Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

FF 2021
www.dirittofederale.admin.ch
La versione elettronica firmata
è quella determinante

17.304

Iniziativa cantonale Strade più sicure subito!

Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N)

del 18 gennaio 2021

Onorevoli colleghi,

con il presente rapporto vi sottoponiamo il progetto di modifica della legge federale sulla circolazione stradale, che trasmettiamo nel contempo per parere al Consiglio federale.

La Commissione vi propone di approvare il progetto di legge allegato.

18 gennaio 2021

In nome della Commissione:

Il presidente, Michael Töngi

Compendio

Con il presente progetto si propone di modificare la legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr) affinché, sulle strade di transito nella regione alpina, gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone siano assoggettati a standard minimi in relazione all'equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti. Per determinati trasporti non transfrontalieri il Consiglio federale potrà fissare un termine di attuazione più lungo.

La Commissione ritiene che questa modifica della LCStr ridurrà il potenziale di pericolo dovuto al traffico pesante e contribuirà così a migliorare ulteriormente l'elevato standard di sicurezza sulle strade svizzere.

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

Attualmente vigono determinate prescrizioni sulla costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che vengono emanate dal Consiglio federale. L'iniziativa del Cantone Ticino *17.304 Strade sicure subito!* del 22 marzo 2017 chiede che nel più breve tempo possibile, e in ogni caso non dopo l'entrata in esercizio del nuovo Centro di controllo per i veicoli pesanti di Giornico/Monteforno (TI), agli automezzi pesanti (tranne i trasporti eccezionali) non dotati dei sistemi di sicurezza definiti nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali sia vietato transitare nelle gallerie stradali alpine e sui passi alpini. A tal fine occorrerà valutare soluzioni amministrative e tecniche non penalizzanti per gli autotrasportatori dei Cantoni alpini (e della Svizzera in generale).

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) ha esaminato l'iniziativa del Cantone Ticino *Strade sicure subito!* l'8 gennaio 2018, sentendo al proposito una delegazione del Cantone Ticino. Con 10 voti contro 2 e 1 astensione la CTT-S ha dato seguito all'iniziativa. La sua omologa del Consiglio nazionale (CTT-N) si è occupata dell'iniziativa cantonale il 6 novembre 2018, decidendo anch'essa di darvi seguito con 14 voti contro 9 e 1 astensione. La CTT-N è stata incaricata nella sessione invernale 2018 di elaborare un progetto (conformemente all'art. 117 cpv. 1 della legge del 13 dicembre 2002[1] sul Parlamento). La maggioranza di entrambe le Commissioni ritiene che la modifica proposta consenta di ridurre il potenziale di pericolo dovuto al traffico pesante, contribuendo a migliorare ulteriormente l'elevato standard di sicurezza sulle strade svizzere.

Nella seduta del 13 maggio 2019 la CTT-N si è occupata dell'iniziativa e ha deciso sul seguito dei lavori. Sulla base di una proposta di attuazione formulata al suo interno ha incaricato l'Amministrazione di procedere a ulteriori chiarimenti e di elaborare un progetto preliminare. Il 17 febbraio 2020 la CTT-N ha preso atto dei chiarimenti dell'Amministrazione e ha discusso due varianti d'attuazione. Nella seduta del 26 maggio 2020 la CTT-N ha adottato il progetto preliminare con 14 voti contro 9 e ha incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di eseguire la consultazione.

La consultazione si è svolta dal 5 giugno al 30 settembre 2020. Nella seduta del 18 gennaio 2021 la Commissione ha preso atto dei risultati della consultazione (cfr. n. 1.7) e ha approvato il presente progetto con 15 voti contro 10.

1.2 Alternative esaminate e soluzione adottata

La Commissione ha esaminato due varianti d'attuazione, entrambe comportanti l'introduzione di un obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti. Secondo entrambe le soluzioni, al più tardi cinque anni dopo essere diventati obbligatori per il rilascio dell'approvazione del tipo o per l'esame di veicoli nuovi, i sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti diventano obbligatori per tutti gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che circolano sulle strade

[1] RS **171.10**

di transito nella regione alpina secondo l'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994[2] concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS). È garantita un'attuazione proporzionata e non discriminatoria poiché, conformemente agli articoli 12 e 13 della legge federale del 19 dicembre 1958[3] sulla circolazione stradale (LCStr), ai fini dell'approvazione del tipo e dell'esame del veicolo vengono recepite norme internazionali in relazione ai sistemi di assistenza.

Una delle varianti esaminate prevedeva che tutti i veicoli menzionati fossero sottoposti alle medesime norme, mentre secondo l'altra variante, successivamente adottata, il Consiglio federale può prevedere una normativa speciale, sotto forma di un termine più lungo, per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per la Svizzera meridionale o il Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti.

In entrambe le varianti, per motivi di sicurezza il Consiglio federale può estendere l'applicazione ad altre tratte, previa consultazione dei Cantoni. Può inoltre prevedere eccezioni a queste norme severe per determinati veicoli, quali i veicoli d'epoca o militari.

La CTT-N ha esaminato entrambe le varianti. Nella seduta del 26 maggio 2020 ha adottato con 14 voti contro 9 la variante con la normativa speciale per il traffico interno, respingendo l'altra con 12 voti contro 11 e 1 astensione. La maggioranza ritiene che tale normativa speciale sia necessaria per garantire l'approvvigionamento delle regioni periferiche.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

La presente modifica della LCStr attua la richiesta dell'iniziativa di definire, per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone impiegati nel traffico transalpino sulle strade di transito definite nell'articolo 2 LTS, standard minimi concernenti l'equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti. Entro cinque anni da quando i relativi sistemi di assistenza saranno diventati obbligatori per il rilascio dell'approvazione del tipo o per l'esame dei veicoli nuovi, tutti gli automezzi pesanti che circolano sulle strade di transito nella regione alpina dovranno essere provvisti di tali sistemi.

Il periodo di cinque anni consente ai detentori dei veicoli di effettuare una pianificazione a medio-lungo termine tenendo conto delle nuove norme. In linea di massima il nuovo provvedimento colpirà maggiormente le imprese con parchi veicoli datati rispetto alle imprese con autocarri più recenti. Occorre inoltre rilevare che, per motivi legati all'elevato chilometraggio e al potenziale di risparmio correlato (p. es. minore consumo di carburante, tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni [TTPCP]), i veicoli utilizzati nel traffico internazionale sono tendenzialmente più moderni di quelli utilizzati nel traffico interno, i quali percorrono meno chilometri. Già oggi le imprese attive nel trasporto transfrontaliero cercano di utilizzare veicoli moderni e per quanto possibile ecologici, poiché ciò consente loro di contenere i costi

2 RS **725.14**
3 RS **741.01**

dovuti alla TTPCP sulle lunghe percorrenze rispetto agli oneri che deriverebbero dall'utilizzo di veicoli più vecchi. Si può quindi supporre che la nuova normativa non sarà considerata eccessiva da queste imprese e potrà essere accettata. Gli autocarri immatricolati in Svizzera non presentano standard più elevati di quelli esteri che circolano sulle strade svizzere per quanto concerne i gas di scarico (e neanche per quanto concerne l'equipaggiamento di sicurezza).

Il provvedimento attuato sarà proporzionato e non discriminatorio poiché, conformemente agli articoli 12 e 13 LTS, ai fini dell'approvazione del tipo e dell'esame degli auotoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone per quanto concerne i sistemi di assistenza vengono recepite norme internazionali. Inoltre l'obbligo di equipaggiamento più severo è limitato a determinate tratte, anche se importanti nel traffico internazionale. I sistemi di assistenza contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale. La nuova normativa si applica agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone, i quali, per la loro massa, presentano un maggior potenziale di danno rispetto, ad esempio, a una normale vettura.

Il termine più lungo previsto per i trasporti attraverso le Alpi non transfontalieri sgrava i trasportatori attivi nei Cantoni alpini e garantisce l'approvvigionamento delle regioni di montagna. Senza questa norma speciale per i trasporti interni, le imprese svizzere potrebbero essere leggermente più colpite rispetto a quelle estere dall'introduzione del nuovo provvedimento. Dal momento che il rischio di incidenti è di gran lunga inferiore che sulle lunghe tratte, l'eccezione è giustificata. Già oggi alla galleria del San Gottardo si applica un sistema di dosaggio, introdotto per motivi di sicurezza dopo l'incendio del 2001 all'interno della galleria. Gli autocarri che non operano nel traffico internazionale ma si recano in Ticino, contrassegnati con una «S», in virtù della loro importanza per l'economia della Svizzera meridionale godono di un trattamento privilegiato nell'ambito del sistema di dosaggio. La soluzione qui proposta è analoga a quanto previsto dall'ordinanza del 20 settembre 2002[4] sul traffico S. Diversamente dal sistema di dosaggio, essa non si applicherebbe soltanto alla Svizzera meridionale, ossia al Ticino e alla Mesolcina, bensì anche al Vallese con il Sempione e il Gran San Bernardo.

1.4 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

La normativa proposta è un provvedimento di politica dei trasporti e sottostà quindi alle norme di diritto internazionale definite negli «Accordi bilaterali» fra la Svizzera e l'Unione europea (e in parte anche i suoi Stati membri), segnatamente l'Accordo del 21 giugno 1999[5] fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri; ATT). Dal momento che concernerà soprattutto il traffico di merci, la nuova normativa potrebbe ripercuotersi anche in ambito commerciale e quindi occorrerà esaminare l'eventualità che si creino ostacoli tecnici al commercio fra la Svizzera e l'Unione europea.

4 RS **741.631**
5 RS **0.740.72**

L'Accordo del 21 giugno 1999[6] tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (Mutual Recognition Agreement; MRA) è entrato in vigore il 1° giugno 2002 nel quadro del pacchetto degli Accordi bilaterali I, composto da sette diversi accordi. Il MRA si applica ai principali settori di produzione e quindi anche agli autoveicoli (capitolo 12: veicoli a motore). Il sistema attualmente vigente per l'ammissione di veicoli alla circolazione sulle strade svizzere recepisce quindi norme internazionali: se un tipo di veicolo è approvato a livello internazionale, la circolazione in Svizzera è di principio consentita.

Nell'Unione europea, a partire dal 2022 determinati nuovi tipi di autoveicoli di trasporto – e a partire dal 2024 anche modelli già esistenti – dovranno essere provvisti di numerosi nuovi sistemi di sicurezza. Fra le tecnologie che dovranno obbligatoriamente essere installate sui veicoli vi sono i sistemi di avviso di stanchezza, nonché sistemi avanzati di adattamento della velocità, di mantenimento della corsia e di assistenza alla frenata di emergenza, un'interfaccia per dispositivi di tipo alcolock, videocamere e sensori di sicurezza per la retromarcia e una scatola nera per la registrazione dei dati relativi agli incidenti. Per gli autocarri e gli autobus si prevede l'adozione di prescrizioni per migliorare la visione diretta e per eliminare gli angoli morti.

L'ATT è stato sicuramente, con quello sulla libera circolazione delle persone, l'accordo politicamente più impegnativo nell'ambito dei Bilaterali I. Il motivo principale è da ricondurre a una divergenza di interessi fra l'Unione europea e la Svizzera: mentre la Svizzera, per ovvii motivi, era ed è tuttora interessata a ridurre il volume dei trasporti attraverso le Alpi, per l'UE era e resta prioritario, viste le distanze relativamente brevi, poter attraversare la Svizzera per quanto possibile senza impedimenti, al fine di attuare la libera circolazione delle merci e la libera prestazione di servizi. I principali contenuti dell'ATT sono segnatamente il principio della non discriminazione (art. 1 cpv. 3 ATT), norme (tecniche) sul traffico transfrontaliero (art. 5 segg. ATT) e una politica coordinata dei trasporti (art. 30 segg. ATT). Essi si applicano in modo del tutto equivalente a entrambe le Parti.

Già oggi in diversi Stati europei e nel resto del mondo vigono limitazioni speciali per circolare su determinate tratte, come nella galleria del Monte Bianco, che collega le città di Chamonix-Mont-Blanc (Francia) e Courmayeur in Valle d'Aosta (Italia) e costituisce un'importante via di comunicazione fra Ginevra e la Francia a ovest e fra Torino e il Nord Italia a est. Un pertinente regolamento (Règlement de Circulation du Tunnel du Mont-Blanc[7]) prevede limitazioni per veicoli delle categorie Euro: per il trasporto di merce pesante dal 1° settembre 2019 la prefettura dell'Alta Savoia prescrive la norma Euro 3 quale requisito minimo per transitare nella galleria del Monte Bianco «(Arrêté Préfecture Haute- Savoie n° DDT- 2019- 1225 du 24 juillet 2019: Modification lettre d bis), §1, art. 2, du règlement de circulation dans le Tunnel du Mont- Blanc (interdiction véhicules de transport de marchandises >3,5 t Euro III à compter du 1er septembre 2019)».

6 RS **0.946.526.81**

7 Règlement de Circulation du Tunnel du Mont-Blanc – Recueil des arrêtés préfectoraux de 2009 à 2019, consultabile in Internet all'indirizzo: www.tunnelmb.net/public/files/287/a-7-download-2-r-glemcircul-arrete-fra-01-11-2012-4-arr-t-s-modificatifs-de-2009-a-2019.pdf.

Il diritto europeo non esclude a priori prescrizioni specifiche per determinati tratti di strada.

1.5 Attuazione

Il Consiglio federale definirà mediante ordinanza il termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri. Disciplinerà inoltre le eccezioni per determinati veicoli e, dopo aver sentito i Cantoni interessati, le eventuali estensioni ad altre tratte per ragioni di sicurezza. Le deleghe di competenza legislativa relative a questi due ultimi punti sono redatte in modo esteso. Le eccezioni per determinati veicoli dovranno essere previste soltanto per motivi importanti. Un'estensione ad altre tratte sarà possibile soltanto per tratte nevralgiche pericolose comparabili a quelle elencate nell'articolo 2 LTS. In ossequio all'articolo 5 della Costituzione federale (Cost.)[8] le ordinanze del Consiglio federale che si fondano sulle deleghe formulate nel progetto dovranno obbligatoriamente riferirsi a veicoli specifici e a tratte nevralgiche comparabili.

Le disposizioni possono essere attuate con le strutture federali e cantonali esistenti. Per l'esecuzione delle nuove disposizioni sono competenti le autorità d'esecuzione cantonali. I controlli possono essere effettuati nei diversi centri di controllo del traffico pesante della Confederazione nel quadro dell'attività ordinaria. Durante il controllo del traffico pesante le autorità preposte possono verificare che i veicoli adibiti al trasporto di cose e persone rispettino anche le esigenze minime in materia di sistemi di assistenza. Per garantire un'attuazione efficiente, occorre che tutti i conducenti dei veicoli interessati mettano in conto di essere sottoposti a un controllo per campionatura. Quale materiale di supporto possono essere utilizzati elenchi con informazioni relative ai sistemi di assistenza e alla loro introduzione. Dal momento che i centri di controllo del traffico pesante non si trovano ai confini nazionali, occorrerebbe garantire per quanto possibile già alla dogana che soltanto i veicoli con l'equipaggiamento richiesto circolino sui tratti di strada interessati dalla nuova normativa. Per motivi pratici occorrerebbe provvedere a un'adeguata informazione già prima delle gallerie alpine. I veicoli che non adempiono ai requisiti dovrebbero essere respinti. Ai fini dell'attuazione si dovrà inoltre tenere conto della Convenzione dell'8 novembre 1968[9] sulla segnaletica stradale e degli articoli 2 e 5 LCStr, conferendo particolare attenzione all'obbligo di segnaletica. Di conseguenza l'obbligo di provvedere all'equipaggiamento supplementare sulle tratte di transito nella regione alpina dovrà essere debitamente segnalato. Occorrerà valutare l'introduzione di una pertinente normativa nell'ordinanza del 5 settembre 1979[10] sulla segnaletica stradale.

8 RS **101**
9 RS **0.741.20**
10 RS **741.21**

1.6 Proposta di minoranza: non entrare in materia

Una minoranza della Commissione (Wasserfallen Christian, Fluri, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann) propone di non entrare in materia, adducendo che l'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti qui proposto comporterebbe elevati costi supplementari per l'economia. Inoltre ritiene che la necessità di intervenire a livello legislativo non sia sufficientemente motivata, sia perché non esistono studi a sostegno di una maggiore frequenza degli incidenti nel traffico dei mezzi pesanti attraverso le Alpi, sia perché non vi sono prove sufficienti che le misure tecniche proposte migliorino effettivamente la sicurezza stradale.

1.7 Risultati della procedura di consultazione

La consultazione si è svolta dal 5 giugno al 30 settembre 2020. Complessivamente sono pervenute 63 risposte[11].

Le posizioni di fondo emerse dalla consultazione possono essere riassunte come segue.

Con 24 pareri favorevoli e 25 contrari il progetto di attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 non trova nessun chiaro consenso.

Presso i Cantoni, i pareri contrari al progetto di attuazione dell'iniziativa cantonale sono stati una leggera maggioranza, con undici contrari (BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG) e nove favorevoli (AI, AR, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS); cinque Cantoni (AG, BS, GE, JU, SZ) si sono esplicitamente astenuti dal fornire un parere. Nella sua risposta, il Cantone di Zurigo ha espresso dubbi sul fatto che la proposta di limitare il progetto alle strade di transito attraverso le Alpi aumenti significativamente la sicurezza.

Fra i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale che hanno risposto, quattro hanno approvato il progetto (PPD, PVL, PES, PS) mentre due l'hanno respinto (PLR, UDC).

Per quanto riguarda le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, il Gruppo svizzero per le regioni di montagna si è espresso in termini favorevoli, mentre l'Unione delle città svizzere e l'Associazione dei Comuni svizzeri hanno rinunciato esplicitamente a fornire un parere.

Le associazioni mantello nazionali dell'economia hanno respinto il progetto con tre voti contrari (ECONS, USC, USAM) e uno a favore (USS).

Fra le organizzazioni intercantonali e interurbane, tre hanno approvato il progetto di modifica mentre una l'ha respinto (favorevoli: CSP, CDSCS, SCPCS; contrarie: CCCS; rinuncia esplicita a fornire un parere: CDCGP).

11 Cfr. rapporto sui risultati della consultazione del 15 dicembre 2020, disponibile in Internet all'indirizzo: www.parlamento.ch > Organi > Commissioni tematiche > Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni > Rapporti e oggetti posti in consultazione delle CTT > Oggetti posti in consultazione > 17.304 – Strade più sicure subito.

Quattro associazioni nazionali delle imprese di trasporto e della mobilità si sono dette favorevoli al progetto (ALPI, FUSS, PROVEL, ATA) e cinque contrarie (ASTAG, CFS, FMS, FRS, TCS).

Tra le altre associazioni e organizzazioni nazionali, una si è espressa a favore del progetto (GREEN) mentre tre erano contrarie (CP, SSIC, ASETA); upi ha espresso dubbi sulla proposta di limitare il progetto alle strade di transito attraverso le Alpi.

La SUVA ha approvato il progetto posto in consultazione.

I fautori del progetto sottolineano in particolare che la normativa qui prevista non è che l'applicazione di uno strumento politico già esistente in altri Paesi, come la Francia o l'Austria, che prevedono un divieto di circolazione per autoveicoli pesanti datati. Secondo questi partecipanti alla consultazione, il forte rischio per la sicurezza e la letalità elevata connessi agli incidenti con veicoli pesanti generano costi esterni notevoli, che giustificano la necessità di intervenire in questo ambito. Inoltre essi ritengono positivo il fatto che i nuovi standard minimi nel transito alpino favoriranno tendenzialmente l'uso di veicoli più moderni o il trasferimento del traffico sulla rotaia, con ripercussioni positive per l'ambiente.

Gli oppositori sottolineano in particolare che il progetto non è in linea con gli obblighi internazionali della Svizzera (ATT). Dubitano inoltre che esso apporterà maggiore sicurezza; a tale scopo ritengono più importante migliorare l'infrastruttura stradale. Inoltre sono convinti che gli standard minimi previsti dal progetto verrebbero realizzati anche senza introdurre una normativa specifica in quanto gli elevati chilometraggi raggiunti in questo settore rendono comunque necessario il rinnovamento continuo del parco veicoli.

La possibilità di introdurre una normativa speciale (termine più lungo) per la Svizzera meridionale e il Vallese è stata respinta da 28 partecipanti alla consultazione (di cui 15 Cantoni) e ha raccolto soltanto 12 pareri favorevoli (di cui 5 Cantoni).

La possibilità di estendere la normativa ad altre tratte ha raccolto l'approvazione di 23 partecipanti alla consultazione (di cui 10 Cantoni), mentre 16 partecipanti (di cui 8 Cantoni) l'hanno respinta.

I pareri sono relativamente unanimi per quanto riguarda la possibilità di esentare taluni veicoli dalla normativa: 33 favorevoli (di cui 16 Cantoni) e solo 6 contrari (di cui 4 Cantoni).

2 Commento ai singoli articoli

Titolo IV prima dell'art. 43

Il titolo è adeguato.

Rubrica dell'art. 45a

La rubrica è adeguata.

Art. 45a cpv. 1

Il progetto intende rendere obbligatori soltanto i sistemi di assistenza a scopo di sicurezza che contribuiscono di fatto a ridurre gli incidenti. Fra questi rientrano tutti gli strumenti (digitali) che non solo allertano il conducente, ma in caso di emergenza intervengono anche sui comandi, evitando tamponamenti e scontri frontali e laterali. Si considera che i sistemi di assistenza obbligatori in virtù di norme internazionali siano atti a ridurre gli incidenti. Per questo motivo la legge si limita a prescrivere i «sistemi di assistenza obbligatori», rinunciando a specificare che debbano essere «atti a ridurre gli incidenti».

La norma si applicherà a tutti e quattro gli assi di transito della Svizzera: San Gottardo, San Bernardino, Sempione e Gran San Bernardo. Per questo motivo nel capoverso 1 viene menzionato l'articolo 2 LTS. La compatibilità con i trattati bilaterali fra la Svizzera e l'UE, in particolare con il MRA, è garantita. Il sistema attuale per l'ammissione dei veicoli sulle strade svizzere recepisce le norme internazionali: se un tipo di veicolo è approvato a livello internazionale, la circolazione in Svizzera è di principio consentita. Questa procedura di approvazione del tipo rimane invariata. Gli standard minimi supplementari definiti nel capoverso 2 sono limitati a singole tratte e sono motivati da ragioni di sicurezza del traffico. Il principio della proporzionalità e quello della non discriminazione sono rispettati.

Art. 45a cpv. 2

Gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone per i quali non era obbligatorio un sistema di assistenza al momento dell'approvazione del tipo o del primo esame possono per principio circolare anche se ne sono sprovvisti. Il capoverso 2 limita nel tempo l'applicabilità di questo principio per quel che concerne la circolazione sulle strade di transito menzionate nel capoverso 1. Dal momento in cui un sistema di assistenza diventa obbligatorio per la prima volta per il rilascio della relativa approvazione del tipo, i veicoli che ne sono sprovvisti possono continuare a circolare soltanto per cinque anni sulle strade di cui al capoverso 1. Ne risulta quindi un divieto di circolazione per i veicoli il cui equipaggiamento non viene adeguato ai nuovi standard. Soltanto i veicoli che vengono adeguatamente equipaggiati in un secondo tempo oppure che lo sono già potranno (continuare a) circolare anche sulle strade di transito di cui al capoverso 1.

Art. 45a cpv. 3

In virtù di questo capoverso il Consiglio federale potrà prevedere un regime speciale, sotto forma di un termine transitorio più lungo, per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti.

Una minoranza (Schaffner, Borloz, Christ, Fluri, Wasserfallen Christian) chiede di stralciare il capoverso 3. La minoranza respinge queste eccezioni per determinati trasporti poiché esse riducono l'efficacia delle misure proposte, e pertanto la sicurezza sulle strade, violano il principio dell'uguaglianza giuridica e aumentano l'onere amministrativo.

Art. 45a cpv. 4

Il presente progetto conferisce al Consiglio federale la competenza di estendere ad altre tratte l'obbligo relativo all'equipaggiamento minimo di determinati veicoli. Questo dovrà essere possibile soltanto per motivi di sicurezza e dopo aver sentito i Cantoni interessati. La delega è redatta in modo molto esteso. Soltanto le tratte nevralgiche pericolose comparabili a quelle elencate nell'articolo 2 LTS possono essere oggetto di un'estensione. Le ordinanze del Consiglio federale emanate in virtù di questa delega devono rispettare il principio di proporzionalità sancito nell'articolo 5 Cost.

Art. 45a cpv. 5

Il Consiglio federale potrà prevedere eccezioni ad esempio per i veicoli d'epoca e i veicoli militari. La norma è redatta in modo molto esteso. Anche in questo caso occorre osservare l'articolo 5 Cost.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

La modifica proposta della LCStr non ha alcuna ripercussione sull'effettivo del personale della Confederazione. L'USTRA, responsabile dell'attuazione dei provvedimenti a livello nazionale, sarà confrontato a un aumento esiguo dei costi.

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

Le autorità d'esecuzione cantonali potranno esaminare i veicoli interessati nell'ambito dei controlli del traffico pesante. Sarà di competenza dei Cantoni – e verrà quindi lasciato alla loro discrezione – decidere l'entità dei controlli che intendono effettuare. Se verranno eseguiti nel contesto ordinario, i controlli non comporteranno praticamente alcun onere supplementare.

Per i Comuni, le città, gli agglomerati e le regioni di montagna, il progetto non ha alcuna ripercussione negativa. Vi sarà probabilmente un lieve miglioramento sul fronte dell'ambiente e dell'inquinamento fonico nelle regioni interessate, dato che i nuovi requisiti minimi nel traffico attraverso le Alpi comporteranno tendenzialmente l'uso di veicoli più moderni oppure un trasferimento del traffico.

3.3 Ripercussioni sull'economia

Come illustrato nel numero 1.3, i provvedimenti proposti avranno conseguenze lievemente maggiori per le imprese con parchi veicoli datati rispetto a quelle con autocarri più recenti. Soprattutto le imprese attive nei trasporti transfrontalieri impiegano veicoli moderni e per quanto possibile ecologici. Utilizzando veicoli moderni è infatti possibile contenere i costi che la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

(TTPCP) provoca sulle lunghe distanze. Il periodo transitorio di cinque anni previsto dal presente progetto consente alle imprese una pianificazione accurata a medio-lungo termine tenendo conto delle nuove norme.

Dal momento che i veicoli impiegati esclusivamente nel traffico interno hanno un ciclo di vita più lungo a causa del chilometraggio annuo meno elevato, le imprese attive soltanto o perlopiù all'interno del Paese sarebbero più colpite dalle modifiche proposte della LCStr. Il termine più lungo che il Consiglio federale può prevedere conformemente al capoverso 3 per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri riduce l'onere a carico delle imprese interessate. In tal modo si sgravano i trasportatori attivi nei Cantoni alpini e si garantisce l'approvvigionamento delle regioni di montagna.

Nell'Unione europea, a partire dal 2022 determinati nuovi tipi di autoveicoli di trasporto – e a partire dal 2024 anche modelli già esistenti – dovranno essere provvisti di numerosi nuovi sistemi di sicurezza. L'UE introduce man mano sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti per determinati nuovi tipi di autoveicoli di trasporto. Dato che la Svizzera non ha un'industria automobilistica propria, i parchi veicoli svizzeri sono in ogni caso costituiti da veicoli con il relativo equipaggiamento.

L'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti qui proposto accelererà la conversione verso i più moderni sistemi di assistenza a scopo di sicurezza. Eventualmente, alcune imprese sostituiranno i loro veicoli un po' prima di quanto previsto, con un leggero aumento dei costi di investimento. Ciononostante la conversione dovrebbe essere sopportabile per le imprese. Non da ultimo i termini proposti consentiranno di pianificare con sicurezza a medio-lungo termine il rinnovo dei parchi veicoli, in sintonia con l'introduzione a livello europeo dei relativi sistemi di assistenza.

Il progetto non ha alcuna altra ripercussione degna di nota sull'economia.

3.4 Ripercussioni sulla società

La nuova normativa si applica agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che, per la loro massa, presentano un maggior potenziale di danno rispetto, ad esempio, a una vettura normale. I moderni sistemi di assistenza sono uno strumento utile per prevenire incidenti. La definizione di standard minimi al loro riguardo fornisce quindi un contributo alla sicurezza della circolazione.

3.5 Ripercussioni sull'ambiente

Il progetto non ha un impatto negativo sull'ambiente. Si prevede che le prescrizioni più severe avranno piuttosto un effetto positivo, poiché ne deriverà un impiego di veicoli più moderni e più ecologici o un trasferimento del traffico.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

La proposta di modifica della LCStr si fonda, come la stessa LCStr, sull'articolo 82 della Cost.[12], che conferisce alla Confederazione la competenza di emanare prescrizioni sulla circolazione stradale.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La definizione di standard minimi per l'equipaggiamento di determinati veicoli con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti è conforme alle norme di diritto internazionale vincolanti per la Svizzera. Non comporta alcuna violazione dei trattati bilaterali tra la Svizzera e l'UE né la creazione di ostacoli tecnici al commercio.

Il MRA è entrato in vigore il 1° giugno 2002 nel quadro del pacchetto degli Accordi bilaterali I, composto da sette diversi accordi. Il MRA si applica ai principali settori di produzione e quindi anche agli autoveicoli (capitolo 12: veicoli a motore). Il sistema vigente per l'ammissione di veicoli alla circolazione sulle strade svizzere recepisce quindi norme internazionali: se un tipo di veicolo è approvato a livello internazionale, la circolazione in Svizzera è di principio consentita. Tale procedura di approvazione del tipo rimane invariata. Gli standard minimi richiesti significano semplicemente che su singole tratte e per determinati veicoli verrà applicato un termine più breve per l'introduzione di prescrizioni già introdotte e in vigore in Svizzera e nell'UE. L'obbligo relativo all'equipaggiamento minimo con sistemi di assistenza per determinati veicoli e tratti di strada è conforme alle norme di diritto internazionale vincolanti per la Svizzera. Gli standard previsti migliorano la sicurezza della circolazione e tengono conto del principio di proporzionalità. Sono limitati a singole tratte e a determinati veicoli e sono motivati da ragioni di sicurezza del traffico. Le prescrizioni derogatorie speciali per tratte particolari sono ammesse.

Per contro, il termine più lungo che il Consiglio federale può prevedere per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese solleva dubbi quanto alla conformità con il diritto europeo. Secondo una perizia giuridica commissionata dall'USTRA[13], un progetto che prevede eccezioni per i trasporti importanti per lo spazio alpino non è conforme all'ATT poiché violerebbe il divieto di discriminazione basata sulla nazionalità. Secondo la perizia, l'incompatibilità deriva in particolare dal fatto che le eccezioni metterebbero in forse la coerenza complessiva dei provvedimenti, il cui scopo non ammette una simile «divisione» (o si ritiene necessario garantire un elevato standard di sicurezza, oppure no). La perizia giunge quindi alla conclusione che non è possibile

12 RS **101**

13 Epiney, Frei: Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr – Zur Umsetzung der Standesinitiative TI 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!».

attuare le due misure chieste dall'iniziativa cantonale (applicazione di standard minimi unita a eccezioni per determinati trasporti nel traffico interno) senza violare l'ATT.

4.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 164 capoverso 1 Cost., tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto sono emanate sotto forma di legge federale. La modifica proposta della LCStr avviene pertanto secondo la procedura ordinaria.

4.4 Protezione dei dati

La modifica proposta della LCStr non ha alcuna ripercussione sulla protezione dei dati.