

**Messaggio
concernente la modifica dell'articolo 9 della legge federale
sulla circolazione stradale
(LCStr)**

del 29 settembre 1997

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di modifica della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr).

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

29 settembre 1997

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Koller

Il cancelliere della Confederazione, Couchepin

Compendio

La presente revisione della legge federale sulla circolazione stradale si propone di modificare l'articolo 9 per conferire al nostro Collegio la flessibilità necessaria per adeguare, a tempo debito, le disposizioni sulle dimensioni dei veicoli, tenendo in considerazione le esigenze di carattere economico, ambientale e della sicurezza stradale.

La revisione intende armonizzare il nostro diritto con le norme europee che prevedono una larghezza di 2,55 m per torpedoni e veicoli pesanti e una lunghezza di 18,75 m per autotreni, senza aumento della superficie di carico.

La presente modifica non avrà ripercussioni sulla sicurezza stradale e eviterà, in particolare, inutili difficoltà all'industria svizzera del turismo e dei trasporti, nonché agli organi di polizia e di dogana, incaricati di controllare le dimensioni dei veicoli.

Messaggio

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

Ogni anno, dagli Stati membri dell'Unione europea (UE) che ci circondano, entrano in Svizzera centinaia di migliaia di torpedoni, autocarri e autotreni stranieri. Nel 1993 la Svizzera ha armonizzato le sue prescrizioni in materia di dimensioni e di peso con le disposizioni europee, tranne quelle relative ai pesi superiori al limite svizzero di 28 tonnellate. Nel frattempo, la direttiva europea n. 85/3 del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci è stata oggetto di una revisione che comporta una ridefinizione della lunghezza e della larghezza massime a 18,75 metri (per gli autotreni), rispettivamente 2,55 metri (direttiva n. 96/53 del Consiglio, del 25 luglio 1996, in vigore dal 17 settembre 1996; il termine per la trasposizione nel diritto degli Stati membri è stato fissato al 17 settembre 1997).

Si pone quindi il problema che veicoli e autotreni costruiti conformemente alle dimensioni dell'UE non possono entrare in Svizzera. Per motivi di parità di trattamento, non si può prendere in considerazione la possibilità di lasciar circolare nel nostro Paese veicoli stranieri con dimensioni non autorizzate per i veicoli svizzeri. Il divieto di entrare in Svizzera imposto per i veicoli e autotreni costruiti secondo le prescrizioni dell'UE comporta inoltre, sul piano tecnico, nuovi *ostacoli tecnici al commercio*.

I veicoli stranieri di dimensioni europee sono oggi autorizzati a entrare soltanto nelle zone svizzere vicino al confine. Per trasportare la merce più oltre, occorre trasbordarla su altri veicoli, conformi alle dimensioni svizzere. Tale spostamento provoca, inutilmente, costi di trasporto più elevati pregiudicando la competitività dell'economia svizzera.

Per il traffico viaggiatori e il turismo le conseguenze sono anche peggiori: determinati viaggi non avranno luogo perché i passeggeri non accettano di essere trasbordati da torpedoni di dimensioni europee a torpedoni di dimensioni svizzere. I passeggeri rinunciano, inoltre, malvolentieri alla comodità di torpedoni dalle dimensioni più generose.

Un'altra difficoltà concerne le aziende svizzere di trasporto che, a meno di un adeguamento alle nuove dimensioni, sarebbero costrette ad acquisire veicoli speciali (con dimensioni svizzere) e pertanto dispendiosi; infatti i grandi fabbricanti di veicoli si sono adeguati a tale situazione e ormai producono praticamente soltanto veicoli conformi alle norme europee, in particolare per quanto riguarda i rimorchi e i torpedoni. Dal profilo della concorrenza, a medio termine, tale situazione potrebbe avere conseguenze negative per la nostra economia.

La situazione attuale crea problemi d'*esecuzione* anche ai Cantoni: è infatti assai difficile distinguere un autocarro di 2,50 m da un autocarro di 2,55 m senza fermare il veicolo per misurarne minuziosamente la larghezza. Tali operazioni richiedono però evidentemente adeguate risorse umane.

Per tali motivi è indispensabile adeguare le nostre prescrizioni relative alla lunghezza e alla larghezza dei veicoli alle direttive dell'UE. Per seguire il ritmo dell'evoluzione tecnica si impone inoltre una soluzione più elastica che in passato: tenendo conto degli interessi di carattere economico, ambientale e della sicurezza stradale, il nostro

Collegio deve poter armonizzare tempestivamente le dimensioni dei veicoli mediante modifica di ordinanza.

12 Relazione con i negoziati bilaterali con l'Unione europea (UE)

La questione delle nuove dimensioni dei veicoli non è mai stato un tema di discussione d'ordine politico nell'ambito dei negoziati bilaterali con l'Unione europea. Poiché in un futuro prossimo tutti i veicoli nel traffico internazionale saranno costruiti secondo le nuove dimensioni, la maggior parte di tale traffico sarà praticamente escluso dalla rete stradale svizzera. Dato che i veicoli dalle dimensioni europee non potranno più, in nessun caso, circolare nel nostro territorio, nemmeno a vuoto, assisteremo a un traffico di aggiramento ancora più importante di quello attualmente esistente a causa del limite delle 28 tonnellate.

Pare opportuno adeguare rapidamente la nostra legislazione dandoci la possibilità di reagire con flessibilità riguardo alla determinazione di nuove dimensioni per i veicoli, e sostenere così, in particolare, la nostra industria turistica, nonché l'industria d'esportazione e dei trasporti in generale.

Il presente oggetto è stato estrapolato dall'attuale revisione parziale della legge sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01), la cui trattazione durerà almeno un anno. Tale procedura dimostra, in modo chiaro, la volontà svizzera di armonizzazione, benché l'Accordo concluso il 2 maggio 1992 tra la Comunità economica europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia (RS 0.740.71) permetta di conservare gli attuali valori fino al 2004.

Dobbiamo avere la possibilità di modificare autonomamente le prescrizioni, in modo da disporre della flessibilità necessaria per reagire agli sviluppi nei negoziati bilaterali.

13 Risultato della procedura di consultazione

Il 17 aprile 1996 abbiamo preso atto del progetto di revisione parziale della LCStr, che tratta principalmente questioni inerenti alla sicurezza stradale, ed abbiamo autorizzato il Dipartimento federale di giustizia e polizia ad avviare la procedura di consultazione, fissando il termine di scadenza al 30 agosto 1996. Sono stati consultati gli organi seguenti: Tribunale federale, Cantoni, partiti, associazioni economiche mantello, Servizi cantonali, associazioni della circolazione stradale, associazioni di ciclisti, industria dei trasporti, industria automobilistica, associazioni di istruttori di scuola guida, associazioni professionali e altri gruppi d'interesse.

La delega delle competenze al nostro Collegio per la determinazione delle dimensioni dei veicoli, prevista nel progetto sottoposto a consultazione, ha raccolto ampi consensi. Una minoranza degli interpellati auspica che tale determinazione sia mantenuta nella legge.

Il 18 dicembre 1996 la Commissione permanente della circolazione stradale si è pronunciata molto chiaramente a favore della proposta in consultazione.

2 Parte speciale

Articolo 9 Dimensioni

La nuova versione del *capoverso 1* ci conferisce la facoltà di emanare per via d'ordinanza le prescrizioni relative alle dimensioni dei veicoli e di adeguarle nel contempo alle regolamentazioni internazionali. In mancanza di altre normative internazionali, le sole a entrare in considerazione per gli adeguamenti sono, per ora, le direttive comunitarie che fissano i valori massimi per la circolazione transfrontaliera tra gli Stati membri dell'UE.

La delega delle competenze prevista nell'articolo 9 ci conferisce la flessibilità necessaria per un celere adeguamento agli sviluppi internazionali. Il nostro Consiglio sfrutterà la libertà d'intervento conferitagli da tale competenza legislativa nel senso della legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTC; RS 946.51).

I pesi di maggiore rilievo dal profilo della politica dei trasporti, particolarmente il limite delle 28 t, continueranno a essere fissati nella legge e pertanto non sono toccati dalla presente revisione. Modifiche a tal riguardo non entrano in linea di conto senza la concretizzazione legislativa dell'articolo 36^{quater} della Costituzione federale relativo alla tassa sul traffico pesante commisurata tanto alle prestazioni quanto al consumo.

Tutti i Cantoni tranne due, nonché la maggioranza degli ambienti consultati, hanno accettato la modifica dell'articolo 9 LCStr.

La direttiva 96/53/CE, entrata in vigore il 17 settembre 1996 con un termine di trasposizione di un anno per gli Stati membri dell'UE, stabilisce la lunghezza di un autotreno a 18,75 m (senza allungamento della superficie di carico) e la larghezza a 2,55 m. L'idea alla base della modifica è la semplificazione delle operazioni di carico e scarico; la capacità degli autotreni non è aumentata e i veicoli articolati conservano una lunghezza di 16,50 m.

La larghezza massima per le carrozzerie dei veicoli isotermici a pareti rinforzate resta fissata a 2,60 m. Di conseguenza, nessun veicolo che superi la larghezza di 2,60 m dei veicoli isotermici, già autorizzati in Svizzera, circolerà sulle nostre strade. Per tale ragione, i timori espressi da alcuni Cantoni durante la procedura di consultazione, a proposito dell'assetto stradale che non permetterebbe il passaggio dei veicoli con le nuove dimensioni, sono manifestamente infondati.

I *capoversi 2-4* saranno abrogati, poiché fisseremo le dimensioni precise nell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) e nell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

3 Effetti

Un'armonizzazione con le dimensioni europee permette di evitare le ripercussioni negative di un mantenimento dello statu quo menzionate all'inizio del messaggio. L'approvazione delle nuove dimensioni in tutta la Svizzera può contribuire a rivitalizzare l'economia di tutti i Cantoni.

Non si prevedono ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'ambiente. Già oggi nelle zone di frontiera circolano veicoli conformi alle nuove dimensioni. Dal 1993 i veicoli frigoriferi possono raggiungere una larghezza di 2,60 m.

I controlli stradali saranno facilitati da analoghe norme, svizzere ed europee, relative ai veicoli.

La modifica non avrà alcun effetto sul personale o sulle finanze della Confederazione o dei Cantoni.

4 Programma di legislatura

La revisione della LCStr fa parte del programma di legislatura 1995-1999 (FF 1996 II 357) ed è attualmente in corso. La presente modifica dell'articolo 9 è stata scissa dalla revisione e sarà trattata separatamente.

5 Rapporto con il diritto europeo

La modifica dell'articolo 9 LCStr qui proposta intende precisamente armonizzare il diritto svizzero con il diritto europeo riguardo alle dimensioni dei veicoli.

6 Costituzionalità

La nostra proposta di revisione riguarda la modifica di una norma esistente e, come quest'ultima, si fonda sulle disposizioni costituzionali citate nell'ingresso della LCStr.

0051

Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)

Disegno

Modifica del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 29 settembre 1997¹,
decreta:

I

La legge federale sulla circolazione stradale² è modificata come segue:

Art. 9 cpv. 1 - 4

¹ Il Consiglio federale emana, nei limiti delle disposizioni seguenti, prescrizioni su dimensioni e peso dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. Per stabilire le dimensioni tiene conto delle normative internazionali. Stabilisce un rapporto adeguato fra potenza del motore e peso totale dei veicoli.

²⁻⁴ *Abrogati*

II

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

0052

¹ FF 1997 IV 982

² RS 741.01

Messaggio concernente la modifica dell'articolo 9 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr) del 29 settembre 1997

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.073
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1997
Date	
Data	
Seite	982-988
Page	
Pagina	
Ref. No	10 119 132

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.