



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA
Divisione Circolazione stradale

1° marzo 2024

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

Rapporto sui risultati della consultazione dell'8 novembre 2023

Numero del documento: ASTRA-D-1AD83401/2425



ASTRA-D-1AD83401/2425

Indice

1 Introduzione

1.1 Situazione iniziale

Nell'ambito del «Mobility Package I», il 15 luglio 2020 l'UE ha adottato il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 561/2006 (tempi di guida e riposo) e (UE) n. 165/2014 (tachigrafi) sul trasporto stradale, emanando nuove prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo degli autisti. Dal 1° luglio 2026 saranno quindi soggetti a tali prescrizioni anche i conducenti di autoveicoli e combinazioni di veicoli di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t adibiti al trasporto di merci e operanti nel traffico transfrontaliero. Queste norme fanno parte dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT) tra la Svizzera e l'UE.

Il 31 maggio 2022 il Parlamento ha trasmesso la mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo»¹ 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 Contenuto del progetto

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. 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 di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), per i quali la guida rappresenta l'attività professionale principale o che effettuano trasporti per conto di terzi. Tale modifica entrerà in vigore il 1° luglio 2026 contemporaneamente alla normativa europea in modo da evitare problemi di esecuzione o distorsioni del mercato nel trasporto internazionale.

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 interessati, in quanto di norma non trascorrono più della metà del tempo lavorativo al volante (attività principale) e non effettuano 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. Dopo accurata valutazione, il Consiglio federale ha tuttavia 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, dove pertanto si rinuncerà all'estensione.

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

1.3 Procedura di consultazione

L'8 novembre 2023 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione 2023/81. Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia e altre cerchie interessate. La procedura si è conclusa il 23 febbraio 2024. I seguenti documenti sono stati messi a disposizione dei destinatari:

¹ [www.parlament.ch/Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto 20.4478](http://www.parlament.ch/Attività%20parlamentare%20>Curia%20Vista%20>Ricerca%20>Numero%20dell'oggetto%2020.4478).

- lettera d'accompagnamento;
- testo sottoposto a consultazione: modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1);
- rapporto esplicativo;
- questionario;
- elenco dei destinatari.

La documentazione è disponibile sul sito della Cancelleria federale: www.admin.ch > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > 2023 > DATEC > *Procedura di consultazione 2023/81*.

2 Pareri

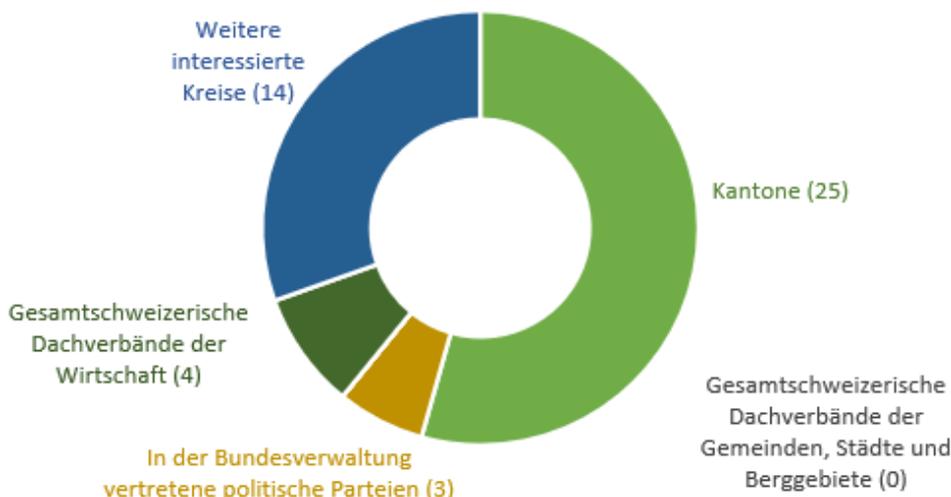
2.1 Pareri pervenuti

Per la procedura di consultazione, 89 destinatari in totale, tra cui Cantoni, partiti politici, associazioni mantello e altre cerchie interessate, sono stati invitati a inoltrare un parere sull'estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e sul progetto di attuazione della mozione 20.4478 Dittli «Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo». Su 89 invitati, 46 hanno risposto entro i termini previsti, tra cui 25 Cantoni e 3 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, mentre 43 non hanno inviato alcun parere, 2 dei quali hanno comunicato all'USTRA la propria rinuncia, ovvero Scienceindustries e la Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP). Oltre a questi 46 pareri, ne sono pervenuti altri 12 da parte di organizzazioni e cerchie interessate che non erano state esplicitamente contattate. Nel complesso, dunque, sono stati trasmessi 58 pareri (v. elenco dei partecipanti allegato).

I pareri sono stati presentati a mezzo di un questionario e/o una lettera d'accompagnamento. Il questionario, composto da tre domande e strutturato sulla base delle modifiche d'ordinanza proposte, comprendeva una griglia di domande qualitative con una sezione di risposta quantitativa in cui si potevano spuntare le caselle «Sì», «No» o «Nessun parere / Non pertinente». Nell'ultima sezione del questionario vi era inoltre spazio per ulteriori osservazioni riguardanti eventuali proposte di modifica non trattate nelle domande. I partecipanti hanno presentato le loro richieste solo con il questionario o con la lettera d'accompagnamento (senza questionario) oppure attraverso più modalità (ad es. questionario e lettera d'accompagnamento).

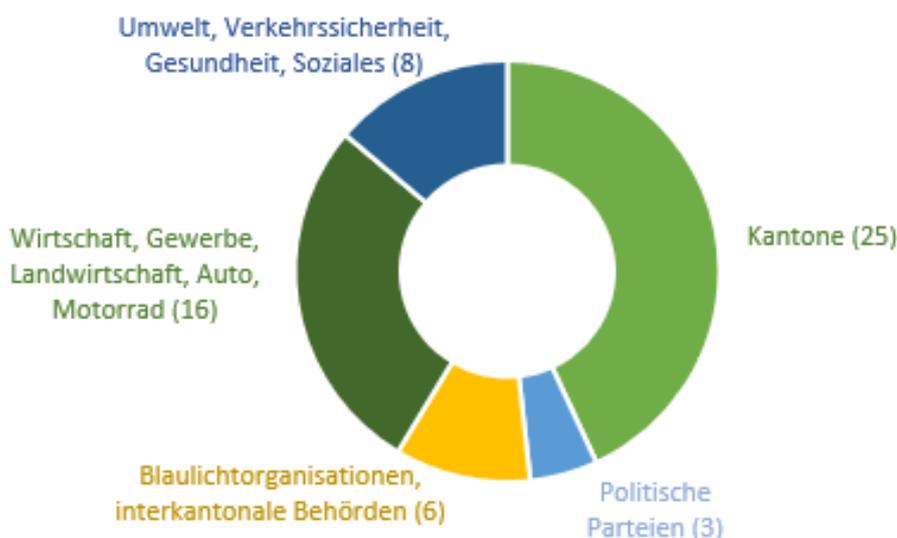
Per semplificare l'interpretazione dei risultati, i 58 partecipanti vengono suddivisi da un lato in base all'elenco dei destinatari e dall'altro in base all'ambito settoriale di appartenenza (v. figure 1.1 e 1.2).

Figura 1.1 Pareri pervenuti: partecipanti in base all'elenco dei destinatari



Nei «Partecipanti in base all'ambito settoriale di appartenenza» (fig. 1.2), la categoria «Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantonali» comprende, ad esempio, l'Associazione dei servizi della circolazione (asa), l'Associazione intercantonale OLR (ARVAG) e le polizie cantonali di Ginevra e Obvaldo. Nella categoria «Economia, industria, agricoltura, auto, moto» rientrano, tra gli altri, le due associazioni mantello nazionali Unione sindacale svizzera (USS) e Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Centre Patronal (CP), l'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) e la Federazione stradale svizzera (FRS). In «Ambiente, sicurezza stradale, salute, società» sono compresi, ad esempio, l'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi), l'Associazione traffico e ambiente (ATA) e Pro Velo Svizzera. L'elenco completo dei partecipanti con la relativa ripartizione nei destinatari e nell'ambito settoriale di appartenenza è disponibile nell'allegato.

Fig. 1.2 Pareri inoltrati: partecipanti in base all'ambito settoriale di appartenenza



2.2 Procedura

L'analisi dei risultati ricalca la struttura del questionario, includendo per ogni domanda:

- grafici sulla valutazione sommaria (approvazione, respingimento, nessun parere),
- elencazione dei singoli partecipanti in base alla valutazione espressa (approvazione, respingimento),
- dichiarazioni principali associate ai singoli partecipanti.

La valutazione sommaria include tutti i pareri presentandoli al contempo suddivisi rispettivamente in base all'elenco dei destinatari e all'ambito settoriale di appartenenza dei partecipanti.

La maggioranza dei partecipanti ha compilato la sezione quantitativa del questionario (v. capitolo 3), in cui poteva valutare il proprio accordo o disaccordo con le modifiche proposte oppure indicare di non voler prendere posizione sulla questione o di non ritenerla pertinente. Per coloro che non hanno presentato il questionario (ad es. GE, NE, USS, Recapito Svizzera) questa parte è stata integrata per quanto possibile a senso facendo riferimento alle dichiarazioni fornite nelle lettere d'accompagnamento.

Oltre alle risposte di tipo quantitativo, il questionario consentiva di formulare osservazioni e proposte di modifica per ogni singola domanda nonché richieste di carattere generale relativamente alla consultazione. Per valutarle si è adottato un processo in più fasi, in cui tutti gli input sono stati interpretati nel modo più uniforme possibile e sintetizzati in «dichiarazioni principali».

La «Valutazione» parte sempre con l'elencazione di tutti i partecipanti sostanzialmente favorevoli o contrari a quanto espresso nella singola domanda, per poi passare alle loro osservazioni sintetizzate sotto forma di «dichiarazioni principali». I Cantoni e i partiti politici sono evidenziati rispettivamente in blu e in rosso.

Le «dichiarazioni principali» riportano le osservazioni e le richieste con contenuto simile sintetizzandone il senso. Pertanto, le dichiarazioni non riprendono sempre le esatte parole dei pareri da cui sono tratte e gli elenchi e le motivazioni forniti a titolo esemplificativo possono non applicarsi completamente a tutti i partecipanti indicati. Le richieste e le osservazioni equivalenti e più volte citate dai partecipanti vengono considerate una sola volta per ogni «dichiarazione principale», con l'intento di fornire una panoramica chiara e proporzionata di pareri eterogenei. Il tenore esatto dei singoli pareri è consultabile nel documento «Pareri» disponibile nella documentazione della consultazione sul sito della Cancelleria federale: www.admin.ch > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > 2023 > DATEC > *Procedura di consultazione 2023/81* > *Pareri*.

La sezione «Richieste» raccoglie le proposte di legge e ordinanza concrete. Le modifiche testuali auspiccate sono evidenziate in rosso.

3 Valutazione dei progetti di ordinanza

I seguenti riscontri quantitativi, suddivisi in base ai destinatari e agli ambiti settoriali di appartenenza dei partecipanti, consentono una prima valutazione del progetto di ordinanza. In alcuni casi, partecipanti che hanno fornito osservazioni identiche hanno risposto in maniera opposta «Sì» o «No».

La proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi, è sostenuta da un'ampia maggioranza di partiti, associazioni e organizzazioni del settore economico, ambientale e dei trasporti. Lo stesso vale per la proposta di rinunciare a un'analogha estensione nel traffico interno. A tal proposito, i contrari sono però in gran parte favorevoli alla regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo, per quanto la maggioranza dei partecipanti non si sia espressa su questa domanda.

3.1 Valutazione quantitativa: partecipanti in base all'elenco dei destinatari

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco destinatari	Pareri						
	Numero				Quota (in %)		
	Approva zione	Respingi mento	Nessu n parere / Non pertin ente	Tot ale	Approva zione	Respingi mento	Nessu n parere / Non pertin ente
1 Siete d'accordo con la proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi (art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} e art. 4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1)?							
1 Cantoni	25			25	100%	0%	0%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	2	1		3	67%	33%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	-	-	-	0	-	-	-
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	4			4	100%	0%	0%
5 Altre cerchie interessate	12		2	14	86%	0%	14%
6 Altri	10	2		12	83%	17%	0%
Totale	53	3	2	58	91,4%	5,2%	3,4%
2 Siete d'accordo con la proposta di rinunciare a un'analogha estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico nazionale?							
1 Cantoni	21	3	1	25	84%	12%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	1	1	3	33%	33%	33%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	-	-	-	0	-	-	-
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	2		4	50%	50%	0%
5 Altre cerchie interessate	9	3	2	14	64%	21%	14%
6 Altri	8	4		12	67%	33%	0%
Totale	41	13	4	58	70,7%	22,4%	6,9%
2 Sareste d'accordo con la regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo (pag. 5 segg.)?							
1 Cantoni	3	2	20	25	12%	8%	80%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		2	3	33%	0%	67%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	-	-	-	0	-	-	-
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		3	4	25%	0%	75%
5 Altre cerchie interessate	4		10	14	29%	0%	71%
6 Altri	3	1	8	12	25%	8%	67%
Totale	12	3	43	58	20,7%	5,2%	74,1%
- Per eventuali commenti in merito a proposte di modifica non trattate, utilizzare i campi seguenti.							
1 Cantoni	3		22	25	12%	0%	88%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		2	3	33%	0%	67%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	-	-	-	0	-	-	-
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		3	4	25%	0%	75%
5 Altre cerchie interessate	2		12	14	14%	0%	86%
6 Altri	7		5	12	58%	0%	42%
Totale	14	0	44	58	24,1%	0,0%	75,9%

3.2 Valutazione quantitativa: partecipanti in base agli ambiti settoriali di appartenenza

Partecipanti alla consultazione	Pareri
---------------------------------	--------

in base agli ambiti settoriali di appartenenza				Numero Totale	Quota (in %)		
	Approvazione	Respingimento	Nessun parere / Non pertinente		Approvazione	Respingimento	Nessun parere / Non pertinente
1 Siete d'accordo con la proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi (art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} e art. 4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1)?							
1 Cantoni	25			25	100%	0%	0%
2 Partiti politici	2	1		3	67%	33%	0%
3 Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantionali	5		1	6	83%	0%	17%
4 Economia, industria, agricoltura, auto, moto	14	2		16	88%	13%	0%
5 Ambiente, sicurezza stradale, salute, società	7		1	8	88%	0%	13%
Totale	53	3	2	58	91,4%	5,2%	3,4%
2 Siete d'accordo con la proposta di rinunciare a un'analoga estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico nazionale?							
1 Cantoni	21	3	1	25	84%	12%	4%
2 Partiti politici	1	1	1	3	33%	33%	33%
3 Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantionali	4	1	1	6	67%	17%	17%
4 Economia, industria, agricoltura, auto, moto	14	2		16	88%	13%	0%
5 Ambiente, sicurezza stradale, salute, società	1	6	1	8	13%	75%	13%
Totale	41	13	4	58	70,7%	22,4%	6,9%
2 Sareste d'accordo con la regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo (pag. 5 segg.)?							
1 Cantoni	3	2	20	25	12%	8%	80%
2 Partiti politici	1		2	3	33%	0%	67%
3 Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantionali	1		5	6	17%	0%	83%
4 Economia, industria, agricoltura, auto, moto	2	1	13	16	13%	6%	81%
5 Ambiente, sicurezza stradale, salute, società	5		3	8	63%	0%	38%
Totale	12	3	43	58	20,7%	5,2%	74,1%
- Per eventuali commenti in merito a proposte di modifica non trattate, utilizzare i campi seguenti.							
1 Cantoni	3		22	25	12%	0%	88%
2 Partiti politici	1		2	3	33%	0%	67%
3 Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantionali	1		5	6	17%	0%	83%
4 Economia, industria, agricoltura, auto, moto	5		11	16	31%	0%	69%
5 Ambiente, sicurezza stradale, salute, società	4		4	8	50%	0%	50%
Totale	14	0	44	58	24,1%	0,0%	75,9%

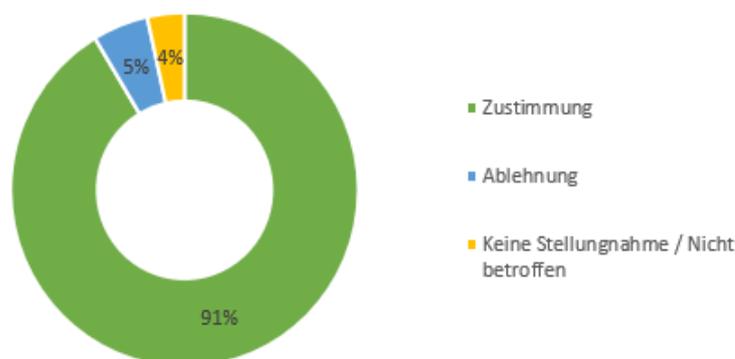
4 Il progetto in dettaglio

Il capitolo 4 ricalca sostanzialmente la struttura del questionario. Per ogni domanda sono elencati tutti i partecipanti che in linea di massima sono favorevoli o contrari alla proposta, esclusi coloro che non si sono esplicitamente espressi in proposito, e sono inoltre riportate in sintesi le loro «dichiarazioni principali» (v. cap. 2.2) associate di volta in volta ai rispettivi autori. In alcuni casi, partecipanti che hanno fornito osservazioni identiche hanno risposto in maniera opposta «Sì» (approvazione) o «No» (respingimento). Per di più, la crocetta di Les Routiers Suisses e lavoro.swiss alla domanda 2a è stata cambiata da «Sì» a «No» in quanto le loro osservazioni lasciavano intendere piuttosto un respingimento. Alcune dichiarazioni fornite nella sezione «Altre osservazioni» sono state spostate nelle domande che trattavano quel tema specifico, mentre qualche osservazione è stata considerata solo nel quadro delle richieste per evitare di ripeterla due volte. L'elenco di tutti i partecipanti con relativa abbreviazione e denominazione completa è disponibile in allegato.

4.1 Estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico *transfrontaliero* (dal 1° luglio 2026) (domanda 1)

Siete d'accordo con la proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi (art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} e art. 4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1)?

Valutazione sommaria



Valutazione, dichiarazioni principali e richieste

Sostanziale approvazione

Risposta affermativa nel questionario o parere equivalente: [BE](#), [LU](#), [UR](#), [SZ](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BS](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [GR](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VD](#), [VS](#), [JU](#), [PSS](#), CCCS, UPSA, Iniziativa delle Alpi, ARVAG, asa, ASTAG, upi, CP, FRS, Mobilità pedonale Svizzera, GastroSuisse, CI CDS, POLCANT GE, POLCANT OW, L-Drive, Les Routiers Suisses, Pro Velo, USI, USAM, lavoro.swiss, ATA

Nessun questionario, ma parere equivalente: [GL](#), [NE](#), [GE](#), [PLR](#), SEV, USS, metal.suisse, Unia, Recapito Svizzera

1.101	Il recepimento di questa norma nel traffico transfrontaliero è comprensibile alla luce del contesto politico.	upi
1.102	Siamo favorevoli all'estensione nel traffico transfrontaliero perché è l'unica alternativa possibile per la Svizzera se intende continuare a partecipare al mercato interno dell'UE nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri CH-UE.	ASTAG, FRS, L-Drive, USAM
1.103	Il recepimento di questa norma consentirà alla Svizzera di rimanere allineata sul diritto europeo pertinente, garantendo l'armonizzazione	TI , VS , CP, Recapito Svizzera
1.104	Qualsiasi alternativa a questa soluzione condurrebbe a una nuova controversia tra Svizzera e UE: questo non è auspicabile nel contesto attuale di ripresa del dialogo bilaterale, che il Centre Patronal auspica porti alla conclusione di un nuovo pacchetto di accordi settoriali (Bilaterali III).	CP

1.105	Disporre di norme uniformi riduce il grado di regolamentazione gravante sulle PMI.	USAM
1.106	L'entrata in vigore della nuova normativa in Svizzera contemporaneamente all'UE permetterà di evitare problemi di attuazione nonché distorsioni del mercato nel settore dei trasporti internazionali.	VD
1.107	La decisione del Consiglio federale di voler estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 solo ai furgoni nel traffico transfrontaliero è una soluzione pratica ed equilibrata per attuare la mozione 20.4478 Dittli.	GastroSuisse
1.108	È apprezzabile l'attuazione pragmatica dell'Accordo sui trasporti terrestri.	SG
1.109	Il recepimento della norma europea semplificherà i controlli su strada da parte delle autorità competenti.	VD
1.110	Siamo certi che questa norma consentirà di migliorare la protezione della salute e aumentare la sicurezza stradale.	VD, SEV, lavoro.swiss
1.111	Accogliamo con favore l'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero perché permette di aumentare la sicurezza stradale di tutti gli utenti del traffico, migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e rendere più equi prezzi e salari dei servizi di trasporto.	GR, VS, PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, lavoro.swiss, ATA
1.112	Con l'estensione ai conducenti di veicoli per il trasporto di cose di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t la Svizzera contribuisce inoltre all'incremento della sicurezza stradale a livello nazionale e internazionale, soprattutto nel traffico commerciale leggero sulle lunghe distanze. In tal modo, adempie al contempo alla sua responsabilità di garantire anche da noi l'applicazione di standard di sicurezza più elevati per i trasporti commerciali con furgoni come nei Paesi europei confinanti.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA
1.113	Alla fin fine, quasi tutti traggono vantaggio dal progetto, specialmente i conducenti (condizioni di lavoro migliori), gli altri utenti del traffico (aumento della sicurezza stradale per tutti), la società (ad es. diminuzione di incidenti, costi sanitari e assicurativi e dumping sociale), l'ambiente e il clima (riduzione della domanda di trasporto per via dell'aumento dei costi legati all'impiego di furgoni).	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA
1.114	Tale estensione porrà un freno all'attuale aggiramento intenzionale della regolamentazione OLR tramite l'impiego di furgoni più piccoli.	GR
1.115	Si tratta di un passo avanti, seppur molto contenuto, dato che con la limitazione al traffico transfrontaliero si coinvolgerebbe solo una minoranza dei conducenti, al massimo 3200 (cfr. rapporto esplicativo, pag. 5).	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA
1.116	La normativa potrebbe avere ripercussioni minime sugli incidenti poiché riguarda meno dell'1% dei furgoni in Svizzera. Le misure indicate di seguito hanno un potenziale maggiore in termini di prevenzione (v. risposta alla domanda 2a).	upi
1.117	Il CP considera che le modifiche proposte sono di natura pragmatica e hanno una portata limitata, il che permetterà al settore dei trasporti svizzero di rimanere competitivo. Tra parentesi, questa revisione legislativa consentirà di creare condizioni di equa concorrenza tra il comparto dei trasporti pesanti e quello dei furgoni per le consegne.	CP
1.118	L'estensione in parola non produce distorsioni della concorrenza. Semmai è l'esatto contrario: senza estensione la concorrenza sarebbe distorta	lavoro.swiss
1.119	In caso di attuazione, occorre assicurarsi che sia il personale conducente sia i detentori dei veicoli abbiano dimestichezza con le disposizioni dell'OLR 1 e possano rispettarle scrupolosamente.	BE, BS
1.120	In caso di estensione del campo di applicazione anche i datori di lavoro devono attenersi agli articoli 16 – 18.	BS
1.121	Occorre inoltre riflettere su quali regolamentazioni siano necessarie per quando l'autista di un furgone deve permottare per via delle prescrizioni OLR ma il veicolo non dispone di un equipaggiamento apposito.	BE

1.122	L'USAM ritiene essenziale la deroga per le aziende che non rientrano nel settore del trasporto su strada (art.4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1), in quanto assoggettare le imprese artigianali sarebbe del tutto eccessivo.	USAM
1.123	La formulazione proposta per l'articolo 3 cpv. 1 lett. a ^{bis} («... per il trasporto di cose nel traffico transfrontaliero, se il peso totale del veicolo o del convoglio è superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t») non è di immediata comprensione, in particolare la distinzione con la lettera a rimasta invariata («... per il trasporto di cose, il cui peso totale supera, secondo la licenza di circolazione, le 3,5 t»).	ASTAG, L-Drive
1.124	A nostro avviso, l'estensione prevista dalla lettera a ^{bis} relativamente al passaggio «o del convoglio» non è né opportuna né perfino conforme alla normativa europea (cfr. regolamento n. 561/2006: «... veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate»), in quanto una tale formulazione amplierebbe la cerchia dei destinatari. Esempio: in conformità con la lettera a ^{bis} , un furgone con un peso totale di 2,3 t e un peso totale del convoglio di 4,5 t ricadrebbe nel campo di applicazione dell'OLR 1 anche quando non traina alcun rimorchio, a differenza di quanto previsto dalla lettera a, secondo cui un furgone con un peso totale di 3,5 t e un peso totale del convoglio di 7,5 t nel traffico transfrontaliero non è soggetto all'OLR 1 se non traina alcun rimorchio.	ASTAG, L-Drive
1.125	I veicoli per il trasporto di cose con peso totale fino a 2,5 t devono sempre essere esentati dall'OLR 1 sia nel traffico transfrontaliero sia in quello interno quando viaggiano da soli (senza rimorchio) e indipendentemente dal peso totale del convoglio registrato.	ASTAG, FR. L-Drive
1.126	La documentazione della consultazione riporta varianti testuali differenti per l'art. 3 cpv. 1 lett. a ^{bis} AP-OLR 1: nel quadro sinottico delle modifiche previste rispetto al diritto vigente la dicitura «secondo la licenza di circolazione» manca in tutte e tre le lingue (d, f, i), mentre nel testo dell'OLR 1 sottoposto a consultazione è presente nelle varianti tedesca e francese, ma non in quella italiana.	GR
1.127	Nei fatti, l'estensione proposta comporterà la creazione di nuove norme sulla durata del lavoro, di guida e di riposo dei conducenti di veicoli per le consegne di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate nei trasporti transfrontalieri (circa 0,3% dei casi).	CP
Sostanziale respingimento		
Risposta negativa nel questionario o parere equivalente: Kurierverband, Swisscofel		
Nessun questionario, ma parere equivalente: UDC		
1.201	La problematica relativa alla sicurezza di corrieri, fattorini e fattorini per espressi va risolta diversamente.	UDC
1.202	Il nostro settore non ha alcun problema nel rispettare i tempi di riposo degli autisti di furgoni, perciò non sono necessarie ulteriori leggi e ordinanze in materia.	Swisscofel
1.203	L'armonizzazione genererà gli stessi costi emersi dalla mozione 20.4478 Dittli.	Swisscofel
1.204	Si deve tenere conto dei corrieri che effettuano trasporti all'estero solo saltuariamente. La nostra associazione di categoria stima che abbandoneranno i trasporti transfrontalieri lasciando campo libero ai concorrenti stranieri.	Kurierverband
1.205	In secondo luogo, questa norma colpisce soprattutto i corrieri con sede nelle immediate vicinanze del confine. Fin dall'apertura delle frontiere, queste imprese sono collegate a una rete stradale in cui è ormai indifferente se un trasporto avviene su suolo svizzero o straniero e i corrieri devono costantemente scegliere il percorso più rapido, che non di rado comporta l'attraversamento di altri Paesi. Il progetto di ordinanza stroncherà tali viaggi, con conseguenti ripercussioni in termini di efficienza e un aumento di ingorghi e costi.	Kurierverband
1.206	Le vere vittime di questa nuova regolamentazione sono le PMI. L'OLR, l'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo, pone l'accento sui tempi di guida, ma i corrieri in questione devono completare giri a corto raggio, in cui a fronte di orari di lavoro molto lunghi passano solo poco tempo al volante per via delle distanze relativamente brevi.	UDC
1.207	Per l'UDC le deroghe previste nell'ordinanza dovrebbero spingersi oltre e, per di più, comporteranno oneri significativi a livello amministrativo e di controllo per disposizioni quali «la metà del tempo di lavoro settimanale», il trasporto «per conto terzi» e il raggio di 100 km.	UDC

Nessun parere / Non pertinente

«Nessun parere / Non pertinente» nel questionario o parere equivalente: Scienceindustries
 Nessun questionario, ma parere equivalente: CDDGP

-

Richieste

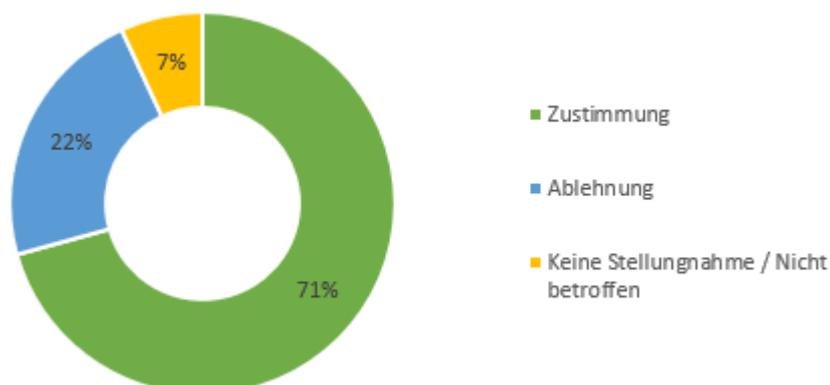
GR, ASTAG, FRS, L-Drive, Les Routiers Suisses, lavoro.swiss, USI, Recapito Svizzera

1.401	Sostituire « trasporti internazionali » con « trasporti transfrontalieri ».	lavoro.swiss
1.402	Omettere « nel traffico transfrontaliero ».	Les Routiers Suisses
1.403	L' art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} deve essere formulato come segue: «per il trasporto di cose nel traffico transfrontaliero, se il peso totale del veicolo o del convoglio secondo la licenza di circolazione è superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t». In caso contrario, la disposizione potrebbe lasciar intendere che nel campo di applicazione dell'OLR 1 rientrino anche i veicoli che non trainano alcun rimorchio pur potendolo fare (ad es. un furgone con un peso totale di 2,3 t e un peso totale del convoglio di 4,5 t).	GR
1.404	Richiesta alternativa: l' art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} deve essere formulato come segue, in conformità con la lettera a: «per il trasporto di cose nel traffico transfrontaliero, se il peso totale del veicolo e del convoglio secondo la licenza di circolazione è superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t».	GR
1.405	Richiesta: l' art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} deve essere formulato come segue, in conformità con la lettera a: «per il trasporto di cose nel traffico transfrontaliero, se il peso totale del veicolo e del convoglio [cancellare!] secondo la licenza di circolazione è superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t».	ASTAG, FRS, L-Drive
1.406	Analoga modifica dell'art. 4 cpv. 1 lett. j: «e combinazioni di veicoli per il trasporto di cose, a condizione che il peso totale del veicolo e del convoglio [cancellare!] sia superiore a 2,5 t ma non a 3,5 t, (...)».	GR, ASTAG, FRS, L-Drive
1.407	Uno dei nostri membri ritiene che si debba valutare l'eventualità di introdurre delle deroghe per singoli viaggi occasionali oltre frontiera . Le prescrizioni andrebbero applicate solo ai viaggi transfrontalieri regolari, escludendo le brevi «deviazioni» oltre i confini nazionali.	USI
1.408	Richiedono pertanto le seguenti deroghe : a) deroga all'applicazione dell'OLR 1 per aziende che effettuano viaggi transfrontalieri sporadicamente e b) un'ulteriore deroga per i viaggi in prossimità del confine .	Kurierverband, Recapito Svizzera

4.2 Nessuna estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico interno (domanda 2a)

Siete d'accordo con la proposta di rinunciare a un'analogia estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico nazionale?

Valutazione sommaria



Valutazione, dichiarazioni principali e richieste

Sostanziale approvazione

Risposta affermativa nel questionario o parere equivalente: [BE](#), [LU](#), [UR](#), [SZ](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VS](#), [JU](#), CCCS, UPSA, asa, ASTAG, upi, CP, FRS, GastroSuisse, CI CDS, POLCANT GE, POLCANT OW, Kurierverband, L-Drive, USI, USAM, Swisscofel

Nessun questionario, ma parere equivalente: [NE](#), [GE](#), [PLR](#), metal.suisse, Recapito Svizzera

2.101	Nessun inasprimento delle disposizioni di legge in Svizzera.	SH
2.102	Le motivazioni addotte dal Consiglio federale sono ben più significative rispetto al pari trattamento dei concorrenti auspicato dalla mozione Dittli e, pertanto, la deroga nel traffico interno è giustificata.	ASTAG , L-Drive
2.103	Anzitutto, la deroga nel traffico interno è totalmente in linea con la modifica della legge federale del 20 marzo 2009 sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS; RS 744.10), secondo cui la licenza di trasporto ora sarà necessaria per l'impiego di veicoli con peso totale superiore a 2,5 t solo nel traffico merci transfrontaliero (decisione del Consiglio degli Stati del 19.12.2023, in qualità di secondo Consiglio). Per l'OLR 1 si devono considerare per analogia le disposizioni LPTS, per cui non vi è ragione di procedere a una differenziazione.	ASTAG , L-Drive
2.104	Siamo favorevoli anche alla seconda proposta, suggerendo tuttavia di vigilare affinché non vengano a crearsi disparità di trattamento tra il settore dei trasporti internazionali e quelli dei trasporti nazionali.	GE
2.105	In caso di respingimento, queste disposizioni di legge si applicherebbero ai servizi di corriere (DHL, UPS, ecc.), andando tuttavia a interessare solo un numero esiguo di veicoli, per i quali finora non vi sono state praticamente contestazioni.	SH , AR
2.106	Pur producendo un eccesso di norme, e quindi di burocrazia, per alcuni degli operatori economici (che si dovranno destreggiare tra disposizioni diverse per diverse tipologie di trasporto) questa soluzione su due binari rimane una soluzione ragionevole, in quanto tutela le imprese di trasporto del nostro Paese da costi elevati, non giustificati da considerazioni di sicurezza stradale. Li protegge inoltre da un eventuale «dumping normativo» da parte delle imprese di trasporto europee.	CP
2.107	Il respingimento comporterebbe un aumento degli oneri per i controlli in azienda.	SH , AR , VS , UPSA , ASTAG , L-Drive , USAM , Swisscofel

2.108	Oltre a non risultare utile, tale estensione comporta gravi svantaggi e oneri.	BE, VS, upi, Kurierverband
2.109	Il Consiglio di Stato ritiene che estendere la norma nel traffico interno possa avere anche ripercussioni negative, ad esempio costi supplementari, una riduzione delle capacità di trasporto, un aumento dei prezzi o un peggioramento della carenza di autisti.	BL, UPSA, ASTAG, GastroSuisse, L-Drive, metal.suisse, USI, Swisscofel
2.110	Come indicato nella proposta potrebbe essere penalizzante con difficoltà nel reperire conducenti.	TI
2.111	Analizzando costi e benefici, l'estensione del campo di applicazione della normativa in questione nel traffico interno risulta inadeguata e, dunque, anche inopportuna.	LU, VS, Gastro Suisse, metal.suisse
2.112	L'estensione nel traffico interno non deve avvenire per ragioni economiche.	SZ, SG
2.113	Per gli stessi motivi l'associazione di categoria è favorevole alle nuove disposizioni derogatorie previste dall'art. 4 cpv. 1 lett. j e k.	GastroSuisse
2.114	Tutto ciò che rende più complessa l'attività dei corrieri va a scapito dei vantaggi che offrono sia alla clientela sia ai dipendenti.	Kurierverband, Recapito Svizzera
2.115	Oltre a un significativo aumento degli oneri di controllo per le autorità esecutive, l'estensione della nuova regolamentazione nel traffico interno non è giustificata perché in quel caso la Svizzera applicherebbe il pertinente regolamento europeo in modo più rigoroso rispetto ai singoli Paesi dell'UE e per di più si spingerebbe oltre le richieste della mozione 20.4478 Dittli.	BL
2.116	Nel commercio di frutta, verdura e patate questa deroga è necessaria, in quanto negli agglomerati e nel traffico urbano si impiegano spesso furgoni di tali dimensioni.	Swisscofel
2.117	In linea generale, l'upi è favorevole all'adozione di misure volte a prevenire incidenti stradali gravi che coinvolgono i furgoni. È tuttavia importante verificarne la proporzionalità.	upi
2.118	Si presume che, in media, l'estensione dell'OLR 1 nel traffico interno consentirebbe di evitare al massimo un caso di danni gravi a persone all'anno.	upi
2.119	A prescindere dal campo di applicazione dell'OLR 1, è importante prevenire gli incidenti di tutti i furgoni (qualunque sia il loro settore di impiego) con misure che puntino sulle principali cause note dei sinistri come inosservanza della precedenza, disattenzione e distrazione, retromarcia imprudente e stanchezza. Così facendo non si eviterebbe solo quell'unico caso di danni gravi a persone (citato in precedenza), bensì molti di più.	upi
2.120	Inoltre, occorre continuare a documentare e analizzare il trend relativamente agli incidenti in cui sono coinvolti i furgoni per poter rivalutare un eventuale adeguamento dell'attuale regolamentazione degli orari di lavoro qualora dovessero emergere variazioni negative.	upi

Sostanziale respingimento

Risposta negativa nel questionario o parere equivalente: BS, GR, PSS, Iniziativa delle Alpi, ARVAG, Mobilità pedonale Svizzera, Les Routiers Suisses, Pro Velo, lavoro.swiss, ATA

Nessun questionario, ma parere equivalente: GL, SEV, USS, Unia

2.201	L'OLR 1 è stata introdotta per gli autisti dei mezzi pesanti proprio perché erano sorte le stesse problematiche che ora emergono per i veicoli più piccoli. Da quando gli orari vengono rilevati con il tachigrafo digitale, gli autisti sanno gestire questo dispositivo e anche i datori di lavoro vengono perseguiti in caso di violazioni, l'OLR 1 ha un impatto molto positivo sul benessere dei conducenti e sul loro ruolo come responsabili di incidenti.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.202	Il SEV ritiene questa limitazione incomprensibile e irragionevole.	SEV
2.203	L'attuazione deve essere una «soluzione semplice ed economica». Oltre a non andare in questa direzione, rinunciare ad apportare modifiche per la stragrande maggioranza del traffico commerciale leggero non è affatto una soluzione.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA

2.204	Dalla mozione Dittli, e dunque dalla decisione del Parlamento, non si evince un'applicazione del progetto limitata al traffico commerciale leggero transfrontaliero. Nel testo della mozione non c'è alcuna distinzione tra traffico interno e transfrontaliero.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, SEV, USS, Unia, ATA
2.205	USS/Unia fa appello al Consiglio federale affinché non si metta in pericolo la sicurezza della popolazione svizzera, degli utenti del traffico e degli autisti. Limitarsi al minimo indispensabile riguardo all'obbligo di tachigrafo è inaccettabile e in contraddizione con gli standard internazionali.	USS, Unia
2.206	Gli stessi standard minimi di sicurezza, specialmente per i furgoni con un peso inferiore a 3,5 tonnellate, devono valere anche e soprattutto in Svizzera e per i trasporti esclusivamente nazionali. Non è chiaro il motivo per cui gli autisti, la popolazione svizzera e gli utenti del traffico debbano essere meno tutelati se viaggiano, ad esempio, da Ginevra a Coira o da Basilea a Lugano rispetto a quando si recano da Ginevra ad Annemasse (F), da Basilea a Weil am Rhein (D) o da Chiasso a Como (I).	USS, Unia
2.207	In Germania vige già da tempo l'obbligo di tachigrafo per i veicoli a partire da 2,8 tonnellate che viaggiano nel traffico interno. Altri Paesi come Francia e Austria hanno normative decisamente più rigorose rispetto alle nostre, che sono equivalenti all'OLR oppure vengono concretizzate con altre leggi sul lavoro e prescrizioni per le aziende.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss, Unia
2.208	A livello europeo, le parti sociali (IRU ed ETF) sono arrivate a una dichiarazione congiunta in cui chiedono corsi di formazione professionali per chi accede al settore e l'introduzione dell'obbligo di formazione continua permanente durante il servizio per il personale conducente di veicoli con peso inferiore a 3,5 tonnellate, in modo analogo a quanto accade per i veicoli più grandi. Non vi è motivo per cui la Svizzera debba rimanere indietro rispetto ai Paesi limitrofi e all'UE.	Unia
2.209	Regolamentazioni uniformi per il traffico interno e transfrontaliero creano uguaglianza e sicurezza giuridica.	GR
2.210	A nostro avviso, la distinzione tra traffico interno e transfrontaliero non è nemmeno una ragione oggettivamente sufficiente per differenziare le norme e, per di più, stride con il principio costituzionale dell'uguaglianza giuridica.	GL
2.211	Estendendo il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico interno, sarà ancora più complesso, se non quasi impossibile, distinguere tra viaggi nazionali e transfrontalieri nell'ambito dei controlli in azienda oltre che nei controlli su strada.	GL, BS, GR
2.212	L'esclusione ridurrebbe drasticamente gli effetti della misura.	Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, SEV, ATA
2.213	Riceviamo regolarmente lamentele da parte di autisti che auspicano una registrazione chiara dei tempi di lavoro e di guida e non comprendono la disparità di trattamento tra le varie categorie.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss, Unia
2.214	Da noi, come ovunque, il settore è profondamente sotto pressione perché non si possono ancora attuare le disposizioni per i veicoli da 3,5 tonnellate provenienti dall'Est.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.215	Dai resoconti dei nostri membri emerge che lavorare con i furgoni spesso comporta precarietà, orari di lavoro eccessivamente lunghi, scarse qualifiche e stress elevato. Gli autisti riferiscono di incidenti costanti e circostanze estremamente pericolose che tuttavia non sempre sono rilevati con chiarezza nelle statistiche, in quanto molti di questi sinistri non vengono segnalati o si verificano nei quartieri. Le condizioni dei furgoni impiegati nel settore (si stima che la metà presenti ammaccature) sono già indice di un problema di fondo. Per di più, molti di loro sono lavoratori autonomi e non sono soggetti ad alcun controllo.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss, USS, Unia
2.216	Una tale estensione nel traffico interno aumenterebbe notevolmente l'utilità del progetto migliorando la sicurezza stradale. In merito alla stanchezza quale fattore di rischio per la sicurezza nel traffico commerciale leggero l'upi constata che «può essere contrastata evitando agli autisti orari di lavoro troppo lunghi e sforzi fisici eccessivi e facendoli guidare al buio possibilmente solo di rado. A tal fine, ad esempio, i conducenti potrebbero non	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA

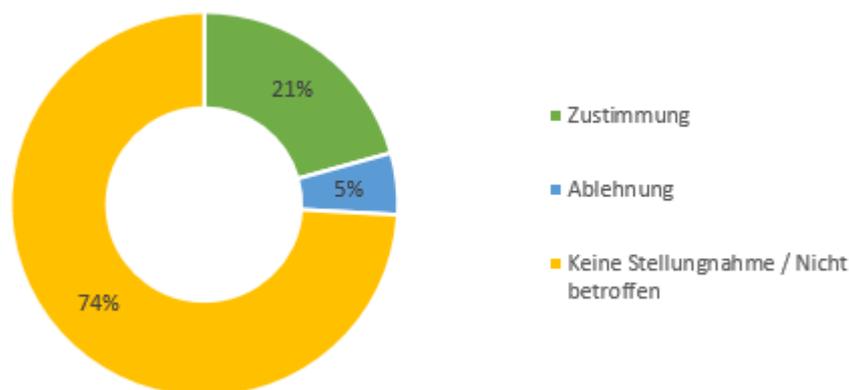
	occuparsi più delle operazioni di carico e scarico dei veicoli o non lavorare troppe ore al giorno». Proprio su quest'ultimo aspetto, che rappresenta uno dei principali fattori di rischio per la sicurezza stradale, l'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico interno potrebbe apportare miglioramenti significativi.	
2.217	Per la sicurezza stradale, in fin dei conti, è irrilevante se l'autista effettua un trasporto nel traffico interno o transfrontaliero. L'argomentazione secondo cui i tempi di guida nei viaggi internazionali siano più lunghi rispetto a quelli nazionali, dove buona parte del lavoro consiste nel carico e nello scarico merci, è infondata. La stanchezza eccessiva, infatti, non è imputabile solamente al tempo passato al volante, bensì alla durata del lavoro in generale. Pertanto, a nostro avviso, la valutazione su una possibile estensione del campo di applicazione nel traffico interno deve riferirsi esclusivamente all'orario di lavoro.	SEV
2.218	Le statistiche dimostrano che è proprio nell'ambito delle consegne nazionali effettuate con furgoni sotto 3,5 tonnellate che gli orari di lavoro eccessivamente lunghi e l'assenza di pause comportano un serio pericolo per la sicurezza o rischi maggiori rispetto ai trasporti transfrontalieri dalla Svizzera all'UE.	USS, Unia
2.219	I premi assicurativi in questo settore sono elevati. Constatiamo di continuo rapporti d'impiego molto problematici come lavoro nero, lavoro pseudo-indipendente, paghe minime senza registrazione delle ore.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss, Unia
2.220	I grandi fornitori di servizi di consegna non assumono direttamente gli autisti, se non in pochissimi casi, e spesso subappaltano gli incarichi. Gli stessi cosiddetti collaboratori passano il lavoro a colleghi non impiegati presso l'azienda subappaltatrice. Il controllo da parte delle autorità non viene effettuato e non vi è possibilità di farlo.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.221	Con l'introduzione del tachigrafo si arginerebbe in breve tempo il lavoro nero. Rinunciare all'assoggettamento all'OLR 1 significa anche gradire o per lo meno tollerare questo fenomeno per via degli eventuali costi supplementari.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.222	Migliorando le condizioni di lavoro grazie all'applicazione delle prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo si potrebbe ridurre la carenza di personale specializzato. In un contesto in cui i mercati del lavoro sono dinamici, vale sostanzialmente il principio secondo cui più persone si interessano a un settore nel momento in cui migliorano le condizioni che offre.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, SEV, ATA
2.223	Un aumento dei prezzi di trasporto potrebbe contribuire a migliorare i salari e, ad ogni modo, va considerato sostanzialmente in maniera positiva per i vantaggi che ne derivano a livello economico, sociale e di politica ambientale. Se i trasporti costassero di più, ad esempio, gli acquisti nel commercio al dettaglio tornerebbero a essere più competitivi rispetto a quelli online grazie a una minore differenza di prezzo, il che a sua volta favorirebbe la creazione di valore a livello nazionale.	SEV
2.224	Proprio l'obbligo del tachigrafo consentirebbe intanto di controllare gli orari di lavoro in modo capillare. Per i trasporti professionali di merci su strada con veicoli fino a 3,5 tonnellate al momento non sussiste alcun obbligo di registrazione dei tempi di guida, in quanto sono soggetti solo alla legge sul lavoro (LL). Mentre l'OLR 1 prevede disposizioni penali chiare in caso di infrazione alle disposizioni sul controllo, se si viola l'obbligo di documentazione di cui all'art. 46 LL la sanzione è limitata alla mancata messa a disposizione della documentazione e non alla violazione stessa dell'obbligo. Estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 consentirebbe di risolvere efficacemente questa irregolarità.	SEV
2.225	Per via degli attuali prezzi troppo bassi, la domanda di servizi di trasporto con i furgoni è più elevata di quanto sarebbe auspicabile in termini di politica ambientale. Per di più il problema è destinato ad accentuarsi dato che, secondo varie previsioni sul traffico, nei prossimi anni si assisterà a un ulteriore incremento del trasporto merci su strada, soprattutto nell'ambito dei furgoni (cfr. ARE 2022). Proprio alla luce di questa crescita, specialmente nel traffico interno, l'estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 sarebbe opportuna per porre un freno all'aumento di pericolosi trasporti merci su strada.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA,
2.226	Un aumento dei prezzi dei trasporti su strada aiuta a rendere relativamente più attrattivo il traffico merci su rotaia. Questo trasferimento può avere successo, specialmente a livello nazionale, solo riuscendo a compensare lo svantaggio strutturale della ferrovia in termini di costo. La diminuzione dei trasporti di merci su strada con veicoli fino a 3,5 tonnellate andrebbe inoltre a sgravare l'infrastruttura stradale sul lungo periodo e contribuirebbe alla riduzione delle emissioni di CO ₂ .	SEV

2.227	I costi per l'adeguamento ed eventuali corsi di formazione nonché gli oneri burocratici all'interno delle aziende e presso le autorità sono accettabili. Le aziende svizzere che si occupano di trasporti commerciali con furgoni (spec. nel traffico interno) possono trasferire ai committenti i costi legati alla sicurezza stradale.	PSS, Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA
2.228	In alcune regioni, durante i controlli stradali, si è notato che le imprese di trasporto immatricolano sempre più veicoli (furgoni con rimorchi) non soggetti all'OLR 1 nel traffico interno. Il motivo è la quasi totale assenza di controlli da parte delle autorità preposte riguardo all'applicazione delle norme sul lavoro, cosicché i conducenti di questi veicoli lavorano molte più ore di quelle prescritte dal legislatore. A volte, anche coloro che sono soggetti all'OLR 1, al termine del loro orario di lavoro regolare su un mezzo pesante sono costretti a effettuare un ulteriore trasporto con un furgone senza che questo tempo venga aggiunto nel tachigrafo (carta conducente).	ARVAG, Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.229	La maggioranza del comitato direttivo ARVAG ritiene che assoggettare all'OLR 1 i veicoli e le combinazioni di veicoli per il trasporto commerciale di merci a partire da 2,5 tonnellate nel traffico interno come in quello transfrontaliero andrebbe a ridurne il numero e rappresenterebbe un segnale positivo per il personale conducente in termini di tutela dei lavoratori.	ARVAG
2.230	Negli ultimi anni sempre più aziende sono entrate in questo mercato e probabilmente ci rimarranno solo finché l'attività risulterà redditizia. Fino a quando l'e-commerce svizzero offrirà la consegna in giornata senza costi supplementari e il reso e la consegna gratuiti, costi di transazione minimi per il rispetto dell'OLR 1 potranno non rappresentare un fattore di costo significativo per le imprese.	PSS
2.231	In più, la società auspica più controlli del trasporto merci su strada perché vanno a vantaggio soprattutto della sicurezza di tutti gli utenti. Proprio i furgoni, infatti, risaltano negativamente nelle statistiche dei controlli federali.	PSS
2.232	Non abbiamo alcun interesse nell'assoggettare anche all'OLR 1 gli artigiani che dispongono di un sistema di registrazione degli orari di lavoro funzionante.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
2.233	La precisazione relativa alla guida del veicolo è carente. Si fa riferimento al tempo di guida? O ad attività collegate al veicolo, come carico e scarico merci, rifornimento, pulizia del veicolo, coordinamento con la disposizione, procedure logistiche ecc.? La delimitazione non è illustrata con sufficiente chiarezza e lascia spazio a incertezze.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
Nessun parere / Non pertinente		
«Nessun parere / Non pertinente» nel questionario o parere equivalente: VD , Scienceindustries		
Nessun questionario, ma parere equivalente: UDC , CDDGP		
2.301	Per poter rispondere occorrerebbe un'analisi più approfondita delle ripercussioni reali.	VD
Richieste		
SEV, USS, Unia		
2.401	Il Consiglio federale è invitato a riconsiderare la revisione proposta e attuare una regolamentazione materiale ampia ed equivalente per tutte le categorie di furgoni, inclusi quelli con peso inferiore a 3,5 tonnellate, e cioè: <ul style="list-style-type: none"> • Introdurre un corso OLR per tutti i professionisti del settore affinché dispongano di conoscenze sufficienti sulle prescrizioni di sicurezza stabilite dall'OLR 1 e sull'utilizzo del tachigrafo. I costi a carico del datore di lavoro vengono compensati dall'aumento della sicurezza e della professionalità e dalla valorizzazione della professione. • Prevedere un obbligo di tachigrafo per tutti i veicoli, compresi quelli di peso inferiore a 3,5 tonnellate. Anche in un contesto puramente nazionale è fondamentale garantire pari condizioni di concorrenza e tutelare lavoratori e utenti stradali. I vantaggi per la società e i lavoratori superano di gran lunga i costi (ca. 1000 franchi a veicolo per un tachigrafo). Per quanto il tachigrafo tenda a semplificare il lavoro delle autorità di controllo, vista la situazione sono comunque necessarie ulteriori risorse per le attività di verifica. 	SEV, USS, Unia

4.3 In caso di risposta negativa alla domanda 2a e di interesse a detta estensione anche nel *traffico interno*:

Sareste d'accordo con la regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo (pag. 5 segg.)?

Valutazione sommaria



Valutazione, dichiarazioni principali e richieste

Sostanziale approvazione

Risposta affermativa nel questionario o parere equivalente: [UR](#), [BS](#), [GR](#), [PSS](#), Iniziativa delle Alpi, ARVAG, upi, Mobilità pedonale Svizzera, Les Routiers Suisses, Pro Velo, lavoro.swiss, ATA

Nessun questionario, ma parere equivalente: USS, SEV

3.101	Conducenti e imprese con veicoli per il trasporto di merci tra 2,5 e 3,5 tonnellate andrebbero urgentemente assoggettati all'OLR 1. Limitarsi ai veicoli che circolano nel traffico transfrontaliero non porta alcun miglioramento.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
3.102	Regolamentazioni uniformi per il traffico interno e transfrontaliero creano uguaglianza e sicurezza giuridica.	GR
3.103	Una legislazione uniforme permette anche di semplificare le verifiche durante i controlli stradali e nelle aziende.	GR
3.104	Qualsiasi altro settore dispone di sistemi di gestione dell'orario di lavoro ragionevoli e regole a tutela dei lavoratori. I fattorini lavorano finché non hanno consegnato tutti i pacchi. Anche il tempo dedicato a caricarli e scaricarli e ad altre attività è lavoro in senso stretto, che aumenta lo stress e riduce l'attenzione nel traffico stradale. Considerato che all'autista spetta anche riempire e svuotare il veicolo, non vi è motivo per rinunciare all'applicazione dell'OLR 1.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
3.105	Nella distribuzione dei pacchi vengono impiegati principalmente, a volte anche in nero, nuovi immigrati provenienti da Paesi a basso salario. Il settore assiste a una carenza di autisti perché quelli locali o dell'Europa centrale non intendono partecipare a questo tour de force. Servono di continuo nuovi autisti provenienti da Paesi a basso salario perché dopo uno o due anni quelli impiegati vogliono cambiare lavoro.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
3.106	Tantissimi veicoli hanno ammaccature e danni derivanti da incidenti spesso non segnalati alla polizia. Inoltre, le statistiche non permettono una ripartizione netta tra automobili e furgoni. Occasionalmente si verificano incidenti spettacolari che, tuttavia, vengono rilevati nelle statistiche relative alle automobili. Osserviamo un aumento dei rischi legati agli incidenti e sappiamo che diverse compagnie assicurative non vogliono più assicurare le flotte più grandi o richiedono premi maggiorati. Capita che, in caso di incidente, venga sostituito l'autista prima dell'arrivo della polizia sul posto, così da non permettere di stabilire con certezza chi fosse alla guida e nascondere il lavoro nero.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss

3.107	I costi di un tachigrafo per un veicolo nuovo ammontano al massimo a 1000 franchi, ammortizzabili con 125 franchi all'anno nei prossimi otto anni. I costi di esercizio corrispondono a quelli di una normale registrazione del tempo di lavoro che di per sé dovrebbe già essere prevista, per quanto finora risparmiata.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
3.108	I costi di consegna vanno certamente aumentati. Condizioni di lavoro umane comportano costi aggiuntivi, specialmente se la situazione è così negativa come nel settore della consegna dei pacchi.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss
3.109	L'esecuzione comporta senza dubbio degli oneri. Con gli attuali tachigrafi digitali i controlli sono diventati più semplici. Rendendo i dispositivi obbligatori scomparirebbe molto rapidamente anche il lavoro nero.	Les Routiers Suisses, lavoro.swiss

Sostanziale respingimento

Risposta negativa nel questionario o parere equivalente: [BE](#), [SZ](#), Kurierverband

3.201	Le conseguenze sarebbero di gran lunga eccessive.	SZ
-------	---	--------------------

Nessun parere / Non pertinente

«Nessun parere / Non pertinente» nel questionario o parere equivalente: [LU](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VD](#), [VS](#), [JU](#), CCCS, UPSA, asa, ASTAG, CP, FRS, GastroSuisse, CI CDS, POLCANT GE, POLCANT OW, L-Drive, USI, Scienceindustries, USAM, Swisscofel,

Nessun questionario, ma parere equivalente: [GL](#), [NE](#), [GE](#), [PLR](#), [UDC](#), CDDGP, metal.suisse, Unia, Recapito Svizzera

3.301	Per poter rispondere occorrerebbe un'analisi più approfondita delle ripercussioni reali.	VD
-------	--	--------------------

Richieste

Les Routiers Suisses

3.401	Come proposto nel rapporto esplicativo.	Les Routiers Suisses
-------	---	----------------------

4.4 Altre osservazioni

Per eventuali commenti in merito a proposte di modifica non trattate, utilizzare i campi seguenti.

BE, LU, VS, UDC, UPSA, Iniziativa delle Alpi, FRS, Mobilità pedonale Svizzera, Kurierverband, metal.suisse, Pro Velo, USAM, ATA, Recapito Svizzera		
4.101	Riguardo alla regolamentazione nel traffico interno e all'adeguamento dell'OLR 1, a livello esecutivo (controllo stradale) potrebbe risultare difficile riconoscere quali autisti sono soggetti a tale ordinanza. Sarebbe auspicabile un contrassegno per i veicoli o il tachigrafo oppure un'altra soluzione.	BE
4.102	In merito al controllo in azienda ci chiediamo se gli uffici della circolazione stradale segnalino i veicoli impiegati nel traffico transfrontaliero agli organi esecutivi OLR, come avviene per gli altri veicoli oltre le 7,5 tonnellate.	BE
4.103	Nel rapporto esplicativo (pag. 7) si afferma che 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. Siamo favorevoli alla proposta per ragioni di sicurezza stradale. Qualora, come da noi richiesto, il campo di applicazione dell'OLR 1 venga esteso anche nel traffico interno (v. domanda 2a), verrà meno la motivazione principale citata nel rapporto esplicativo contro questa soluzione, perché a quel punto il gruppo di autisti soggetti a un corso o a un sistema di esami specifico sarebbe decisamente più ampio.	Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA,
4.104	Riteniamo che debbano essere effettuati più controlli nel traffico merci su strada. Proprio i furgoni, infatti, risaltano negativamente nelle statistiche dei controlli federali.	Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale Svizzera, Pro Velo, ATA,
4.105	metal.suisse è favorevole alla proposta di modifica dell'OLR 1, in particolare riguardo a una categoria speciale di autocarri con tecnologia di propulsione a emissioni zero e prova dell'attività professionale. Tali integrazioni possono contribuire a rendere l'ordinanza più attuale e adeguata alla pratica.	metal.suisse
4.106	Conformemente all'art. 4 cpv. 5 lett. f e h OAC, gli autoveicoli pesanti con peso totale superiore a 3500 kg ma non oltre 4250 kg dotati di sistema di propulsione a emissioni zero possono essere guidati con una licenza di condurre di categoria B se il superamento del peso è dovuto unicamente al sistema di propulsione. Al fine di incoraggiare l'acquisto di tali veicoli, i relativi conducenti dovrebbero essere esentati dal campo di applicazione dell'OLR 1. Proposta di modifica: all'art. 4 OLR 1 devono essere esclusi dal campo di applicazione dell'OLR 1 i conducenti di autocarri con peso totale massimo di 4250 kg ad emissioni zero purché il peso eccedente i 3500 kg sia causato unicamente dal peso aggiuntivo del sistema di propulsione a emissioni zero.	LU
4.107	OLR 1, art. 3 cpv. 1 lett. a e art. 4 cpv. 1: in generale, non è chiaro il motivo per cui nelle disposizioni dell'OLR 1 i veicoli di trasporto a emissioni zero non vengano considerati separatamente come avvenuto nell'ambito della licenza di condurre. Così facendo, non vi è parità di trattamento tra veicoli della stessa categoria e con le stesse dimensioni. Nell'OLR 1, i veicoli tra 3,5 e al massimo 4,25 t con tecnologia di propulsione a emissioni zero conforme all'art. 9a cpv. 2 OETV vanno equiparati ai veicoli tra 2,5 e 3,5 t. Richiesta di modifica: all'art. 4 cpv. 1, oltre alla già proposta lettera «j», andrebbe aggiunta una lettera «j ^{bis} »: j ^{bis} . e combinazioni di veicoli a emissioni zero (art. 9a cpv. 2 OETV) per il trasporto di cose, a condizione che il peso totale del veicolo trattore sia superiore a 3,5 t ma non a 4,25 t e il superamento delle 3,5 t sia dovuto unicamente al peso aggiuntivo della tecnologia di propulsione a emissioni zero, la guida del veicolo o della combinazione di veicoli non superi in media la metà del tempo di lavoro settimanale e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;	UPSA; FRS, USAM,
4.108	Desideriamo sottolineare che nei prossimi anni le flotte di furgoni verranno elettrificate e, con l'occasione, andrebbe verificata l'opportunità di innalzare il limite attuale alla base della distinzione giuridica tra furgoni e autocarri leggeri , considerato che i furgoni elettrici hanno un peso a vuoto maggiore per via della batteria.	Kurierverband, Recapito Svizzera
4.109	L'art. 14c in combinato disposto con l'art. 15 OLR 1 prescrive che, in caso di controllo, i conducenti che non possono registrare le loro attività professionali nella carta del conducente o sul disco (ad es. ausiliari, operai di officine, magazzinieri, impiegati,	LU

	<p>disponenti) debbano generalmente dimostrarle con un altro mezzo di controllo adeguato (onere della prova). I mezzi di controllo sono descritti all'art. 13 OLR 1.</p> <p>Proposta di modifica: per le autorità di controllo sarebbe utile un'integrazione dell'art. 14c OLR 1 tale per cui i conducenti, su richiesta, debbano dimostrare le loro attività professionali non registrate sulla carta del conducente o sul disco mediante un mezzo di controllo conforme all'art. 13 OLR 1.</p>	
4.110	<p>Art. 11a cpv. 1a ORL 1: Stralciare il testo vigente tra parentesi (art. 8, cpv. 1 lett. f, dell'O del 4 nov. 2009 sul trasporto di viaggiatori) in quanto incompatibile con la definizione dell'UE, regolamento 561/2006 e dell'ATT, della nozione di corsa circolare transfrontaliera.</p> <p>Proposta di modifica: a. «il conducente [...] effettua un'unica corsa circolare transfrontaliera di persone».</p>	VS
4.111	<p>Per raggiungere gli obiettivi non basta modificare solamente l'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo. Si deve invece ridurre il limite a 2,5 tonnellate nella legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, cosicché migliaia di piccole e medie imprese attive nei trasporti saranno finalmente soggette all'obbligo di licenza.</p>	UDC

Allegato 1: Partecipanti alla consultazione

Tema = codice per ambito settoriale dei partecipanti

- 10 Cantoni
- 20 Partiti politici
- 30 Organizzazioni di intervento e di soccorso, autorità intercantionali
- 40 Economia, industria, agricoltura, auto, moto
- 50 Ambiente, sicurezza stradale, salute, società

Sigla	Denominazione	
Cantoni		
BE	Cantone di Berna	10
LU	Cantone di Lucerna	10
UR	Cantone di Uri	10
SZ	Cantone di Svitto	10
OW	Cantone di Obvaldo	10
NW	Cantone di Nidvaldo	10
GL	Cantone di Glarona	10
ZG	Cantone di Zugo	10
FR	Cantone di Friburgo	10
SO	Cantone di Soletta	10
BS	Cantone di Basilea Città	10
BL	Cantone di Basilea Campagna	10
SH	Cantone di Sciaffusa	10
AR	Cantone di Appenzello Esterno	10
AI	Cantone di Appenzello Interno	10
SG	Cantone di San Gallo	10
GR	Cantone dei Grigioni	10
AG	Cantone di Argovia	10
TG	Cantone di Turgovia	10
TI	Cantone del Ticino	10
VD	Cantone di Vaud	10
VS	Cantone del Vallese	10
NE	Cantone di Neuchâtel	10
GE	Cantone di Ginevra	10
JU	Cantone del Giura	10
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		
PLR	I Liberali Radicali	20
PSS	Partito socialista svizzero	20
UDC	Unione democratica di centro	20
Associazioni mantello nazionali dell'economia		
USI	Unione svizzera degli imprenditori	40
USS	Unione sindacale svizzera	40
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	40
lavoro.swiss	lavoro.swiss	40
Altre cerchie interessate		
asa	Associazione dei servizi della circolazione	30
CCCS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	30
ARVAG	Associazione intercantionale OLR	30

Sigla	Denominazione	
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	40
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni	50
CP	Centre Patronal	40
FRS	Federazione stradale svizzera (strasseschweiz)	40
Unia	Sindacato Unia	50
CI CDS	Comunità d'interessi Commercio al Dettaglio Svizzera	40
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia	30
L-Drive	Associazione svizzera dei maestri conducenti	40
Les Routiers Suisses	Les Routiers Suisses	40
Scienceindustries	Associazione di imprese Chimica, Pharma, Life Sciences	50
ATA	Associazione traffico e ambiente	50
Altri		
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile	40
Iniziativa delle Alpi	Iniziativa delle Alpi	50
Mobilità pedonale Svizzera	Associazione dei pedoni	50
GastroSuisse	Federazione dell'Albergheria e della Ristorazione	40
POLCANT GE	Polizia cantonale di Ginevra	30
POLCANT OW	Polizia cantonale di Obvaldo	30
Kurierverband	Associazione svizzera dei corrieri	40
metal.suisse	Associazione mantello della costruzione in acciaio, metallo e di facciate	40
Pro Velo	Pro Velo Svizzera	50
SEV	Sindacato del personale dei trasporti	50
Swisscofel	Associazione svizzera del commercio di frutta, verdura e patate	40
Recapito Svizzera	Associazione Recapito Svizzera	40

Allegato 2: Questionario**Questionario sull'estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e l'attuazione della mozione 20.4478 Dittli****Parere presentato da:**

Cantone Associazione Organizzazione Altri

Mittente:

Importante

Inviare il parere in formato **Word** e PDF entro il 23.02.2024 al seguente indirizzo e-mail: konsultation-ARV@astra.admin.ch

A Avamprogetto dell'ordinanza per gli autisti (OLR 1; RS 822.221)

1.	Estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico <i>transfrontaliero</i> (dal 1° luglio 2026)		
	Siete d'accordo con la proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi (art. 3 cpv. 1 lett. a ^{bis} e art. 4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1)?		
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		
	Proposta di modifica (testo proposto)		
2a.	Nessuna estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel <i>traffico interno</i>		

	Siete d'accordo con la proposta di rinunciare a un'analogia estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico nazionale?		
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)
2b.	In caso di risposta negativa alla domanda 2a e di interesse a detta estensione anche nel <i>traffico interno</i>:		
	Sareste d'accordo con la regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo (pag. 5 segg.)?		
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)

B. Altre osservazioni

	Nota: Per eventuali commenti in merito a proposte di modifica non trattate, utilizzare i campi seguenti.	
Atto normativo e articolo	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)