende potrebbero essere indotte ad accollare le spese aggiuntive ai clienti facendo aumentare i prezzi dei trasporti in questo comparto e potrebbe accentuarsi la carenza di autisti. Infine, anche le autorità esecutive dovrebbero sostenere maggiori oneri per il controllo di conducenti e veicoli. Nel caso del solo traffico transfrontaliero, queste ripercussioni sarebbero trascurabili per via del numero ridotto di soggetti interessati.

Gli effetti positivi dell'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 sono più evidenti nel traffico transfrontaliero che in quello interno. Questo perché i tempi di guida sono di solito più lunghi rispetto a quelli dei trasporti nazionali, dove una quota maggiore del lavoro consiste nel carico e nello scarico merci.

Se si includesse il trasporto nazionale, le disposizioni dell'OLR 1 sarebbero modificate come segue:

*Art. 3 cpv. 1 lett. a*

<sup>1</sup> *La presente ordinanza si applica ai conducenti di autoveicoli e combinazioni di veicoli:*  
*a. per il trasporto di cose e il cui peso totale supera le 2,5 t;*

*Art. 4 cpv. 1 lett. j*

<sup>1</sup> *La presente ordinanza non si applica ai conducenti di veicoli:*  
*j. con un peso totale superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t e di combinazioni di veicoli con un peso totale superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t per il trasporto di cose, a condizione che la guida del veicolo non superi in media la metà del tempo di lavoro settimanale e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;*

*k. vigente lett. j*

La revisione richiederebbe inoltre l'introduzione di un corso obbligatorio per consentire al gran numero di interessati di acquisire conoscenze sufficienti sulle disposizioni dell'OLR 1 e sul funzionamento del tachigrafo. A tal fine l'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>14</sup> sull'ammissione alla circolazione (OAC) sarebbe adattata come segue:

*Art. 25a Permesso per il trasporto professionale di cose*

<sup>1</sup> *Chi intende effettuare trasporti di cose con veicoli o combinazioni di veicoli di categoria B o BE con un peso totale o un peso totale del convoglio superiore a 2500 kg ed è soggetto all'OLR 1<sup>15</sup> necessita di un permesso per il trasporto professionale di cose.*

<sup>2</sup> *Il permesso per il trasporto professionale di cose non è necessario per i titolari di un permesso per il trasporto professionale di persone né per i titolari di una licenza di condurre delle categorie C e D nonché delle sottocategorie C1 e D1 (fatto salvo l'art. 151d cpv. 10).*

<sup>13</sup> Fonte: valutazione del Sistema d'informazione sugli incidenti stradali dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e la «Kurzanalyse Lieferwagen» dell'Ufficio prevenzione infortuni (upi; scheda informativa upi n. 17) del 2016, disponibile all'indirizzo [https://www.bfu.ch/api/publications/bfu\\_2.276.01\\_Kurzanalyse%20Lieferwagen.pdf](https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.276.01_Kurzanalyse%20Lieferwagen.pdf).

<sup>14</sup> RS 741.51

<sup>15</sup> RS 822.221

<sup>3</sup> Alle persone a cui sono revocati il permesso per il trasporto professionale di persone o la licenza di condurre delle categorie C o D o delle sottocategorie C1 o D1 è rilasciato, su richiesta, un permesso per il trasporto professionale di cose. Ciò vale anche per le persone che restituiscono volontariamente il permesso per il trasporto professionale di persone o la licenza di condurre delle categorie C o D o delle sottocategorie C1 o D1 (art. 32 OAC).

<sup>4</sup> Il permesso per il trasporto professionale di cose è rilasciato al titolare di una licenza di condurre della categoria B o BE se il richiedente dimostra di aver frequentato un corso di formazione periodica obbligatorio della durata di un giorno ai sensi dell'articolo 16 capoverso 1 OAut<sup>16</sup> organizzato da un centro di formazione riconosciuto.

<sup>5</sup> Il corso deve durare almeno sette ore, escluse le pause. Esso deve trasmettere ai partecipanti le conoscenze sulla durata del lavoro, della guida e del riposo ai sensi dell'allegato numero 2.2111 OAut, necessarie per la guida dei veicoli secondo il capoverso 1. Il corso deve comprendere contenuti teorici e pratici.

<sup>6</sup> Al massimo tre ore di corso possono essere impartite sotto forma di modulo di e-learning. Un corso singolo comprendente un modulo e-learning può essere suddiviso in due giornate. Tra il modulo e-learning e le lezioni in presenza possono trascorrere al massimo cinque giorni. Lo svolgimento di corsi singoli comprendenti un modulo e-learning è disciplinato nell'allegato numero 4 OAut.

<sup>7</sup> Gli organizzatori dei corsi devono attestare ai partecipanti la partecipazione al corso e trasmettere per via elettronica l'attestazione all'autorità cantonale.

<sup>8</sup> Il permesso è valido solo insieme alla licenza di condurre.

Dopo accurata valutazione, il Consiglio federale ha deciso di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 solo nel traffico transfrontaliero. I potenziali effetti positivi in termini di sicurezza stradale e condizioni di lavoro non sono proporzionati alle ampie e complesse ripercussioni previste nel trasporto nazionale.

La consultazione permetterà di chiarire se la variante proposta trova consenso: ai destinatari viene chiesto esplicitamente se preferiscano un'estensione anche nel traffico nazionale con la regolamentazione sopra illustrata.

#### **1.4.2 Introduzione di un corso o un esame obbligatorio**

È stata considerata anche la possibilità di introdurre l'obbligo di frequentare un corso unico o di sostenere un esame per i conducenti interessati dalle modifiche previste. Tuttavia, ciò creerebbe un ulteriore ostacolo all'accesso alla professione e potrebbe accentuare ulteriormente la carenza di autisti in questo settore. Inoltre, il nuovo gruppo di autisti soggetti all'OLR 1 (3200 al massimo) è molto ridotto, per cui introdurre un corso separato o un sistema di esami per queste poche persone rappresenterebbe un onere eccessivo. In particolare il requisito dell'esame comporterebbe costi aggiuntivi e aumenterebbe ulteriormente gli ostacoli alla professione, contrapponendosi alla mozione 20.4478 Dittli che chiede una soluzione semplice ed economica.

Ad oggi, l'UE non ha emanato disposizioni in materia di formazione periodica per i titolari di patente di guida di categoria B che dal 1° luglio 2026 saranno soggetti alle prescrizioni sui tempi di lavoro e di riposo nel trasporto internazionale di merci. Di conseguenza, la loro introduzione in Svizzera rappresenterebbe un'attuazione più rigida, anch'essa non in linea con la mozione 20.4478 Dittli.

Sulla base di quanto sopra, si rinuncia all'introduzione di un corso o di un esame obbligatorio, rafforzando la responsabilità individuale di imprese e conducenti quanto all'acquisizione delle conoscenze necessarie per conformarsi all'OLR 1 e per utilizzare il tachigrafo.

## **2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo**

Nell'UE, le prescrizioni sull'estensione dell'ambito di applicazione nel traffico transfrontaliero sono entrate in vigore il 20 agosto 2020, ma avranno effetto solo dal 1° luglio 2026. La presente proposta è volta a garantire un'introduzione simultanea in Svizzera, in modo da evitare problemi di esecuzione o distor-

<sup>16</sup> Ordinanza del 15 giugno 2007 sull'ammissione degli autisti, RS 741.521

sioni del mercato nel trasporto internazionale. La modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 stabilita dal regolamento (CE) 2020/1054 potrà poi essere integrata nell'Accordo sui trasporti terrestri.

Le presenti prescrizioni sono quindi in linea con il diritto internazionale ed europeo.

### **3 Attuazione**

Le disposizioni possono essere attuate con le strutture federali e cantonali esistenti.

### **4 Commento ai singoli articoli**

#### *Art. 3 cpv. 1 lett. a<sup>bis</sup>*

Con l'introduzione della lettera a<sup>bis</sup>, dal 1° luglio 2026 il campo di applicazione (oltre 3,5 t) dell'ordinanza è esteso, per quanto riguarda il traffico transfrontaliero, ai conducenti di veicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto di merci di oltre 2,5 t, che vi saranno pertanto soggetti per i viaggi all'estero. I veicoli dovranno essere dotati di un tachigrafo e gli autisti dovranno rispettare le prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo previsti dall'ordinanza.

#### *Art. 3 cpv. 1 lett. b*

Nella versione italiana è effettuata una correzione grammaticale senza apportare modifiche contenutistiche.

#### *Art. 4 cpv. 1 lett. j*

Analogamente all'UE, è introdotta una disposizione derogatoria per i conducenti di veicoli e combinazioni di veicoli di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t, applicabile se sono soddisfatte contemporaneamente le seguenti condizioni: la guida non rappresenta più della metà dell'orario di lavoro medio settimanale e i suddetti mezzi non sono utilizzati per trasportare merci per conto di terzi. Se la guida del veicolo costituisce una percentuale maggiore o se il trasporto è effettuato per conto di terzi, i conducenti devono invece attenersi alle disposizioni dell'ordinanza.

Come già nella disposizione relativa agli artigiani, nella versione tedesca l'UE utilizza il termine «nicht-gewerblich» invece di «auf fremde Rechnung». Vista la terminologia utilizzata nelle versioni inglese, italiana e francese del regolamento (CE) n. 561/2006 e per coerenza con la disposizione sugli artigiani di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera j OLR 1 rivista il 1° gennaio 2022, in questo contesto è utilizzata l'espressione «nicht auf fremde Rechnung».

Per «trasporto per conto terzi» si intende il trasporto di merci effettuato da esterni e non da personale proprio. Di norma, si tratta di aziende specializzate in questa attività, presso le quali la guida riveste un ruolo centrale. Ciò garantisce che nel traffico internazionale tra la Svizzera e l'UE si applichino le stesse norme giuridiche.

#### *Art. 4 cpv. 1 lett. k*

Per migliorare la leggibilità dell'elenco delle eccezioni, l'attuale disposizione relativa agli artigiani è spostata dalla lettera j alla lettera k, subito dopo la nuova deroga per i veicoli e le combinazioni di veicoli di peso superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t. In questo modo, risulta chiaro e logico anche il rapporto tra queste due disposizioni. Il contenuto rimane invariato: anche con l'estensione del campo di applicazione, gli artigiani che utilizzano un veicolo o una combinazione di veicoli fino a 7,5 t per la consegna di prodotti artigianali o per il trasporto di materiale o attrezzature continuano a essere esclusi dall'OLR 1 se guidano entro un raggio limitato, non effettuano questi trasporti per conto di terzi e la guida non costituisce l'attività principale.

Inoltre, nella versione francese la lettera k è stata adeguata apportando una correzione senza modifiche a livello di contenuto.

## **5 Riperussioni**

### **5.1 Riperussioni per la Confederazione**

I provvedimenti proposti non hanno riperussioni dal punto di vista finanziario, del personale o di altro tipo per la Confederazione.

### **5.2 Riperussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

L'articolo 20 dell'ordinanza del 28 marzo 2007<sup>17</sup> sul controllo della circolazione stradale stabilisce i requisiti minimi di densità dei controlli (almeno il 3 %) dei conducenti soggetti all'OLR 1. Questa norma è stata introdotta dal Consiglio federale nell'ambito del recepimento del diritto UE nel 2011 ed è entrata in vigore nel 2012. Il requisito del numero minimo di controlli in questo ambito sarà soddisfatto anche in seguito alle modifiche proposte. Le autorità esecutive cantonali dovranno affrontare un onere aggiuntivo minimo dovuto all'aumento di veicoli e conducenti soggetti all'ordinanza per gli autisti.

Il progetto non ha alcun impatto su Comuni, città, agglomerati e regioni di montagna.

### **5.3 Riperussioni sull'economia**

L'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 proposta avrà fundamentalmente un impatto negativo sulla capacità di trasporto, in quanto, da un lato dipendenti e lavoratori autonomi potranno guidare meno ore al giorno (rispettivamente un massimo di 9 o 10 ore invece delle attuali 12,5) e dall'altro le imprese potranno disporre del proprio personale per un numero inferiore di giorni lavorativi all'anno a causa delle disposizioni sui periodi di riposo. Il progetto potrebbe inoltre avere riperussioni sui prezzi dei trasporti: i maggiori costi, ad esempio per via dell'installazione dei tachigrafi, degli oneri amministrativi supplementari nonché della minore capacità di trasporto e del relativo fabbisogno di personale aggiuntivo per fornire gli stessi servizi potrebbero essere addossati ai clienti. È infine prevedibile un inasprimento della carenza di autisti.

Poiché la nuova regolamentazione interesserà al massimo lo 0,3 per cento del parco furgoni, le conseguenze per l'economia nazionale dovrebbero essere trascurabili.

### **5.4 Riperussioni sulla sicurezza stradale e sulla società**

Interessando i conducenti che trascorrono la maggior parte del tempo lavorativo al volante, l'assoggettamento all'OLR 1 può avere un impatto positivo sulla sicurezza stradale in quanto limita il tempo di guida giornaliero a un massimo di nove ore (e dieci fino a due volte a settimana) sia per i dipendenti (che ora possono guidare per 12,5 ore al giorno) sia per i lavoratori autonomi (attualmente autorizzati a guidare per periodi di tempo illimitati, salvo in caso di spossatezza).

Il progetto contribuirà inoltre a un miglioramento delle condizioni di lavoro degli autisti di furgoni la cui attività principale è la guida.

<sup>17</sup> RS 741.013

I possibili effetti positivi sulla sicurezza stradale e sulle condizioni di lavoro sono attesi per i conducenti non solo di veicoli immatricolati in Svizzera, ma anche di quelli immatricolati all'estero che circolano sul territorio elvetico.

## **6 Aspetti giuridici**

### **6.1 Costituzionalità**

Il progetto si basa sull'articolo 82 della Costituzione federale del 18 aprile 1999<sup>18</sup> che conferisce alla Confederazione la competenza di emanare prescrizioni sulla circolazione stradale.

### **6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Le modifiche proposte sono compatibili con gli impegni internazionali della Svizzera.

### **6.3 Forma dell'atto**

Le presenti modifiche normative si basano sull'articolo 56 della legge federale del 19 dicembre 1958<sup>19</sup> sulla circolazione stradale e sono emanate sotto forma di ordinanza del Consiglio federale.

<sup>18</sup> RS 101

<sup>19</sup> RS 741.01