



12 agosto 2020

Revisione parziale di otto ordinanze che accompagna la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale

Rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione



Compendio

Il presente progetto di revisione intende:

- **introdurre tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper;**
- **migliorare la sicurezza dei conducenti di biciclette elettriche.**

Situazione iniziale

Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali («veicoli utilitari» nella legislazione svizzera) e camper:

Per accrescere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di CO₂, l'Unione europea (UE) ha emanato nuove prescrizioni riguardo alla configurazione aerodinamica delle cabine di guida («cabine del conducente» nella legislazione svizzera) dei veicoli commerciali pesanti destinati al trasporto di cose. Le nuove cabine, migliorando la visuale del conducente, aumentano anche la sicurezza stradale limitando in particolare il rischio di incidenti con ciclisti e pedoni. Le forme arrotondate e la predisposizione di zone di assorbimento d'urto riducono inoltre la gravità delle lesioni in caso di impatto. Per ridurre la resistenza aerodinamica dei mezzi pesanti sarà autorizzata nell'UE anche l'installazione di lunghi spoiler sulla parte posteriore e una maggiore lunghezza massima i per veicoli e le combinazioni di veicoli che ne sono dotati, in modo da evitare ripercussioni negative sulla capacità di carico. Per lo stesso motivo il peso massimo consentito dei veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa e a emissioni zero può essere aumentato del corrispondente peso aggiuntivo. Queste nuove norme UE presenterebbero vantaggi anche per la Svizzera e potrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici.

Il settore industriale e commerciale svizzero chiede di poter compensare anche la lunghezza dei serbatoi di idrogeno dei mezzi pesanti a emissioni zero.

La mozione Bourgeois del 30 maggio 2018 (18.3420 «Adeguare i pesi massimi ammessi per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate») trasmessa dal Parlamento incarica il Consiglio federale di adeguare le basi legali in modo tale da poter compensare il peso delle batterie elettriche degli autofurgoni con peso totale di 3,5 tonnellate. I sistemi di propulsione alternativa pesano di più rispetto ai convenzionali motori a benzina o diesel. Per evitare una riduzione del carico utile e i conseguenti svantaggi in termini di concorrenza si rende necessario un aumento del peso totale, il quale implica tuttavia l'applicazione delle rigorose norme di utilizzo dei veicoli a motore pesanti, tra cui in particolare, una categoria di licenza di condurre diversa dalla B. I veicoli che superano il limite delle 3,5 tonnellate solo a causa del sistema di propulsione alternativa devono quindi poter compensare questo peso aggiuntivo, in modo da rimanere interessanti per l'economia. Gli Stati membri dell'UE possono autorizzare i titolari di patente di categoria B a guidare veicoli per il trasporto di cose a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 tonnellate a condizione di non trainare un rimorchio e che il superamento delle 3,5 tonnellate sia dovuto esclusivamente al peso del sistema.

Sicurezza dei conducenti di e-bike::

Uno dei maggiori problemi attuali della sicurezza stradale in Svizzera è costituito dagli incidenti che vedono coinvolti i veicoli a due ruote e in particolare le e-bike. Tra il 2011 e il 2018 il numero di persone vittime di incidenti gravi alla guida di una bici elettrica si è quasi quintuplicato, in linea con l'aumento di questi veicoli nel traffico stradale. Nel 2018 hanno perso la vita o riportato lesioni gravi (vittime di incidenti gravi) 321 conducenti di e-bike, di cui 85 veloci (velocità massima con pedalata assistita superiore a 45 km/h) e 236 lente (velocità massima con pedalata assistita fino a 25 km/h).

È pertanto evidente la necessità di misure volte ad accrescere la sicurezza dei conducenti di e-bike e ridurre il numero di morti e feriti gravi in questa fascia di utenza.

Contenuto del progetto

Nuove prescrizioni di tecnica dei veicoli per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali pesanti:

Le nuove prescrizioni UE tese a ridurre le emissioni di CO₂, migliorare la sicurezza stradale e promuovere sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero sono recepite nel diritto svizzero, per cui sarà consentito:

- *dotare autocarri e trattori a sella con peso superiore a 3,5 tonnellate di cabine di guida la cui lunghezza superi quella massima ammessa per via delle particolari forme aerodinamiche;*
- *montare, su veicoli pesanti adibiti al trasporto di cose, autobus e relativi rimorchi, spoiler posteriori retraibili in materiale morbido che potranno essere estratti su strade con limite di velocità segnalato di oltre 50 km/h, sporgendo decisamente oltre la lunghezza massima autorizzata dei veicoli*
- *ai veicoli commerciali pesanti di avere un peso totale aumentato del peso aggiuntivo necessario per il sistema di propulsione alternativa o a emissioni zero, tuttavia fino a un massimo di 1 tonnellata per il primo e 2 tonnellate per il secondo.*

A titolo di regolamentazione speciale svizzera sarà aumentata anche la lunghezza massima attualmente vigente per i veicoli commerciali pesanti alimentati a idrogeno, in modo da compensare la lunghezza aggiuntiva del relativo serbatoio.

Gli autofurgoni e i camper che superano il limite delle 3,5 tonnellate solo a causa del sistema di propulsione alternativa potranno inoltre compensarne il peso aggiuntivo. I veicoli a propulsione alternativa (ossia alimentati da fonti di energia quali ad es. elettricità, idrogeno, gas, biogas incluso) hanno infatti un peso maggiore di quelli convenzionali a benzina o diesel che, a meno di una riduzione del carico utile, li porta a superare il peso totale di 3,5 tonnellate. Questo svantaggio viene compensato autorizzando un peso massimo di 4,25 tonnellate per gli autofurgoni a propulsione alternativa purché il superamento delle 3,5 tonnellate sia dovuto esclusivamente al sistema. Tali furgoni saranno considerati autoveicoli leggeri e assoggettati quindi alle relative disposizioni, per cui nel traffico interno non necessiteranno, in particolare, di tachigrafo, di limitatore di velocità né di una licenza di condurre per veicoli a motore pesanti. Se a propulsione alternativa, potranno essere guidati con una licenza di categoria B o BE anche i camper, pur continuando a essere considerati veicoli a motore pesanti.

Sicurezza dei conducenti di e-bike:

Per migliorare la sicurezza dei conducenti di e-bike sono proposte misure attuabili a breve termine e senza ulteriori accertamenti, ossia l'obbligo di:

- *circolare con le luci accese anche di giorno;*
- *indossare il casco da bici (come già previsto per le e-bike veloci); e*
- *rispettare i limiti di velocità consentiti.*

Indice

1	Punti essenziali del progetto.....	6
A	Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper	6
1.1	Cabine di guida per autocarri e autoarticolati pesanti	6
1.1.1	Situazione iniziale.....	6
1.1.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	7
1.2	Spoiler posteriori per autoarticolati pesanti, autobus, autocarri e relativi rimorchi	8
1.2.1	Situazione iniziale.....	8
1.2.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	8
1.3	Serbatoi di idrogeno per autocarri e trattori a sella pesanti.....	9
1.3.1	Situazione iniziale.....	9
1.3.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	9
1.4	Compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero di veicoli a motore pesanti e combinazioni di veicoli	9
1.4.1	Situazione iniziale.....	9
1.4.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	9
1.5	Compensazione del peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite delle 3,5 tonnellate solo a causa della tecnologia alternativa.....	10
1.5.1	Situazione iniziale.....	10
1.5.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	11
B	Misure volte a migliorare la sicurezza dei conducenti di e-bike	13
1.1	Obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno	15
1.1.1	Situazione iniziale.....	15
1.1.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	15
1.2	Obbligo di indossare il casco anche per i conducenti di e-bike lente	16
1.2.1	Situazione iniziale.....	16
1.2.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	16
1.3	Obbligo di rispettare i limiti di velocità generali e segnalati e di equipaggiare il veicolo con tachimetro.....	16
1.3.1	Situazione iniziale.....	16
1.3.2	La nuova normativa proposta e relativa motivazione	17
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	17
2.1.	Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO ₂ di veicoli commerciali e camper	17
2.2.	Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomotilità elettrica	17
2.2.1.	Obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno	17
2.2.2.	Obbligo di indossare il casco per i conducenti di e-bike lente.....	18
2.2.3.	Obbligo di equipaggiare il veicolo di tachimetro	18
3	Attuazione	18
4	Commento ai singoli articoli	18
4.1	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) ..	18
4.2	Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC).....	22
4.3	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC).....	24
4.4	Ordinanza dell'11 febbraio 2004 sulla circolazione stradale militare (OCSM)	24
4.5	Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1)	24
4.6	Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (OTTP).....	25
4.7	Ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO ₂ (ordinanza sul CO ₂) ..	25
4.8	Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD)	25

5 Ripercussioni.....	26
5.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione	26
5.2. Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.....	26
5.2.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO ₂ di veicoli commerciali e camper	26
5.2.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomobilità elettrica	26
5.3. Ripercussioni sull'ambiente e sulla società	26
5.3.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO ₂ di veicoli commerciali e camper	26
5.3.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomobilità elettrica	26
5.4. Ripercussioni sull'economia	26
5.4.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO ₂ di veicoli commerciali e camper	26
5.4.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomobilità elettrica	27
6 Aspetti giuridici	27
6.1 Costituzionalità	27
6.2 Legalità.....	27
6.3 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	28

1 Punti essenziali del progetto

A Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper

Per realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi sul clima, l'UE si propone di ridurre del 30 per cento entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra rispetto ai valori del 2005. Nel settore stradale apportano un contributo in questo senso le nuove cabine di guida aerodinamiche per autocarri e trattori a sella, gli spoiler progettati per migliorare l'aerodinamica di veicoli a motore pesanti e relativi rimorchi nonché la compensazione del peso dei sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero.

Le tecnologie e i dispositivi ecologici risultano tuttavia interessanti per le imprese solo se non hanno ripercussioni negative, in particolare sulla capacità di carico. Le nuove norme europee, tenendo conto di questo aspetto, sono ritenute opportune e saranno pertanto applicate anche in Svizzera.

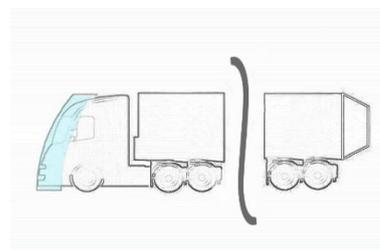
Su richiesta del settore svizzero dei trasporti, è inoltre aumentata la lunghezza massima autorizzata di autocarri e trattori a sella pesanti alimentati a idrogeno per consentire l'installazione del serbatoio di idrogeno senza pregiudicare la capacità di carico.

Contemporaneamente è attuata la mozione Bourgeois¹ (18.3420), che incarica il Consiglio federale di adeguare le basi legali in modo tale da poter compensare il peso delle batterie elettriche degli autotirgiri con peso totale di 3,5 tonnellate.

1.1 Cabine di guida per autocarri e autoarticolati pesanti

1.1.1 Situazione iniziale

Con il regolamento (UE) 2019/1892² l'UE introduce a partire dal 1° settembre 2020 (decisione UE 2019/984³) delle disposizioni tecniche concernenti la configurazione aerodinamica delle cabine di guida di autocarri e trattori a sella di peso superiore alle 3,5 tonnellate che, riducendo la resistenza all'aria, migliorano l'efficienza energetica e producono in questo modo una diminuzione delle emissioni di CO₂ stimata tra il 3 e il 5 per cento. Le cabine così configurate avranno un muso allungato dalle forme arrotondate e parabrezza più ampi che migliorano la visuale e riducono le zone non visibili immediatamente davanti e lateralmente alla cabina, migliorando in particolare la sicurezza di ciclisti e pedoni e permettendo, secondo stime della Commissione europea, di risparmiare ogni anno fino a 500 vite umane in tutta l'UE. L'estremità anteriore della cabina avrà inoltre spazio sufficiente per una zona di assorbimento d'urto (un cosiddetto «crash box») che in caso di collisione attenua gli effetti dell'impatto, proteggendo così gli occupanti di altri veicoli come pure dell'autocarro o del trattore a sella in questione. Poiché le nuove cabine saranno in genere più lunghe di 80-90 cm rispetto ad oggi, le attuali lunghezze massime consentite per autocarri, autotreni e autoarticolati pesanti potranno essere superate, a condizione che non ne derivi un aumento della capacità di carico. Nonostante l'UE non preveda esplicitamente limitazioni della lunghezza, i limiti sono posti dalle prescrizioni relative al percorso circolare, secondo le quali ciascun veicolo e combinazione di veicoli deve poter percorrere, in entrambe le direzioni, un intero tracciato circolare di 360° avente raggio esterno di 12,5 metri e interno di 5,3 metri, senza che le



¹ «Adeguare i pesi massimi consentiti per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate».

² Regolamento (UE) 2019/1892 della Commissione del 31 ottobre 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1230/2012 per quanto riguarda i requisiti di omologazione per taluni veicoli a motore dotati di cabine allungate e per le apparecchiature e i dispositivi aerodinamici destinati ai veicoli a motore e ai loro rimorchi, GU L 291 del 12.11.2019, pag. 17.

³ Decisione (UE) 2019/984 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza, GU. L 164 del 20.6.2019, pag. 30.

estremità del veicolo escano dalla circonferenza più esterna o entrino in quella interna (all. 1 parte C punto 6 del regolamento (UE) n. 1230/2012⁴ e art. 9a nonché all. I punto 1.5 della direttiva 96/53/CE⁵).

1.1.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Secondo l'ordinanza del 19 giugno 1995⁶ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e l'ordinanza del 13 novembre 1962⁷ sulle norme della circolazione stradale (ONC) sono attualmente autorizzate le seguenti lunghezze massime:

- | | |
|------------------------------------|--|
| - autoveicoli, esclusi gli autobus | 12,00 m (art. 94 cpv. 1 lett. a OETV, art. 65 cpv. 1 lett. a ONC); |
| - autoarticolati | 16,50 m (art. 65 cpv. 1 lett. e ONC) o 16,65 m se trasportano container lunghi 45 piedi nell'ambito del trasporto combinato non accompagnato (art. 65 cpv. 4 ONC); |
| - autotreni | 18,75 m (art. 65 cpv. 1 lett. f ONC). |

I trattori a sella pesanti e gli autocarri con cabine di guida aerodinamiche allungate e sicure, conformi alle nuove disposizioni UE consumano meno carburante dei veicoli tradizionali. Senza un adeguamento delle lunghezze massime il loro impiego non risulta tuttavia redditizio in ragione della capacità di carico ridotta. Per questo motivo anche in Svizzera come nell'UE, per i veicoli dotati di cabine di guida omologate in base al regolamento (UE) n. 1230/2012 occorre autorizzare lunghezze superiori a quelle sopra riportate, perché solo così è possibile adottare questa innovazione nel campo dell'aerodinamica senza causare pregiudizi economici. Parimenti, l'entità del superamento non viene esplicitamente prescritta, essendo la lunghezza comunque limitata dalle condizioni da rispettare in materia di percorso circolare (art. 40 cpv. 1 OETV e art. 65a ONC). Anche lo spostamento laterale posteriore del veicolo è limitato dall'articolo 40 capoverso 3 OETV⁸. La lunghezza supplementare, di norma compresa tra 80 e 90 cm, non potrà comportare un aumento della capacità di carico.

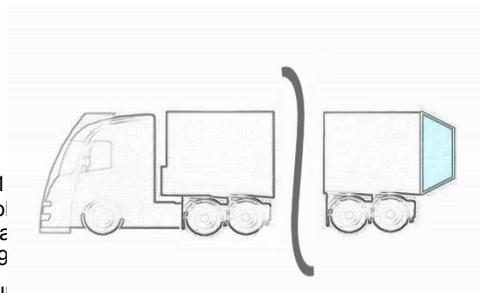
L'attuale possibilità di utilizzare un autocarro per la conversione in un altro tipo di automezzo pesante (ad es. autoveicolo da lavoro) sussisterà anche per i modelli muniti di cabine allungate, da cui si prevede un miglioramento della sicurezza stradale. Si intende pertanto autorizzare nel traffico interno una lunghezza superiore anche per altri autoveicoli pesanti attrezzati di conseguenza. Nel traffico internazionale, invece, le regolamentazioni UE non consentono l'applicazione di lunghezze superiori a tipi di veicoli diversi da autoarticolati pesanti, autocarri e relative combinazioni.

Gli autobus non potranno beneficiare di questa deroga né in Svizzera né nell'UE, in quanto già agevolati in questo senso anche senza le nuove disposizioni.

1.2 Spoiler posteriori per autoarticolati pesanti, autobus, autocarri e relativi rimorchi

1.2.1 Situazione iniziale

Attualmente i dispositivi aerodinamici retraibili (spoiler posteriori) volti a migliorare l'efficienza energetica di veicoli pesanti adibiti al trasporto di cose, autobus e relativi rimorchi possono sporgere sul retro fino a mezzo metro oltre la lunghezza massima ammessa del veicolo. Per un ulteriore aumento dell'efficienza il regolamento (UE) 2019/1892 autorizza all'interno dell'UE spoiler estraibili ancora più lunghi. Le



⁴ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione del 12 dicembre 2011, modificato dal Parlamento europeo e dal Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione del motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21.12.2012, pag. 31, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/1892.

⁵ Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni tipi di veicoli pesanti, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 235 del 17.09.1996, pag. 59, modificata da ultimo dal regolamento (UE) 2019/1242, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

⁶ RS 741.41

⁷ RS 741.11

⁸ L'articolo 40 capoverso 3 OETV rimanda all'allegato I del regolamento (UE) n. 1230/2012 che nella parte C punto 7 disciplina il massimo raggio di curvatura posteriore.

nuove disposizioni non prescrivono più la lunghezza massima di questi dispositivi (v. regolamento (UE) n. 1230/2012 all. I appendice I tabella I voce 18), che viene tuttavia desunta in funzione dei requisiti concernenti il percorso circolare (v. precedente punto 1.1.1 del presente rapporto nonché all. I parte B punto 7 e parte D punto 3 del regolamento UE 1230/2012⁹). Anche con gli spoiler estratti, la larghezza del veicolo non può superare i 2,6 metri (v. regolamento (UE) n. 1230/2012 all. I appendice I tabella II voce 11). I requisiti tecnici specifici, molti dei quali finalizzati alla tutela degli altri utenti stradali, sono fissati nell'allegato I parte B punto 1.3.1, parte C punto 1.3.1 e parte D punto 1.4.1 del regolamento (UE) n. 1230/2012. Gli spoiler posteriori devono essere pieghevoli o retraibili e, in posizione chiusa, possono sporgere sul retro non oltre 200 mm e lateralmente al massimo 25 mm in modo da garantire l'idoneità al trasporto intermodale. Sono inoltre soggetti all'obbligo di omologazione UE e non devono comportare un aumento della capacità di carico. Queste nuove disposizioni sono entrate in vigore nell'UE il 2 dicembre 2019.

Per evitare la messa in pericolo di altri utenti stradali, con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/1916¹⁰ sono state emanate specifiche prescrizioni operative in base alle quali gli Stati membri possono vietare la circolazione con spoiler estratti in zone urbane o interurbane in cui i limiti di velocità siano pari o inferiori a 50 km/h o sia possibile la presenza di utenti vulnerabili. Queste nuove prescrizioni sono in vigore nell'UE dall'8 dicembre 2019.

1.2.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le nuove prescrizioni UE sui dispositivi aerodinamici sono recepite nel diritto svizzero in quanto costituiscono un incentivo per le imprese di trasporto a migliorare l'aerodinamica dei propri veicoli, riducendo in questo modo il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Gli spoiler posteriori saranno esclusi dal calcolo della lunghezza del veicolo (art. 38 OETV) in modo da poter superare la lunghezza massima autorizzata. Come nell'UE, non dovranno tuttavia aumentare la capacità di carico e la loro lunghezza massima sarà limitata in funzione delle condizioni relative al percorso circolare (art. 40 cpv. 1 e 3 OETV e art. 65a ONC). Non dovranno inoltre precludere l'utilizzo dei veicoli per il trasporto combinato accompagnato (art. 67 cpv. 1^{bis} ONC).

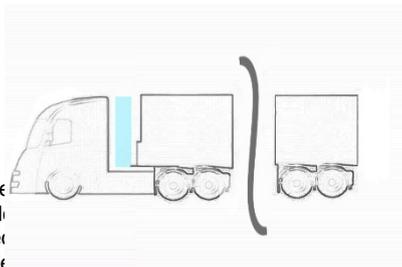
Per non mettere in pericolo la sicurezza di altri utenti della strada, gli spoiler sporgenti oltre la lunghezza massima autorizzata del veicolo potranno essere utilizzati solo su strade su cui si può circolare a più di 50 km/h. In caso di limiti segnalati pari o inferiori a 50 km/h dovranno essere in posizione ripiegata o retratta. Per garantire la sicurezza operativa del veicolo e la sicurezza stradale (art. 29 LCStr¹¹), gli spoiler posteriori dovranno essere chiusi, ad esempio, anche durante le manovre, la retromarcia, il parcheggio o le operazioni di carico e scarico del veicolo, in linea con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/1916 di cui al punto 1.2.1 del presente rapporto.

Attualmente sono ammessi spoiler che superano la lunghezza massima autorizzata del veicolo di 50 cm sul retro e la larghezza massima consentita di 5 cm. I veicoli per il trasporto di merci a temperatura controllata possono misurare, insieme agli spoiler, fino a 2,65 m di larghezza. Con la nuova normativa la larghezza massima autorizzata sarà ridotta a 2,60 m, analogamente alle nuove prescrizioni UE.

1.3 Serbatoi di idrogeno per autocarri e trattori a sella pesanti

1.3.1 Situazione iniziale

Il settore svizzero dell'industria e del commercio chiede di poter compensare la lunghezza occupata dai serbatoi di idrogeno di autocarri e trattori a sella pesanti alimentati con tale fonte di energia, la qual cosa implica tuttavia il superamento delle lunghezze massime oggi ammesse. Qualora il pavimento del veicolo sia già occupato da elementi come batterie e celle a combustibile, i serbatoi



⁹ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione del 12 dicembre 2012 che attua il regolamento (UE) n. 1230/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per il motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo del 21.12.2012, pag. 31, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/1892, GU L 291 del 19.11.2019, pag. 3.

¹⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1916 della Commissione del 15 novembre 2019 che stabilisce disposizioni dettagliate per quanto riguarda l'utilizzo di dispositivi aerodinamici posteriori a norma della direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 297 del 19.11.2019, pag. 3.

¹¹ Legge sulla circolazione stradale, RS 741.01

per l'idrogeno devono poter essere collocati tra la cabina di guida e il vano di carico. In base alle lunghezze massime attualmente consentite, lo spazio richiesto riduce tuttavia la possibile superficie di carico, mettendo tali veicoli, la cui tecnologia consente trasporti merci a emissioni zero, in una situazione di svantaggio concorrenziale rispetto a quelli convenzionali con motore diesel.

1.3.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Per trattori a sella pesanti, autoarticolati e autocarri muniti di serbatoi per l'idrogeno di alimentazione sarà consentito un superamento delle lunghezze massime oggi ammesse menzionate al punto 1.1.2, in modo da migliorare l'economicità dei veicoli a idrogeno e garantire la parità di trattamento rispetto ai veicoli esclusivamente a batteria. L'entità del superamento non viene esplicitamente prescritta, ma è limitata in funzione dei requisiti relativi al percorso circolare e allo spostamento laterale (art. 40 cpv. 1 e 3 OETV e art. 65a ONC). La lunghezza supplementare non potrà inoltre aumentare la capacità di carico.

Nel traffico transfrontaliero i regolamenti UE non consentono un'estensione della lunghezza per i serbatoi di idrogeno, ragion per cui i veicoli interessati potranno circolare solo sul territorio svizzero.

1.4 Compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero di veicoli a motore pesanti e combinazioni di veicoli

1.4.1 Situazione iniziale

Entro il 7 maggio 2017 dovevano essere attuate nell'UE disposizioni che, in caso di propulsione alternativa, consentono di aumentare il peso massimo ammesso di autocarri e trattori a sella a due o tre assi nonché di autobus e autosnodati a tre assi del peso aggiuntivo del sistema di propulsione, tuttavia fino a un massimo di 1 tonnellata, rispetto a quello dei corrispondenti veicoli privi di tale sistema (direttiva (UE) 2015/719¹²). Le disposizioni sono state recepite autonomamente dalla Svizzera (art. 67 ONC cpv. 1^{ter} e art. 95 cpv. 1^{bis} OETV). Dal 14 agosto 2019 l'UE autorizza la stessa deroga anche per autotreni e autoarticolati composti da tali veicoli (regolamento (UE) 2019/1242¹³), prevedendo una compensazione fino a 2 tonnellate in caso di propulsione a emissioni zero.

1.4.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Attualmente sono autorizzati i seguenti pesi massimi:

- | | |
|--|---|
| - veicoli a motore a due assi | 18 t (art. 67 cpv. 1 lett. a ONC, art. 95 cpv. 1 lett. d OETV); |
| - autobus a due assi | 19,5 t (art. 67 cpv. 1 lett. a ONC, art. 95 cpv. 1 lett. d ^{bis} OETV); |
| - veicoli a motore a tre assi | 26 t (art. 67 cpv. 1 lett. a ONC, art. 95 cpv. 1 lett. f OETV); |
| - autosnodati a tre assi | 28 t (art. 67 cpv. 1 lett. a ONC, art. 95 cpv. 1 lett. j OETV); |
| - veicoli a motore a quattro assi | 32 t (art. 67 cpv. 1 lett. b ONC, art. 95 cpv. 1 lett. g OETV); |
| - veicoli a motore a più di quattro assi, autotreni e autoarticolati | 40 t o 44 t nel trasporto combinato non accompagnato (art. 67 cpv. 1 lett. a ONC, art. 95 cpv. 1 lett. h e i OETV). |

Per i veicoli a propulsione alternativa sotto elencati il peso massimo consentito può già essere aumentato del peso aggiuntivo richiesto dalla tecnologia alternativa, ma al massimo di 1 tonnellata (art. 67 cpv. 1^{ter} ONC e art. 95 cpv. 1^{bis} OETV):

¹² Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

¹³ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

- autoveicoli pesanti a due assi, esclusi gli autobus a due assi;
- autoveicoli pesanti a tre assi, inclusi gli autobus e gli autosnodati a tre assi.

Per promuovere queste nuove tecnologie la compensazione di peso sarà concessa anche per autotreni o autoarticolati composti da tali veicoli. Nel caso di sistemi a emissioni zero (come ad es. quello puramente elettrico) sarà inoltre ammessa una compensazione fino a 2 tonnellate, in linea con le prescrizioni europee più avanzate.

Quale soluzione specifica svizzera, nel traffico interno si potrà inoltre compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa anche nel caso di veicoli a motore a quattro o cinque assi analogamente agli altri veicoli.

I carichi massimi ammessi per asse rimangono invariati, per cui non si dovrebbe avere praticamente alcun effetto negativo a livello di usura delle strade.

Nel traffico internazionale all'interno dell'UE potranno usufruire della deroga al peso massimo gli autobus a tre assi (inclusi gli autosnodati), gli autocarri a due o tre assi e gli autotreni da essi composti nonché i trattori a sella con o senza semirimorchio, mentre sul territorio svizzero ne avranno diritto tutti gli autoveicoli pesanti e le combinazioni da essi costituite (su richiesta del settore interessato, anche quelli a quattro e più assi). Saranno esclusi unicamente gli autobus a due assi, per i quali, come nell'UE, è già autorizzato un peso superiore pari a 19,5 tonnellate, anche senza propulsione alternativa (contro le 18 tonnellate di altri autoveicoli a due assi con motore convenzionale).

Una dicitura da riportare nella licenza di circolazione potrà essere elaborata d'intesa con le autorità d'immatricolazione.

1.5 Compensazione del peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite delle 3,5 tonnellate solo a causa della tecnologia alternativa

1.5.1 Situazione iniziale

In virtù dell'articolo 2 paragrafo 2 della direttiva (UE) 2018/645¹⁴ gli Stati membri dell'UE possono autorizzare, nel proprio territorio, i titolari di una patente di categoria B a guidare veicoli adibiti al trasporto di cose con peso totale fino a 4,25 tonnellate invece che 3,5 tonnellate se dotati di un sistema di propulsione alternativa, a condizione di possedere la patente da almeno due anni, di non trainare un rimorchio e che il superamento del peso massimo ammesso di 3,5 tonnellate sia esclusivamente dovuto al sistema di propulsione alternativa (nuova lett. c in art. 6 par. 4 della direttiva 2006/126/CE¹⁵). Con questa misura l'UE intende compensare gli svantaggi legati al peso delle nuove tecnologie e promuovere la diffusione di tali veicoli al fine di ridurre le emissioni di CO₂.

La mozione Bourgeois¹⁶ (18.3420), adottata dal Consiglio nazionale il 28 settembre 2018 e dal Consiglio degli Stati il 18 giugno 2019, incarica il Consiglio federale di adeguare le basi legali in modo tale da poter compensare il peso delle batterie elettriche degli autofurgoni con peso totale di 3,5 tonnellate.

La licenza di condurre di categoria B autorizza a guidare autofurgoni di peso totale fino a 3,5 tonnellate. Per ridurre le emissioni di CO₂ si ricorre sempre più spesso a sistemi di propulsione alternativa alimentati da elettricità, idrogeno, gas naturale (incluso il biogas), gas di petrolio liquefatto o energia meccanica (incluso il calore residuo) immagazzinata o prodotta a bordo (art. 95 cpv. 1^{bis} OETV o art. 9a cpv. 1 P-OETV), che sono in genere più pesanti rispetto ai convenzionali motori a benzina o diesel. Se non si riduce il carico utile, tali veicoli dovranno superare le 3,5 tonnellate ed essere considerati autocarri. Non potranno essere più guidati con la categoria B neanche i camper leggeri muniti di un sistema di propulsione alternativa.

¹⁴ Direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida, GU L 112 del 2.5.2018, pag. 29.

¹⁵ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida, GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18, modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2018/933, GU L 165 del 2.7.2018, pag. 35.

¹⁶ «Adeguare i pesi massimi consentiti per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate».

Diventando autocarri, gli autofurgoni sarebbero soggetti, per quanto riguarda l'utilizzo, alle disposizioni per i veicoli a motore pesanti, per cui non potrebbero circolare di domenica e di notte, dovrebbero essere equipaggiati di tachigrafo e i conducenti disporre di un certificato di capacità per il trasporto di merci e sottostare alle prescrizioni in materia di durata del lavoro e del riposo.

1.5.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

In futuro, gli autofurgoni a propulsione alternativa potranno avere un peso totale fino a 4,25 tonnellate ed essere considerati veicoli a motore leggeri purché il peso che eccede le 3,5 tonnellate sia dovuto unicamente al sistema di propulsione alternativa. Come nell'UE, dovranno tuttavia soddisfare i requisiti tecnici applicati agli autocarri, poiché in caso contrario mancherebbero prescrizioni specifiche in materia di esami tecnici e, anche se la Svizzera ne creasse di proprie con gli elevati costi ad essi connessi, i veicoli standardizzati di produzione europea non vi risulterebbero conformi, con la conseguenza che i veicoli importati dall'UE non beneficerebbero della nuova normativa e, semmai ve ne fossero, i pochi veicoli disponibili sarebbero decisamente più costosi di quelli europei.

A prescindere da questo, la regolamentazione svizzera si spinge ben oltre quella UE, considerando i veicoli in questione autofurgoni e quindi veicoli a motore leggeri sotto tutti i punti di vista, per cui non si applicheranno le prescrizioni vigenti per gli «autoveicoli pesanti». In particolare:

- i conducenti non saranno soggetti alle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo e i veicoli non dovranno essere equipaggiati di tachigrafo;
- sarà consentito trainare un rimorchio e sarà sufficiente la licenza di categoria B o BE, senza l'obbligo di conseguire un certificato di capacità;
- non sarà obbligatorio installare un limitatore di velocità;
- si applicheranno gli intervalli fra i controlli periodici obbligatori vigenti per gli autofurgoni.

Nel traffico internazionale suddette deroghe non possono essere fatte valere, in quanto nell'UE gli autofurgoni di peso superiore alle 3,5 tonnellate sono considerati veicoli adibiti al trasporto di cose della categoria N₂ («classe» nella legislazione svizzera; v. art. 4 par. 1 lett. b voce ii del regolamento (UE) 2018/858¹⁷) e quindi non esenti.

Questi autofurgoni saranno esclusi anche dal divieto svizzero di circolazione domenicale e notturna ed esentati dalla tassa sul traffico pesante.

Nel traffico interno i conducenti non saranno soggetti al divieto di guidare veicoli a motore pesanti sotto l'effetto dell'alcol (art. 2a cpv. 1 lett. c ONC). Essendo tale aspetto disciplinato diversamente a seconda dei Paesi UE, si applica la normativa in materia di veicoli adibiti al trasporto di cose di oltre 3,5 tonnellate dei singoli Stati.

L'ordinanza del 30 novembre 2012¹⁸ sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂) prevede dal 1° gennaio 2020 il versamento di una sanzione per le emissioni di CO₂ degli autofurgoni (art. 2 lett. a^{bis} in combinato disposto con art. 17 cpv. 1 dell'ordinanza sul CO₂). Nella consultazione¹⁹ sulla revisione parziale dell'ordinanza sul CO₂ aperta dal 4 maggio al 25 agosto 2020 si è già proposto, al fine di incentivare l'importazione di veicoli a emissioni zero, di calcolare nel parco furgoni i veicoli adibiti al trasporto di cose analoghi di peso fino a 4,25 tonnellate, a condizione che il peso eccedente le 3,5 tonnellate sia dovuto unicamente alla nuova tecnologia. Il requisito secondo cui i veicoli devono essere a emissioni zero in base alla procedura di misurazione normalizzata limita l'imputazione ai soli veicoli elettrici a batteria e a pile a combustibile, allineando ulteriormente la normativa svizzera al diritto europeo

¹⁷ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

¹⁸ RS 641.711

¹⁹ Fino al 25.8.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione in corso -> DATEC > Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂); dal 26.8.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC > Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂).

(cfr. art. 2 par. 1 lett. b del regolamento (UE) 2019/631²⁰). Nel presente pacchetto di revisione, l'ordinanza sul CO₂ è unicamente aggiornata adeguandola dal punto di vista redazionale e della sistematica del diritto alla nuova definizione di autofurgone dell'OETV.

Contrariamente all'UE, in Svizzera sarà consentito guidare con licenza di categoria B anche camper a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 tonnellate purché il peso che oltrepassa le 3,5 tonnellate sia dovuto unicamente alla tecnologia di propulsione alternativa. Restano invece invariate le norme per i trattori a sella.

Nella licenza di circolazione di autofurgoni e camper ad alimentazione alternativa potrà essere riportata un'apposita dicitura, elaborata d'intesa con le autorità d'immatricolazione.

²⁰ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

B Misure volte a migliorare la sicurezza dei conducenti di e-bike

Uno dei maggiori problemi attuali della sicurezza stradale in Svizzera è costituito dagli incidenti che vedono coinvolti i veicoli a due ruote e in particolare le e-bike²¹. Tra il 2011 e il 2018 il numero di persone vittime di incidenti gravi alla guida di una bici elettrica si è quasi quintuplicato, in linea con l'aumento di questi veicoli nel traffico stradale. Nel 2018 hanno perso la vita o riportato lesioni gravi (vittime di incidenti gravi) 321 conducenti di e-bike, di cui 85 veloci (velocità massima con pedalata assistita superiore a 45 km/h) e 236 lente (velocità massima con pedalata assistita fino a 25 km/h), come illustrato nella figura 1:

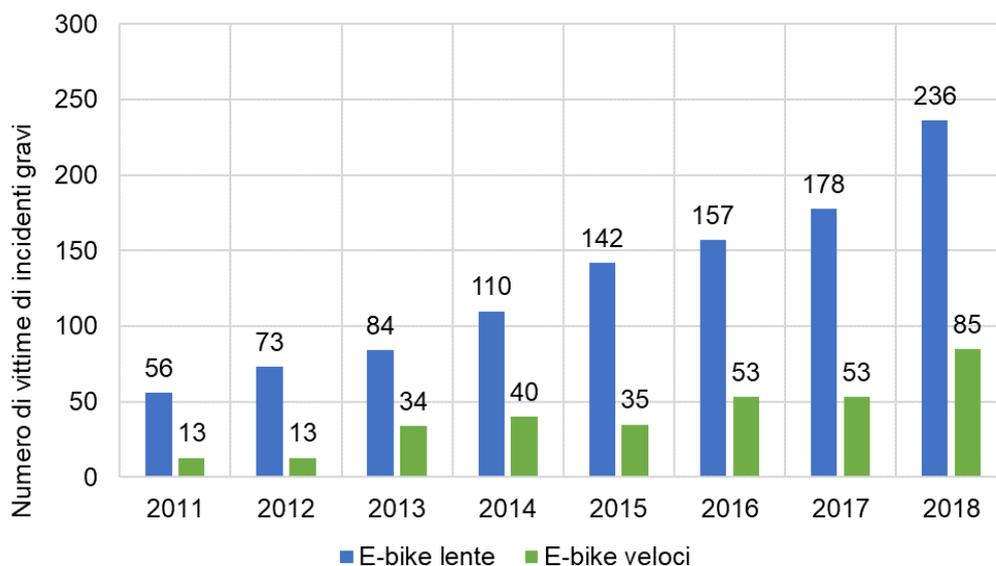


Figura 1: Evoluzione del numero di vittime di incidenti gravi con e-bike lente e veloci nel periodo 2011-2018 (fonte: USTRA)

Nel 2018 sono rimaste vittime di incidenti gravi sulle strade svizzere complessivamente 4106 persone, delle quali poco meno dell'8 per cento conducenti di e-bike, come da figura 2:



Figura 2: Evoluzione della percentuale di vittime di incidenti gravi con e-bike rispetto al totale delle vittime di incidenti gravi della circolazione nel periodo 2011-2018 (fonte: USTRA)

²¹ Per «e-bike» si intendono, da un lato, i ciclomotori a propulsione elettrica con una velocità massima per costruzione di 30 km/h e di 45 km/h in caso di pedalata assistita (le cosiddette «e-bike veloci») secondo l'art. 18 lett. a dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) e, dall'altro, i ciclomotori leggeri con una velocità massima per costruzione di 20 km/h e di 25 km/h in caso di pedalata assistita (le cosiddette «e-bike lente») secondo l'art. 18 lett. b OETV.

Malgrado il forte incremento degli incidenti gravi con e-bike registrato negli ultimi sette anni, il rischio di avere un incidente alla guida di una bici elettrica è rimasto pressoché stabile nel tempo, essendo cresciuto parallelamente anche il parco dei veicoli in questione (approssimato in base alle vendite cumulative di e-bike nuove; v. figura 3):

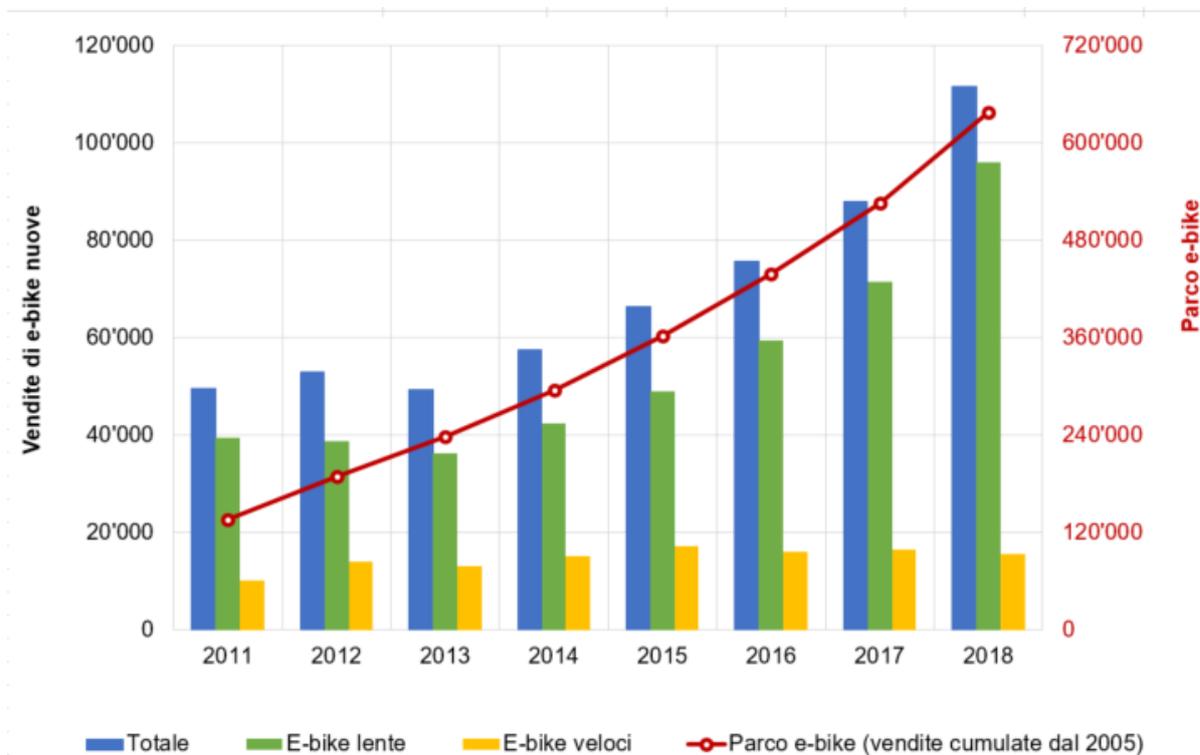


Figura 3: Evoluzione delle vendite di e-bike nuove lente e veloci nel periodo 2011-2018 (fonte: velosuisse, 2018)

Ciò significa anche, tuttavia, che non si è ancora riusciti a dissociare la crescita del parco di e-bike da quella degli incidenti (v. figura 4), al contrario delle automobili, il cui incremento non è da tempo più legato a un aumento degli incidenti gravi.

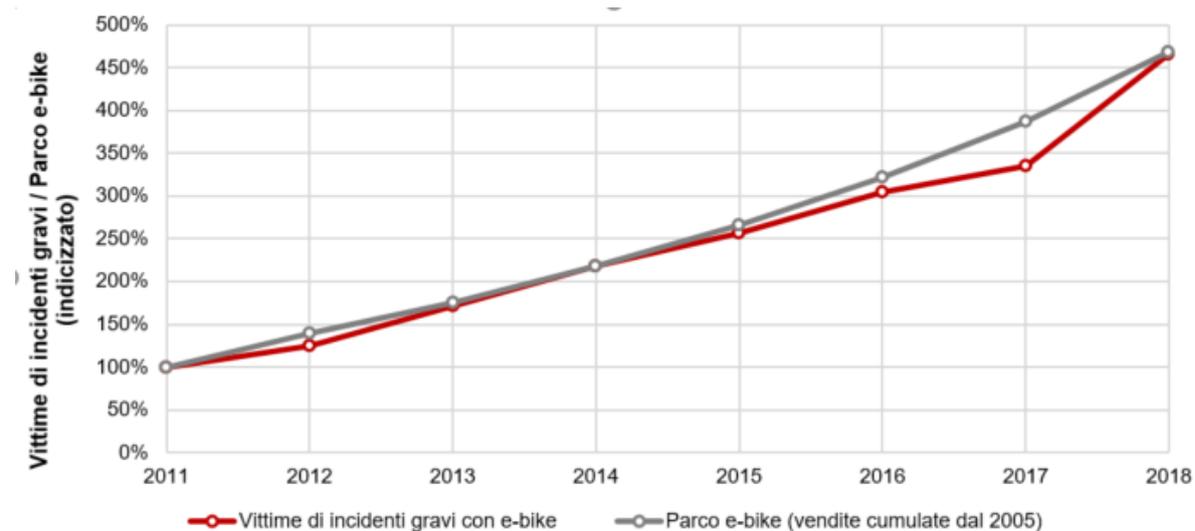


Figura 4: Evoluzione indicizzata delle vittime di incidenti gravi con e-bike e del parco di e-bike nel periodo 2011-2018 (fonte: USTRA; velosuisse, 2018)

È pertanto dimostrata la necessità di misure volte ad accrescere la sicurezza dei conducenti di e-bike e ridurre il numero di morti e feriti gravi in questa fascia di utenza..

Nel presente progetto sono proposte misure attuabili a breve termine che, a fini di sicurezza, obbligano i conducenti di e-bike e altri ciclomotori a:

- circolare con le luci accese anche di giorno (v. punto 1.1);
- indossare il casco (come già previsto per le e-bike veloci; v. punto 1.2); e
- rispettare i limiti di velocità consentiti (v. punto 1.3).

Secondo valutazioni dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), con questi provvedimenti si sarebbero potuti evitare nel 2018 fino a 34 incidenti con esiti gravi. Poiché si prevede una crescita continua delle vendite, in futuro il potenziale di riduzione dell'incidentalità dovrebbe essere ancora maggiore.

La questione di come migliorare in generale la sicurezza di conducenti di e-bike e ciclisti sarà ulteriormente approfondita. In particolare saranno esaminate misure che invece di imporre obblighi supplementari agli utenti, hanno lo scopo di migliorare la pianificazione delle vie ciclabili e l'infrastruttura. Regolamentazioni in questo senso sono state poste in discussione nel quadro della consultazione concernente la legge sulle vie ciclabili, in corso dal 14 maggio al 10 settembre 2020²², tra cui l'obbligo per i Cantoni di pianificare le vie ciclabili. Oltre a principi di pianificazione sono formulate anche linee guida di cui tener conto nell'attività di pianificazione affinché le vie ciclabili risultino continue, dirette, sicure, omogenee e attrattive.

1.1 Obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno

1.1.1 Situazione iniziale

Nel giugno 2012, nel quadro del programma di sicurezza stradale «Via sicura», il Parlamento ha deciso che i veicoli a motore devono circolare con le luci accese anche durante il giorno²³. Il Consiglio federale ha posto in vigore la prescrizione il 1° gennaio 2014, limitando l'obbligo ad autoveicoli (ad es. automobili, autofurgoni, autocarri e pullmann) e motoveicoli²⁴.

Dalla valutazione svolta dal Consiglio federale è emerso che la misura è di grande efficacia: nel 2014 e nel 2015 si sono potuti evitare in media 110 incidenti gravi (con morti e feriti gravi) all'anno. Stando alla stessa valutazione, il potenziale dell'uso delle luci durante il giorno potrebbe però essere sfruttato ancora meglio se si applicasse anche alle e-bike veloci²⁵. Secondo stime dell'USTRA, estendendo l'obbligo sia alle e-bike lente che a quelle veloci, nel 2018 si sarebbero potuti evitare fino a 33 incidenti con esiti gravi. Poiché si prevede una crescita continua delle vendite, in futuro il potenziale di riduzione dell'incidentalità dovrebbe essere ancora maggiore.

1.1.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Attualmente sono tenuti a circolare con le luci accese di giorno solo gli autoveicoli e i motoveicoli, ma non le e-bike (art. 30 cpv. 2 ONC). I fari accesi migliorano la visibilità dei veicoli in generale e in special modo di quelli a due ruote. Consentono inoltre di rilevare prima eventuali manovre problematiche di altri veicoli nel campo visivo periferico e di stimarne più correttamente anche la distanza e la velocità. Un obbligo generale per i veicoli a motore può dunque migliorare la sicurezza stradale e ridurre il numero di incidenti gravi.

In futuro, l'obbligo di circolare permanentemente con le luci accese si applicherà sostanzialmente a tutti i veicoli a motore, comprese in particolare le e-bike lente e veloci e tutti gli altri ciclomotori, come pure i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore.

La circolazione diurna con e-bike o altri ciclomotori a luci spente sarà punibile con una multa disciplinare di 20 franchi.

²² Fino al 10.9.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione in corso -> DATEC > Legge federale sulle vie ciclabili; dall'11.9.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC > Legge federale sulle vie ciclabili.

²³ RU 2012 6291, 6300

²⁴ AS 2013 4669; AS 2013 4687

²⁵ Rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura, consultabile in tedesco e francese all'indirizzo: www.parlament.ch > Numero dell'affare 16.3267 > Rapporto in adempimento dell'intervento parlamentare.

1.2 Obbligo di indossare il casco anche per i conducenti di e-bike lente

1.2.1 Situazione iniziale

I conducenti di e-bike veloci sono già tenuti a indossare un casco da bici, mentre non sussiste alcun obbligo per chi guida e-bike lente. Negli incidenti registrati dalla polizia nel periodo 2011-2018, malgrado le campagne di sensibilizzazione indossava il casco solo poco meno del 52 per cento dei conducenti di e-bike lente²⁶. Eppure, esperti del traffico e operatori sanitari ritengono che questa protezione permetterebbe di evitare gran parte delle lesioni cerebrali gravi o perlomeno di ridurne il grado di gravità. Secondo valutazioni dell'USTRA, nel 2017²⁷ l'obbligo di indossare il casco avrebbe potuto ad esempio evitare fino a 28 lesioni craniche. Poiché si prevede un aumento delle e-bike nel traffico stradale, in futuro il potenziale di riduzione dell'incidentalità dovrebbe essere ancora maggiore.

1.2.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

In futuro dovranno indossare un casco da bici anche i conducenti di e-bike lente, che sotto questo aspetto saranno così equiparati ai conducenti di e-bike veloci.

L'obbligo del casco sui ciclomotori, finora limitato ai soli conducenti, è esteso anche ai passeggeri.

Continueranno invece ad esserne esentate le persone su sedie a rotelle motorizzate (art. 18 lett. c OETV), nonostante anche questi mezzi costituiscano una sottocategoria dei ciclomotori.

Rimarranno in generale esonerati gli adulti che guidano una bicicletta non motorizzata. Introdurre tale obbligo per i ciclisti non sarebbe infatti possibile senza una modifica di legge. La velocità media delle biciclette esclusivamente a propulsione muscolare è inferiore a quella delle e-bike²⁸. Tuttavia, anche le biciclette sono sostanzialmente in grado di raggiungere velocità tali da causare lesioni gravi alla testa in caso di incidente. Per questo motivo nel questionario si chiede se sia il caso di inserire nel progetto il porto del casco obbligatorio fino a 16 anni per le biciclette non motorizzate.

Il mancato rispetto dell'obbligo sarà punibile con una multa disciplinare di 30 franchi. La fattispecie attualmente prevista potrà essere applicata senza variazioni (n. 601 all. 1 dell'ordinanza del 16 gennaio 2019²⁹ concernente le multe disciplinari, OMD). È invece introdotta una nuova multa disciplinare per chi trasporta bambini di età inferiore ai 12 anni senza casco e per i passeggeri di e-bike che non indossano il casco.

1.3 Obbligo di rispettare i limiti di velocità generali e segnalati e di equipaggiare il veicolo con tachimetro

1.3.1 Situazione iniziale

Sia con le e-bike lente sia con quelle veloci si raggiungono velocità maggiori che con le biciclette normali³⁰.

Oggi i conducenti di e-bike non sono tenuti a equipaggiare di tachimetro i propri veicoli né devono esplicitamente rispettare i limiti di velocità generali o segnalati: devono solo adattare la propria velocità alle circostanze. Questa situazione rende difficile alle autorità esecutive punire i reati di velocità (ad es. in zone 30 km/h e zone d'incontro), da un lato perché i requisiti richiesti per provare l'inadeguatezza della velocità sono elevati, dall'altro perché i conducenti possono asserire di non essere stati consapevoli della velocità eccessiva a causa della mancanza di tachimetro.

Se si considerano unicamente gli incidenti con e-bike avvenuti in zone a 30km/h e in zone d'incontro in cui il conducente aveva superato i limiti consentiti, secondo valutazioni dell'USTRA l'obbligo di rispettare i limiti di velocità e di equipaggiare i veicoli di tachimetro non avrebbero che un'efficacia limitata. Per le e-bike lente, data la modesta velocità raggiungibile, i limiti segnalati sono in effetti di

²⁶ Fonte USTRA, Sistema d'informazione sugli incidenti stradali.

²⁷ Le cifre della statistica medica ospedaliera dell'Ufficio federale di statistica (UST) per il 2018 non sono ancora disponibili.

²⁸ Si veda rapporto n. 75 dell'upi «Sicurezza stradale delle bici elettriche (incidenti per colpa propria)» 2017, pag. 56 segg. (in tedesco con riassunto in italiano).

²⁹ RS 741.031

³⁰ Si veda rapporto n. 75 dell'upi «Sicurezza stradale delle bici elettriche (incidenti per colpa propria)» 2017, pag. 56 segg. (in tedesco con riassunto in italiano).

rilevanza puramente secondaria, mentre nel caso di quelle veloci i nuovi obblighi proposti avrebbero evitato nel 2018 al massimo un incidente grave, senza contare che la maggior parte delle e-bike, specie quelle che con pedalata assistita superano i 25 km/h, sono verosimilmente già equipaggiate di tachimetro. Anche se dovrebbero diffondersi ulteriormente le riduzioni dei limiti di velocità e in particolare il limite dei 30 km/h, le misure saranno implementate per la possibilità che offrono, finora totalmente assente, di ridurre la velocità sull'infrastruttura ciclabile e di uniformare così le velocità, oggi molto diverse fra loro, del traffico ciclistico, con effetti positivi sia sull'incidentalità sia sulla viabilità. Un aspetto questo importante alla luce del costante aumento del numero di ciclisti e conducenti di e-bike e della sempre maggiore densità di traffico presente sull'infrastruttura ciclabile.

1.3.2 La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La validità dei limiti di velocità consentiti e segnalati è estesa alle e-bike lente e veloci nonché a tutti gli altri ciclomotori.

L'obbligo di equipaggiare il veicolo di tachimetro garantisce che i conducenti conoscano la velocità a cui viaggiano e possano adeguarla meglio. L'obbligo sarà tuttavia limitato ai ciclomotori che con pedalata assistita possono superare i 25 km/h o che possono raggiungere più di 20 km/h con il solo motore. Poiché il limite di velocità segnalato più basso è normalmente di 20 km/h nelle zone d'incontro, appare inutile applicare l'obbligo ai ciclomotori con velocità massima di soli 20 km/h o di 25 km/h in caso di pedalata assistita. In questo modo, si evitano inoltre le ripercussioni di un eventuale ostacolo tecnico al commercio (cfr. punto 2.2.3).

Per sanzionare gli eccessi di velocità in maniera altrettanto semplice come nel caso di autoveicoli e motoveicoli, i reati legati alla velocità compiuti alla guida di ciclomotori saranno trattati secondo la procedura delle multe disciplinari. Chi non rispetta il limite consentito potrà essere punito con una multa disciplinare di 30 franchi. La denuncia penale oggi richiesta in ogni caso, in futuro lo sarà solo se sono stati messi in pericolo terzi. Per chi circola senza tachimetro è prevista una multa disciplinare di 20 franchi.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

2.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper

Le modifiche seguenti rappresentano delle agevolazioni supplementari rispetto al diritto UE:

Le misure proposte per compensare la lunghezza aggiuntiva delle cabine di guida aerodinamiche dei veicoli a motore pesanti sono leggermente più permissive rispetto a quelle dell'UE (v. cap. 1, parte A, punto 1.1.2 penultimo par.).

Nel traffico transfrontaliero le regolamentazioni UE non ammettono una lunghezza maggiore per i serbatoi di idrogeno dei veicoli commerciali (v. cap. 1, parte A, punto 1.3.2).

Le misure proposte per compensare il peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero si applicano, al contrario dell'UE, a tutti i veicoli pesanti (v. cap. 1, parte A, punto 1.4.2, in particolare penultimo par.).

La compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa per autofurgoni e camper che superano il limite delle 3,5 tonnellate solo a causa del sistema va oltre quella prevista dal diritto UE. Non è quindi garantito un utilizzo di questi veicoli nel traffico internazionale.

Per il resto le modifiche proposte sono conformi al diritto UE.

2.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomotività elettrica

La situazione giuridica svizzera in fatto di biciclette elettriche si differenzia in alcuni casi notevolmente da quella del resto d'Europa dove, di norma, le e-bike lente non sono considerate ciclomotori ma biciclette, tuttavia sulla base di criteri più severi che nel nostro Paese. Le e-bike veloci rientrano invece nella categoria «motoleggere».

2.2.1. Obbligo di circolare con le luci accese durante il giorno

Diversi Paesi europei prevedono l'obbligo di circolazione con le luci accese per autoveicoli e motocicli («motoveicoli» nella legislazione svizzera) e quindi anche per le e-bike veloci, rientrando nella categoria dei motocicli, mentre non sono note norme in questo senso per le e-bike lente.

2.2.2. Obbligo di indossare il casco per i conducenti di e-bike lente

In Europa le e-bike lente sono fundamentalmente equiparate in tutto e per tutto alle biciclette. Un obbligo generale del casco per i ciclisti è previsto solo eccezionalmente (ad es. in Spagna su strade extraurbane e a Malta) e in diversi Paesi sono tenuti a indossarlo solo i bambini (ad es. in Austria, Repubblica Ceca, Croazia e Svezia). Mentre nella maggior parte degli Stati europei i conducenti di e-bike veloci devono indossare un casco da moto, in Germania basta un casco da bici.

2.2.3. Obbligo di equipaggiare il veicolo di tachimetro

Nell'UE le biciclette elettriche a pedalata assistita che superano i 25 km/h devono essere dotate di tachimetro (v. regolamento delegato (UE) n. 3/2014³¹, all. VIII punto 1.2.1). Le e-bike lente (fino a 25 km/h con sola pedalata assistita e potenza fino a 250 watt) non sono disciplinate nelle prescrizioni tecniche UE; esiste comunque un'apposita norma europea, che non prevede però l'uso del tachimetro (EN 15194, Cicli - Cicli elettrici a pedalata assistita - Biciclette EPAC). La modifica proposta consentirebbe di rispettare il principio «Cassis-de-Dijon» di cui all'articolo 16a capoverso 1 della legge federale del 6 ottobre 1995³² sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG), non dovendo le e-bike lente che con pedalata assistita non superano i 25 km/h essere dotate di tachimetro. L'obbligo proposto per le e-bike veloci è invece conforme alle norme internazionali.

3 Attuazione

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

Le agevolazioni relative alla guida di veicoli adibiti al trasporto di cose e camper che superano il limite di peso delle 3,5 tonnellate solo a causa di un sistema di propulsione alternativa richiederanno eventualmente l'adeguamento di determinate normative fiscali cantonali.

4 Commento ai singoli articoli

4.1 Ordinanza del 19 giugno 1995³³ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 9a (nuovo)

Per definire i termini «propulsione alternativa» e «propulsione a emissioni zero» è stato creato un nuovo articolo. La definizione del primo, già presente nell'OETV, è stata stralciata dall'articolo 95 capoverso 1^{bis} e trasferita nell'articolo 9a capoverso 1 P-OETV (e corrisponde a quella dell'articolo 2 della direttiva 96/53/CE³⁴). Quella del secondo è nuova e viene inserita nel capoverso 2 dello stesso articolo. Le propulsioni a emissioni zero costituiscono un sottoinsieme delle propulsioni alternative di cui al capoverso 1 e la loro definizione corrisponde a quella del regolamento (UE) 2019/1242³⁵.

Art. 10 cpv. 2 e 3 (nuovo)

Cpv. 2: La definizione degli autoveicoli leggeri è stata estesa. Fa sostanzialmente ancora riferimento al limite di peso totale di 3,5 t (lett. a), ma contempla una deroga (lett. b). Rientrano ora tra gli autoveicoli leggeri anche i veicoli adibiti al trasporto di cose considerati autofurgoni con peso totale fino a 4,25 t se dotati di propulsione alternativa ai sensi dell'articolo 9a capoverso 1 P-OETV e il superamento delle 3,50 t è dovuto esclusivamente al sistema di propulsione.

Cpv. 3: Il termine «autoveicoli pesanti» è ora definito in un capoverso separato.

³¹ Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione del 24 ottobre 2013 che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/129, GU L 30 del 31.1.2019, pag. 106.

³² RS 946.51

³³ RS 946.41

³⁴ Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59; modificata da ultimo dal regolamento (UE) 2019/1242, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

³⁵ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

Art. 11 cpv. 2 lett. e e f

Let. e: La definizione del tipo di veicolo «autofurgone» è stata modificata. Al numero 1 sono contemplati, come finora, veicoli adibiti al trasporto di cose con peso totale fino a 3,50 t (categoria UE N₁). Al numero 2 sono ora considerati tali anche i veicoli della categoria UE N₂ con peso totale superiore a 3,50 t e non oltre 4,25 t se dotati di propulsione alternativa ai sensi dell'articolo 9a capoverso 1 P-OETV e il superamento delle 3,50 t è dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione. A questi autofurgoni ora classificati come autoveicoli leggeri (secondo l'art. 10 cpv. 2 lett. b P-OETV) si applicano le prescrizioni tecniche armonizzate UE per i veicoli della categoria N₂, tra cui la possibilità di continuare a essere muniti di nove posti a sedere (v. regolamento (UE) 2018/858 all. 1 parte A punto 3.5 lett. b). Gli autofurgoni fino a 3,50 t (n. 1) continuano a essere soggetti alle prescrizioni tecniche armonizzate UE per i veicoli della categoria N₁. A seguito all'allineamento con il diritto europeo, possono ormai disporre di solo sette posti a sedere compreso quello del conducente (v. regolamento (UE) 2018/858³⁶ all. 1 parte A punto 3.5 lett. b).

Let. f: Nella definizione del tipo di veicolo «autocarro» è stato adeguato il rimando fra parentesi alle categorie di veicoli UE. Occorre infatti menzionare che i veicoli della classe N₂, ora considerati autofurgoni, non sono autocarri.

Art. 33 cpv. 2^{bis}

È stata inserita l'espressione «autofurgoni della classe N₂». Secondo l'articolo 33 capoverso 2 lettera b OETV, per tali autofurgoni (definizione v. art. 11 cpv. 2 lett. 2 n. 2 P-OETV) vigono gli stessi intervalli d'esame degli altri autofurgoni (4-3-2-2 anni ecc.). Se impiegati nel traffico transfrontaliero devono inoltre essere sottoposti a controllo ogni anno secondo le disposizioni dell'accordo sui trasporti terrestri³⁷.

Art. 38 cpv. 1 lett. s e 1^{bis} lett. o

Gli spoiler posteriori retraibili che dispongono di un'omologazione UE non devono essere considerati nella determinazione della lunghezza e della larghezza del veicolo. L'allegato I del regolamento (UE) n. 1230/2012³⁸ cui si rimanda prescrive essenzialmente che gli spoiler:

- in posizione retratta, sporgano posteriormente di al massimo 200 mm e su ogni lato di al massimo 25 mm;
- anche in posizione estesa, non aumentino la larghezza del veicolo di oltre 2,60 m;
- anche in posizione estesa, garantiscano il rispetto delle condizioni relative al percorso circolare del veicolo e il limite di spostamento laterale dello sbalzo superiore;
- non aumentino la capacità di carico del veicolo; e
- possano essere retratti in modo tale da non impedire il trasporto intermodale.

Art. 39 cpv. 1 frase introduttiva

L'articolo 39 capoverso 1 vigente prescrive l'applicazione delle normative UE sulle dimensioni e i pesi di cui alle lettere a e b anche se divergono dalle prescrizioni svizzere. Contrastando con le speciali agevolazioni destinate dalla modifica ai veicoli immatricolati in Svizzera che circolano nel traffico interno, ossia la possibilità di compensare la lunghezza dei serbatoi di idrogeno per i veicoli alimentati da questa fonte di energia (v. cap. 1 parte A punto 1.3 del presente rapporto) e il peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa per i veicoli a quattro e cinque assi (v. cap. 1 parte A punto 1.4.2 del presente rapporto), la frase introduttiva è stata modificata in modo da poter ancora adottare pesi e dimensioni UE,

³⁶ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

³⁷ L'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri, concluso il 21 giugno 1999 (RS 0.740.72), rimanda, nell'allegato 1 sezione 3, alla direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE, GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51. Nell'articolo 5 paragrafo 1 lettera b, la direttiva 2014/45/UE prescrive controlli annuali per i veicoli della categoria N₂.

³⁸ Per il riferimento bibliografico alle singole disposizioni del regolamento UE si veda cap. 1 parte A punto 1.2.1 del presente rapporto esplicativo.

senza tuttavia renderli obbligatori. Ciò consente di scegliere tra le norme UE e le specifiche disposizioni svizzere proposte agli articoli 94 capoverso 1^{ter} e 95 capoversi 1^{bis} e 1^{ter} P-OETV.

Art. 94 cpv. 1^{ter} (nuovo)

Let. a: Gli autoveicoli pesanti, esclusi gli autobus, possono essere più lunghi di 12,00 m se dotati di una cabina di guida aerodinamica conforme alle prescrizioni UE.

Let. b: In caso di alimentazione a idrogeno la lunghezza di 12,00 m può essere superata anche per compensare la lunghezza dell'apposito serbatoio collocato dietro la cabina del conducente.

Le lunghezze supplementari non possono comportare un aumento della capacità di carico e devono essere rispettati i requisiti relativi al percorso circolare e allo spostamento laterale³⁹.

N.B.: Per gli autobus si applicano le lunghezze di cui all'articolo 94 capoverso 1 lettere b-d, che non possono essere superate.

Art. 95 cpv. 1^{bis} e 1^{ter} (nuovo)

Cpv. 1^{bis}: La definizione di propulsione alternativa è stralciata e trasferita nel nuovo articolo 9a capoverso 1 P-OETV.

Vengono inclusi nel capoverso anche i veicoli di cui al capoverso 1 lettere c (autofurgoni) e g (autoveicoli a quattro assi). Potrà ora essere aumentato del maggior peso richiesto dalla tecnologia di propulsione alternativa rispetto a una convenzionale anche il peso totale di autofurgoni e veicoli a motore a quattro assi a propulsione alternativa, che dovrà tuttavia essere al massimo di:

- 33,00 t per gli autoveicoli a quattro assi;
- 4,25 t per gli autofurgoni (v. in merito anche la definizione modificata di cui all'art. 11 cpv. 2 lett. e P-OETV).

Ai veicoli a motore pesanti di cui al capoverso 1 lettere d, e, f e g OETV con propulsione alternativa a emissioni zero (v. art. 9a cpv. 2 P-OETV), per compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione, è inoltre concesso avere fino a 2 t di peso supplementare (invece di 1 t come per altre forme di propulsione alternativa come ad es. quella a gas). Se i veicoli elencati qui di seguito sono a emissioni zero, il loro peso totale può essere dunque aumentato del maggior peso richiesto dalla tecnologia di propulsione a emissioni zero rispetto a una convenzionale, ma essere al massimo di:

- 20,00 t per gli autoveicoli a due assi, esclusi gli autobus a due assi (per i quali è di 19,50 t a prescindere dal sistema di propulsione);
- 27,00 t per gli autoveicoli a tre assi;
- 28,00 t per gli autoveicoli a tre assi se l'asse motore è equipaggiato di ruote gemellate e sospensioni ad aria (v. art. 57 cpv. 1 OETV) o se entrambi gli assi motori posteriori sono dotati di ruote gemellate e il carico su ogni asse non supera le 9,50 t;
- 30,00 t per gli autosnodati a tre assi;
- 34,00 t per i veicoli a motore a quattro assi.

Cpv. 1^{ter}: Potrà ora essere aumentato del maggior peso richiesto dalla tecnologia di propulsione alternativa rispetto a una convenzionale anche il peso totale dei veicoli a motore a propulsione alternativa con più di quattro assi, che dovrà tuttavia essere al massimo di:

- 41,00 t (oppure 45,00 t nel traffico combinato non accompagnato) per i veicoli a propulsione alternativa (art. 9a cpv. 1 P-OETV);
- 42,00 t (oppure 46,00 t nel traffico combinato non accompagnato) per i veicoli a emissioni zero (art. 9a cpv. 2 P-OETV).

Secondo la cifra III capoverso 3 P-OETV, il capoverso 1^{ter} si applica fino al 31 dicembre 2030 (v. in merito il punto 6.2 del presente rapporto esplicativo).

³⁹ Si veda cap. 1 parte A punto 1.1.2 del presente rapporto.

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

Gli autofurgoni della classe N₂ (art. 11 cpv. 2 lett. e n. 2) che circolano in Svizzera sono esonerati dall'obbligo di equipaggiamento con un dispositivo di limitazione della velocità (se utilizzati anche all'estero dovranno invece esserne muniti in quanto le prescrizioni UE richiedono un limitatore di velocità per i veicoli adibiti al trasporto di cose della categoria N₂).

Art. 178b cpv. 3 (nuovo)

Per i ciclomotori diventa obbligatorio il tachimetro. Poiché sono raramente segnalati limiti di velocità inferiori a 20 km/h, sono tuttavia esentati da tale obbligo i veicoli che con pedalata assistita non sviluppano una velocità superiore a 25 km/h o che con il solo motore non superano 20 km/h. Il margine di precisione prescritto per l'indicazione della velocità è analogo a quello contemplato nelle prescrizioni UE⁴⁰ per le e-bike veloci e i ciclomotori (veicoli delle categorie L1e e L2e⁴¹). La disposizione entrerà in vigore due anni dopo l'entrata in vigore generale del P-OETV (v. cifra II cpv. 2 E-OETV).

Art. 222q

Cpv. 1: Obbligo di equipaggiamento a posteriori: entro cinque anni dall'entrata in vigore della revisione di ordinanze dovranno essere equipaggiati di tachimetro secondo l'articolo 178b capoverso 3 anche i ciclomotori già in circolazione. L'obbligo non sussiste per i veicoli messi in circolazione prima del 1° gennaio 1970.

Cpv. 2: Alla data di entrata in vigore della modifica dell'articolo 11 capoverso 2 P-OETV, gli autofurgoni già omologati potranno, per quanto riguarda il numero di posti a sedere, continuare a essere messi in circolazione anche se dispongono di più di sette sedili (ribaltabili; tuttavia al massimo nove). Lo stesso vale per gli autofurgoni esentati dall'obbligo di omologazione se importati o fabbricati in Svizzera prima dell'entrata in vigore.

Allegato 2

Le prescrizioni internazionali riconosciute in Svizzera sono sostituite dalle versioni aggiornate.

Allegato 6

N. 37 punto 5: Per gli autoveicoli leggeri con velocità massima limitata a 25 km/h o meno le prescrizioni internazionali non contemplano dei valori limite, che sono pertanto indicati nell'OETV. Quanto agli autofurgoni della classe N₂ (art. 11 cpv. 2 lett. e n. 2 P-OETV), pur essendo considerati veicoli a motore leggeri, devono soddisfare i requisiti tecnici concernenti gli autocarri, per cui vanno eccettuati in questo punto.

N. 37 punto 7: Per gli autoveicoli pesanti con velocità massima limitata a 25 km/h o meno le prescrizioni internazionali non contemplano dei valori limite, che sono pertanto indicati nell'OETV. Quanto agli autofurgoni della classe N₂, pur essendo considerati veicoli a motore leggeri, devono soddisfare i requisiti tecnici concernenti gli autocarri per cui, in linea con l'eccezione di cui al punto 5, vanno inseriti in questo punto.

Allegato 7

N. 311.31: Pur essendo considerati veicoli a motore leggeri, gli autofurgoni della classe N₂ (art. 11 cpv. 2 lett. e n. 2 P-OETV) devono soddisfare i requisiti tecnici concernenti gli autocarri, per cui occorre eccettuarli dal rispetto delle forze di azionamento massime ammesse per i freni azionati a pedale degli autoveicoli leggeri e applicare loro quelle previste per tutti gli altri veicoli.

N. 311.32: Pur essendo considerati veicoli a motore leggeri, gli autofurgoni della classe N₂ devono soddisfare i requisiti tecnici concernenti gli autocarri, per cui occorre eccettuarli dal rispetto delle forze di

⁴⁰ Si veda allegato VIII punto 1.2.1.1 del regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione del 24 ottobre 2013 che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/129, GU L 30 del 31.1.2019, pag. 106.

⁴¹ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/129, GU L 30 del 31.1.2019, pag. 106.

azionamento massime ammesse per i freni azionati a mano degli autoveicoli leggeri e applicare loro quelle previste per tutti gli altri veicoli.

4.2 Ordinanza del 13 novembre 1962⁴² sulle norme della circolazione stradale (ONC)

Art. 3b cpv. 1 e 2 lett. e

Sui ciclomotori l'obbligo di indossare il casco, finora limitato al conducente, è esteso anche ai passeggeri. Questo per proteggere meglio soprattutto i bambini trasportati su un seggiolino o un rimorchio.

Finora le persone su veicoli la cui velocità massima per costruzione è di 20 km/h oppure di 25 km/h in caso di pedalata assistita (ad es. e-bike lente) sono esentate dall'obbligo di portare il casco. Questa eccezione viene abrogata. Considerato che sia le e-bike lente sia gli altri ciclomotori leggeri (quali i monopattini elettrici tradizionali; art. 18 lett. b OETV) e i monopattini elettrici autobilanciati (art. 18 lett. d OETV) presentano le stesse velocità massime consentite, appare sensato applicare l'obbligo del casco ai conducenti di tutti questi mezzi. Secondo il Consiglio federale, non è infatti giustificabile trattare diversamente i conducenti di veicoli appartenenti allo stesso gruppo dei «ciclomotori».

In futuro, saranno dunque soggetti all'obbligo di indossare il casco anche i conducenti di e-bike lente e di monopattini elettrici. All'interno della categoria dei ciclomotori rimangono esentate unicamente le persone su sedie a rotelle motorizzate (in virtù della deroga di cui al vigente art. 3b cpv. 2 lett. g ONC).

I requisiti minimi per i caschi da indossare sui ciclomotori sono già stabiliti e coincidono con la norma SN EN 1078 (art. 3b cpv. 3 ONC).

Art. 30 cpv. 2

Questa disposizione esenta oggi dall'obbligo di accendere le luci durante il giorno tutti i tipi di veicoli che non siano autoveicoli o motoveicoli. Con la modifica l'obbligo viene esteso, insieme a quello di usare le luci prescritte per il tipo di veicolo in questione, a tutti i veicoli a motore tranne quelli guidati da una persona a piedi (ad es. carri a mano provvisti di motore o e-bike spinte a mano) o con velocità massima fino a 10 km/h. Il vantaggio di circolare di giorno con le luci accese, ossia una migliore visibilità per gli altri utenti stradali, è in effetti trascurabile a velocità inferiori ai 10 km/h, tanto più che i veicoli a motore con velocità massima di 10 km/h non devono neanche essere muniti di dispositivi di illuminazione fissi (art. 120a lett. a OETV). Rimane invariata l'attuale deroga per i veicoli a motore immatricolati per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1970.

Art. 42 cpv. 4

Secondo l'articolo 42 capoverso 4 i conducenti di ciclomotori devono rispettare le norme vigenti per i ciclisti. Questa disposizione deve essere precisata in modo da differenziarli dai ciclisti per quanto riguarda il rispetto dei limiti di velocità. In futuro le biciclette elettriche e gli altri ciclomotori dovranno osservare i limiti massimi generali e segnalati (in particolare nelle zone di incontro e a 30 km/h). Il rispetto del limite massimo consentito sarà facilitato dall'introduzione dell'obbligo di equipaggiare di tachimetro i ciclomotori con velocità massima di oltre 25 km/h con pedalata assistita o superiore a 20 km/h con il solo motore.

Art. 58 cpv. 6 (nuovo)

Per proteggere gli utenti più vulnerabili, gli spoiler posteriori che sporgono oltre la lunghezza massima autorizzata del veicolo potranno essere messi in posizione di utilizzo solo su strade su cui è consentita la circolazione oltre i 50 km/h. Ciò vale anche per gli spoiler posteriori finora autorizzati, che sporgono sul retro non oltre 50 cm rispetto alla lunghezza ammessa del veicolo. La formulazione usata nel testo dell'ordinanza («... devono essere retratti») implica che tali dispositivi devono essere chiusi prima della limitazione della velocità.

Art. 59a cpv. 2

Pur essendo considerati veicoli a motore leggeri, gli autofurgoni della classe N₂ devono soddisfare i requisiti tecnici concernenti gli autocarri, per cui non si applicano loro le prescrizioni sui gas di scarico

⁴² RS 741.11

valide per gli altri autoveicoli leggeri, bensì quelle per gli autoveicoli pesanti. Sono pertanto eccettuati nelle lettere a e b e riportati nella lettera c.

Art. 65 cpv. 5 (nuovo) e 6 (nuovo)

Cpv. 5: Se dotati di cabine di guida aerodinamiche allungate conformi alle prescrizioni UE (v. rimando in art. 94 cpv. 1^{ter} P-OETV) o di serbatoi di idrogeno per l'alimentazione del veicolo:

- gli autoveicoli possono superare la lunghezza di 12,00 m (per gli autobus vige una lunghezza massima di 13,50 m se a due assi e di 15,00 m se a più di due assi a prescindere dal tipo di cabina);
- gli autoarticolati possono superare la lunghezza di 16,50 m.

Cpv.6: Se dotati di cabine di guida aerodinamiche allungate conformi alle prescrizioni UE o di serbatoi di idrogeno per l'alimentazione del veicolo:

- gli autotreni possono superare la lunghezza di 18,75 m, purché il veicolo trattore sia un autoveicolo diverso da un autobus.

Secondo la cifra II capoverso 2 P-ONC, il capoverso 6 si applica fino al 31 dicembre 2030 (v. in merito il punto 6.2 del presente rapporto esplicativo).

Art. 67 cpv. 1^{ter} e 1^{quater}

Cpv. 1^{ter}: Sono aggiunti i veicoli di cui al capoverso 1 lettera b ONC (autoveicoli a quattro assi), ossia anche il peso effettivo dei veicoli a propulsione alternativa a quattro assi potrà essere aumentato del peso richiesto dalla tecnologia alternativa rispetto a una convenzionale, senza tuttavia superare le 33,00 t.

Ai veicoli a motore pesanti di cui al capoverso 1 lettere b, c, d ed e ONC con propulsione alternativa a emissioni zero (v. art. 9a cpv. 2 P-OETV), per compensare il peso del sistema a emissioni zero, è inoltre concesso avere fino a 2 t di peso supplementare (invece di 1 t come per altre tipologie di propulsione alternativa come ad es. quella a gas). Se i veicoli elencati di seguito sono dotati di un sistema di propulsione a emissioni zero, il loro peso totale potrà dunque essere aumentato del peso richiesto dalla tecnologia a emissioni zero rispetto a una convenzionale, ma essere al massimo di:

- 34,00 t per i veicoli a motore a quattro assi;
- 30,00 t per gli autosnodati a tre assi;
- 28,00 t per gli autoveicoli a tre assi se l'asse motore è equipaggiato di ruote gemellate e sospensioni ad aria o equivalenti riconosciute, oppure se entrambi gli assi motori posteriori sono dotati di ruote gemellate e il carico su ogni asse non supera le 9,50 t;
- 27,00 t per gli autoveicoli a tre assi che non sono equipaggiati di ruote gemellate o sospensioni ad aria;
- 20,00 t per i veicoli a motore a due assi, esclusi gli autobus a due assi (per i quali è di 19,50 t a prescindere dal sistema di propulsione).

Cpv. 1^{quater}: Potrà essere aumentato del peso richiesto dalla tecnologia di propulsione alternativa rispetto a una convenzionale anche il peso effettivo di veicoli a motore con più di quattro assi e combinazioni di veicoli, senza tuttavia superare:

- 41,00 t per i veicoli a motore con più di quattro assi, gli autotreni e gli autoarticolati con sistema di propulsione alternativa oppure 45,00 t se questi veicoli sono utilizzati nel trasporto combinato non accompagnato;
- 42,00 t per i veicoli a motore con più di quattro assi, gli autotreni e gli autoarticolati con sistema a emissioni zero oppure di 46,00 t se questi veicoli sono utilizzati nel trasporto combinato non accompagnato.

Secondo la cifra II capoverso 2 P-ONC, il capoverso 1^{quater} si applica fino al 31 dicembre 2030 (v. in merito il punto 6.2 del presente rapporto).

4.3 Ordinanza del 27 ottobre 1976⁴³ sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC)

Art. 4 cpv. 5 lett. f e h

Let. f n. 1: Vi è trasferito il testo della lettera f vigente.

Let. f n. 2 (nuovo): Nel traffico interno la licenza di condurre di categoria B autorizza a guidare autofurgoni e camper pesanti che:

- hanno un peso totale massimo di 4250 kg;
- sono dotati di propulsione alternativa secondo l'articolo 9a capoverso 1 P-OETV; e
- superano i 3500 kg unicamente a causa del peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa.

È inoltre consentito il traino di un rimorchio con peso totale non superiore a 750 kg.

Questa regolamentazione, analoga a quella prevista dalla licenza di condurre di categoria B per i corrispondenti veicoli con motore convenzionale e peso fino a 3500 kg di cui all'articolo 3 capoverso 1 OAC, consente di equiparare camper e autofurgoni a propulsione alternativa di cui si compensa il peso ai veicoli convenzionali anche per quanto concerne il traino di rimorchi.

In base all'articolo 3 capoverso 1 OAC, con la licenza di condurre di categoria B si può fra l'altro trainare anche un rimorchio di oltre 750 kg, a condizione che il peso del convoglio non superi 3500 kg. Il fatto che gli autofurgoni e i camper a propulsione alternativa con peso di oltre 3500 kg ma non superiore a 4250 kg eccedano già senza rimorchio i 3500 kg rende superfluo introdurre questa norma nella lettera f n. 2 P-OAC, in quanto non avrebbe senso.

Let. h (nuovo):

Nel traffico interno la licenza di condurre di categoria BE autorizza a trainare un rimorchio di oltre 750 kg con autofurgoni e camper pesanti che:

- hanno un peso totale massimo di 4250 kg; e
- sono dotati di propulsione alternativa secondo l'articolo 9a capoverso 1 P-OETV; e
- superano i 3500 kg unicamente a causa del peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa.

Questa regolamentazione, analoga a quella prevista dalla licenza di condurre di categoria BE per i corrispondenti veicoli con motore convenzionale e peso fino a 3500 kg di cui all'articolo 3 capoverso 1 OAC, consente di equiparare camper e autofurgoni a propulsione alternativa di cui si compensa il peso ai veicoli convenzionali.

4.4 Ordinanza dell'11 febbraio 2004⁴⁴ sulla circolazione stradale militare (OCSM)

Art. 19 cpv. 1 lett. b

Nelle autorizzazioni a condurre si rimanda alla definizione degli autoveicoli leggeri contenuta nell'OETV in sostituzione dell'espressione «con un peso totale massimo di 3500 kg».

4.5 Ordinanza del 19 giugno 1995⁴⁵ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1)

Art. 4 cpv. 2 lett. j

Nel traffico interno vengono esentati dal rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo i conducenti di autofurgoni con peso totale di oltre 3,50 t ma non superiore a 4,25 t dotati di propulsione

⁴³ RS 741.51

⁴⁴ RS 510.710

⁴⁵ RS 822.221

alternativa ai sensi dell'articolo 9a capoverso 1 P-OETV, a condizione che il superamento delle 3,50 t sia dovuto esclusivamente al sistema di propulsione alternativa. Ne consegue che tali veicoli non dovranno essere muniti di tachigrafo.

4.6 Ordinanza del 6 marzo 2000⁴⁶ concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (OTTP)

Per gli autofurgoni della classe N₂ (v. punto 4.1, commento all'art. 11 cpv. 2 lett. e P-OETV) non sarà prelevata la tassa sul traffico pesante. Poiché ne sono già esentati tutti gli autoveicoli elettrici, la nuova disposizione avrà effetto solo sugli autofurgoni della classe N₂ alimentati da altre fonti alternative (ad es. gas liquido o naturale, incl. biogas).

4.7 Ordinanza del 30 novembre 2012⁴⁷ sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂)

Art 2 lett. a^{bis}

In base alla consultazione sulla revisione parziale dell'ordinanza sul CO₂⁴⁸, gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e numero 2 P-OETV (autofurgoni della classe N₂, v. punto 4.1 del presente rapporto) a emissioni zero saranno equiparati agli autofurgoni convenzionali per quanto concerne le prescrizioni in materia di emissioni di CO₂. Nella presente revisione la definizione di questi veicoli è adeguata a quella modificata riportata nell'articolo 11 capoverso 2 lettera e P-OETV.

4.8 Ordinanza del 16 gennaio 2019⁴⁹ concernente le multe disciplinari (OMD)

Elenco delle multe di cui all'allegato 1 OMD:

N. 601.2 (nuovo) Trasporto di fanciulli di età inferiore ai 12 anni senza casco di protezione su ciclomotori

Introducendo il casco obbligatorio per i passeggeri di e-bike e altri ciclomotori si estende ai ciclomotori l'obbligo del conducente di assicurarsi che i bambini trasportati di età inferiore ai 12 anni indossino un casco di protezione. Per l'inosservanza di quest'obbligo è prevista una multa disciplinare di 30 franchi.

N. 604.4 (nuovo) Circolare a luci spente

Il nuovo obbligo di circolare con le luci accese anche di giorno introdotto per i conducenti di e-bike e altri ciclomotori deve essere accompagnato da una fattispecie sanzionata con multa disciplinare. Per la circolazione a luci spente è prevista una multa di 20 franchi.

N. 625 (nuovo) Superamento della velocità massima consentita o segnalata da parte di persone su ciclomotori

Ai conducenti di ciclomotori che superano i limiti di velocità consentiti o segnalati potrà essere comminata una multa di 30 franchi.

N. 703.4 (nuovo) Circolare senza il tachimetro richiesto

L'obbligo di equipaggiare di tachimetro i ciclomotori con velocità massima superiore a 20 km/h con il solo motore o di oltre 25 km/h in caso di pedalata assistita deve essere accompagnato da una fattispecie sanzionata con multa disciplinare. Per la circolazione senza tachimetro è prevista una multa di 20 franchi.

⁴⁶ RS 641.811

⁴⁷ RS 641.711

⁴⁸ Fino al 25.8.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione in corso -> DATEC > Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (Ordinanza sul CO₂); dal 26.8.2020: www.admin.ch -> Diritto federale -> Consultazioni -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC > Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (Ordinanza sul CO₂).

⁴⁹ RS 314.11

N. 800.3 (nuovo) Omissione di portare il casco di protezione quale passeggero di ciclomotori

I passeggeri di ciclomotori che non rispettano l'obbligo di indossare il casco potranno essere puniti con una multa di 30 franchi.

5 Ripercussioni

5.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione

Le misure proposte non avranno ripercussioni rilevanti per la Confederazione.

Nello specifico, gli aumenti dei pesi previsti per i sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero non avranno praticamente alcun effetto negativo sullo stato di usura delle strade nazionali in quanto i carichi massimi ammessi per asse rimarranno invariati.

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

5.2.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper

Le misure concernenti i veicoli a motore pesanti (cap. 1 parte A, punti 1.1 – 1.3) non avranno conseguenze negative. L'onere d'esecuzione per i Cantoni rimarrà pressoché immutato. Le cabine di guida allungate migliorano la sicurezza degli utenti stradali più vulnerabili. Sulle strade con limiti di velocità segnalati pari o inferiori a 50 km/h, i nuovi spoiler posteriori dovranno essere retratti e non compromettono quindi la sicurezza stradale.

La compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper (cap. 1 parte A, punto 1.5) richiederà eventualmente l'adeguamento di determinati sistemi cantonali per la riscossione dell'imposta sui veicoli a motore. Non si prevedono tuttavia conseguenze per Comuni, centri urbani, agglomerati e regioni di montagna.

5.2.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomobilità elettrica

Le modifiche proposte incideranno sulle attività di controllo delle autorità di polizia visto che comportamenti finora ammessi non lo saranno più in futuro. L'estensione dell'obbligo di portare il casco da bici a tutti i ciclomotori si ripercuoterà sui sistemi di noleggio delle e-bike lente e dei monopattini elettrici su cui sono fondate le strategie in materia di mobilità di molte città. Per il resto, le misure proposte non dovrebbero avere conseguenze sostanziali né per Cantoni e Comuni né per città, agglomerati e regioni di montagna.

5.3. Ripercussioni sull'ambiente e sulla società

5.3.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper

La riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal traffico stradale è da considerarsi positiva per l'ambiente e si può contribuire in particolare a promuovere la mobilità elettrica. Le nuove cabine di guida aerodinamiche contribuiscono inoltre ad accrescere la sicurezza stradale.

5.3.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomobilità elettrica

Le misure proposte per migliorare la sicurezza della circolazione stradale si ripercuoteranno positivamente sul numero e sulla gravità degli incidenti, per cui si avranno presumibilmente ricadute positive anche sui costi sociali e della salute. L'obbligo di portare il casco per tutte le persone su biciclette elettriche potrebbe inoltre indurre un numero sempre maggiore di ciclisti a metterlo volontariamente.

5.4. Ripercussioni sull'economia

5.4.1. Tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO₂ di veicoli commerciali e camper

Non si prevedono ripercussioni sostanziali a questo livello. Si presume che i nuovi spoiler posteriori vengano utilizzati solo nel caso in cui i maggiori costi d'investimento possano essere sovracompensati dal minor consumo di carburante.

Il consumo totale di gas e in particolare di energia elettrica dovrebbe leggermente aumentare, mentre dovrebbe calare lievemente l'importazione di vettori fossili quali gasolio e benzina.

5.4.2. Misure volte a migliorare la sicurezza della ciclomotilità elettrica

Le ripercussioni su fabbricanti, importatori, commercianti e acquirenti saranno minime in quanto i ciclomotori devono già oggi disporre di un dispositivo di illuminazione. Quasi tutti i ciclomotori che raggiungono una velocità massima superiore a 20 km/h con il solo motore o di 25 km/h con pedalata assistita sono inoltre già dotati di un tachimetro che soddisfa i requisiti di precisione richiesti. Chi non ha un tachimetro sul proprio ciclomotore dovrà installarlo a posteriori. Per dare all'economia e ai proprietari il tempo sufficiente per provvedere all'equipaggiamento si è previsto un adeguato termine transitorio. È possibile che le vendite di caschi aumentino leggermente. L'introduzione dell'obbligo di indossare il casco per le e-bike lente e i diversi tipi di monopattini elettrici avrà comunque un impatto sui gestori di sistemi di noleggio il cui modello aziendale non prevede l'uso del casco.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità

La presente revisione rispetta i limiti stabiliti dalla Costituzione federale (art. 82 Cost).

6.2 Legalità

Secondo la legge sulla circolazione stradale il peso massimo consentito per i veicoli e le combinazioni di veicoli è di 40 t oppure di 44 t nel trasporto combinato non accompagnato, mentre la lunghezza massima per le combinazioni di veicoli è di 18,75 m. Questi valori possono essere considerati importanti disposizioni contenenti norme di diritto, che secondo gli articoli 164 capoverso 1 Cost e 22 capoverso 1 della legge sul Parlamento (LParl) vanno emanate sotto forma di legge federale. Il peso massimo consentito era stato disciplinato nella LCStr già al momento dell'emanazione, mentre la lunghezza massima degli autotreni, disciplinata inizialmente a livello di ordinanza, vi è stata trasferita solo nel 2013 evidenziando l'intenzione di mantenere gli obiettivi in materia di trasferimento del traffico e la rinuncia a un impiego dei cosiddetti «gigaliner» (autotreni di 25,25 m di lunghezza e 60 t di peso). I pesi e le lunghezze massime consentite sono elementi importanti integrati anche nell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia⁵⁰ (cfr. art. 7 cpv. 3) con la funzione di clausole a tutela della Svizzera.

Il progetto propone di aumentare il peso massimo ammesso e la lunghezza massima, ma solo allo scopo di compensare la riduzione della capacità di carico legata all'impiego di tecnologie ecologiche. Nella misura in cui queste modifiche riguardano veicoli che non raggiungono i valori menzionati nella legge (ad es. aumento del peso degli autocarri a due assi), la base legale è fornita dall'articolo 9 capoverso 1^{bis} LCStr. Nel caso delle combinazioni di veicoli e degli autocarri a cinque assi la misura proposta ha tuttavia per effetto il superamento dei valori stabiliti nell'articolo 9 capoverso 1 LCStr, per cui la base legale in proposito è rappresentata dall'articolo 106 capoverso 5 LCStr, il quale autorizza il Consiglio federale, in caso di progressi tecnologici, a prendere le misure provvisorie richieste finché la materia sia disciplinata per legge. Gli autocarri elettrici a batteria e a celle a combustibile, le cabine di guida aerodinamiche e gli spoiler posteriori per i mezzi pesanti costituiscono innovazioni tecniche ai sensi dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr. Le modifiche proposte che derogano all'articolo 9 capoverso 1 LCStr sono limitate nel tempo e sussiste una proposta di modifica della LCStr per fornire al Consiglio federale una base giuridica adeguata per una soluzione definitiva. Le proposte di modifica non sono in contrasto con gli obiettivi connessi all'articolo 9 capoverso 1 LCStr e in particolare con l'obiettivo di trasferimento del traffico, dato che non viene aumentata la capacità di carico dei veicoli. Al contrario, consentono di ridurre le emissioni, risultando attrattive anche per l'economia dal momento che permettono di compensare gli svantaggi legati alla propulsione elettrica. I presupposti dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr sono dunque sostanzialmente soddisfatti e, malgrado il suo significato politico, appare sostenibile anche la deroga alla regolamentazione legislativa. Qualora in sede di consultazione queste valutazioni dovessero rivelarsi errate, le proposte di modifica in contrasto con l'articolo 9 capoverso 1 LCStr potranno essere ritirate.

⁵⁰ Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, concluso il 21 giugno 1999 (Accordo sui trasporti terrestri; ATT; RS 0.740.72)

Le restanti misure del progetto rispettano i limiti di competenza stabiliti dalla LCStr per il Consiglio federale.

6.3 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

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

Con l'aggiornamento del regolamento (UE) n. 1230/2012⁵¹ ad opera del regolamento (UE) 2019/1892⁵² sono stati creati i presupposti per poter aggiornare anche l'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità⁵³ (MRA).

In diversi casi le modifiche proposte prevedono delle agevolazioni nel traffico interno rispetto a quanto stipulato nell'ATT (all. 1, sez. 3) per il traffico transfrontaliero. Per diversi veicoli costruiti e immatricolati sulla base delle disposizioni proposte, la circolazione oltrefrontiera non sarà pertanto più garantita. I camper che superano i limiti di peso delle 3,5 tonnellate (solo) per via del sistema di propulsione alternativa potranno ad esempio essere guidati con una licenza di condurre di categoria B o BE solo in Svizzera, ma non nell'UE. Gli autoveicoli che superano il limite di peso delle 3,5 tonnellate (solo) a causa del sistema di propulsione alternativa potranno raggiungere in Svizzera fino a 4,25 tonnellate e, se non muniti di tachigrafo o di limitatore di velocità oppure non sottoposti a controllo ufficiale annuale, potranno essere impiegati solo nel traffico nazionale. Nel traffico transfrontaliero le normative UE non consentono inoltre né l'estensione della lunghezza per tenere conto dei serbatoi di idrogeno dei veicoli commerciali, né un aumento del peso per gli autoveicoli a propulsione alternativa a quattro o cinque assi.

La parte essenziale delle modifiche proposte riguarda tuttavia regolamentazioni già adottate nell'UE, come ad esempio quelle della direttiva (UE) 2015/719⁵⁴, che non è stata integrata nell'allegato dell'ATT a causa di divergenze nei limiti di peso del traffico intermodale della Svizzera, ma di cui alcuni contenuti sono già stati recepiti autonomamente nel diritto svizzero.

Le disposizioni relative alle cabine di guida e agli spoiler posteriori sono contenute nella direttiva (UE) 2015/719 e nella decisione (UE) 2019/984⁵⁵. Le compensazioni di peso fino a 1 tonnellata concesse per le combinazioni di veicoli a propulsione alternativa e di 2 tonnellate per quelli a emissioni zero sono state attuate nell'UE con la modifica della direttiva 96/53/CE ad opera del regolamento (UE) 2019/1242⁵⁶. I limiti di peso precedentemente vigenti in Svizzera per gli autocarri e le combinazioni di veicoli sono stati gradualmente aumentati nel contesto degli accordi bilaterali con l'UE. Con l'ATT l'UE ha accettato l'introduzione graduale della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), approvando così la politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. In contropartita la Svizzera ha accettato il graduale innalzamento del limite di peso degli autocarri, portato tra il 2000 e il 2005 da 28 a 40 e 44 tonnellate. Questi nuovi limiti, tuttora vigenti, consentendo di trasportare le stesse quantità di merci con meno viaggi, presentano vantaggi sia economici sia ecologici. La loro fissazione nell'ATT, volta a evitare un aumento delle capacità di trasporto nel traffico stradale, è quindi nell'interesse della Svizzera. L'accordo deve infatti favorire una politica coordinata dei trasporti,

⁵¹ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione del 12 dicembre 2012 che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31.

⁵² Regolamento (UE) 2019/1892 della Commissione del 31 ottobre 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1230/2012 per quanto riguarda i requisiti di omologazione per taluni veicoli a motore dotati di cabine allungate e per le apparecchiature e i dispositivi aerodinamici destinati ai veicoli a motore e ai loro rimorchi, GU L 291 del 12.11.2019, pag. 17.

⁵³ Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità, concluso il 21 giugno 1999 (Mutual Recognition Agreement; MRA; RS 0.946.526.81).

⁵⁴ Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

⁵⁵ Decisione (UE) 2019/984 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza., GU L 164 del 20.6.2019, pag. 30.

⁵⁶ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

tenendo conto al tempo stesso delle esigenze di tutela ambientale, in particolare attraverso la promozione del trasporto su rotaia e la prevenzione di deviazioni del traffico.

È nell'interesse della Svizzera e in linea con gli obiettivi perseguiti dall'ATT che le deroghe ai limiti di peso di 40 e 44 tonnellate decise per ragioni di tutela ambientale vengano applicate anche nel traffico internazionale. Per questo motivo nel quadro dell'adeguamento della LCStr si è proposto di conferire al Consiglio federale la competenza di convenire tali deroghe con l'UE, a condizione che restino limitate al peso aggiuntivo richiesto dal sistema di propulsione alternativa e non comportino un aumento della capacità di trasporto.