



17.304

Iniziativa cantonale Strade più sicure subito!

Progetto preliminare e rapporto esplicativo della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale

del 26 maggio 2020

Compendio

Occorre 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 dovrà poter fissare un termine più lungo.

La Commissione ritiene che la proposta modifica della legge sulla circolazione stradale ridurrà il potenziale di pericolo dovuto al traffico pesante, contribuendo in tal modo a migliorare ulteriormente l'elevato standard di sicurezza sulle strade svizzere.

Rapporto esplicativo

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 alpine stradali 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 sul Parlamento del 13 dicembre 2002¹). 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 su due varianti d'attuazione. Nella riunione del 26 maggio 2020 la CTT-N ha adottato il progetto con 14 voti contro 9 e ha incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di eseguire la consultazione.

Una minoranza della Commissione propone di non entrare in materia, adducendo che l'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti qui proposto comporterebbe costi troppo elevati per l'economia, mentre il già elevato standard di sicurezza aumenterebbe solo in misura minima.

¹ RS 171.10

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 ognuna di esse, al più tardi cinque anni dopo essere diventati obbligatori per il rilascio dell'approvazione del tipo o per l'esame del veicolo, i sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti sono obbligatori per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che circolano sulle strade di transito nella regione alpina secondo l'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994² 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 1958³ sulla circolazione stradale (LCStr), ai fini dell'approvazione del tipo e dell'esame del veicolo dei veicoli interessati vengono recepite norme internazionali in relazione ai sistemi di assistenza.

Una delle varianti esaminate prevedeva le stesse norme per tutti i veicoli menzionati, 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 ulteriori deroghe 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 richiesta dell'iniziativa di definire standard minimi per l'equipaggiamento di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti nel traffico transalpino sulle strade di transito definite nell'articolo 2 LTS viene attuata mediante la modifica della LCStr proposta. Entro cinque anni da quando i relativi sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti saranno diventati obbligatori per il rilascio dell'approvazione del tipo o per l'esame del veicolo, i veicoli interessati dovranno essere provvisti di tali sistemi per poter circolare sulle strade di transito nella regione alpina.

Il periodo di cinque anni consente ai detentori di veicoli di effettuare una pianificazione accurata a medio-lungo termine tenendo conto delle nuove norme. In linea di

² RS 725.14

³ RS 741.01

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 devono percorrere meno chilometri. Già oggi le imprese attive nel trasporto transfrontaliero cercano di utilizzare veicoli moderni e per quanto possibile ecologici. Impiegando veicoli moderni, le imprese riescono a contenere i costi 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 stranieri 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 del veicolo per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone vengono recepite norme internazionali per quanto concerne i sistemi di assistenza. 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 periodo più lungo 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 straniere 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 attualmente 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 fanno parte del traffico internazionale ma si recano in Ticino ottengono una deroga. Il veicolo è contrassegnato con una «S» e, essendo importante per l'economia della Svizzera meridionale, gode di un trattamento privilegiato nell'ambito del sistema di dosaggio. La soluzione proposta è analoga a quanto previsto dall'ordinanza del 20 settembre 2002⁴ sul traffico S (OTS). 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.

⁴ RS 741.631

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'UE (e in parte anche i suoi Stati membri), segnatamente 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; ATT)⁵. Dal momento che la nuova normativa concernerà soprattutto il traffico di merci, le conseguenze si manifesteranno probabilmente anche sulla politica dei trasporti e quindi occorrerà esaminare eventuali ostacoli tecnici al commercio fra la Svizzera e l'Unione europea.

L'Accordo del 21 giugno 1999⁶ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione delle 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'Accordo sui trasporti terrestri (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 fra l'altro 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

⁵ RS 0.740.72

⁶ RS 0.946.526.81

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-Blanc⁷) prevede limitazioni per veicoli delle categorie Euro: «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)». 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.

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

1.5 Attuazione

Mediante ordinanza il Consiglio federale definisce il termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri. Esso disciplina inoltre le deroghe per determinati veicoli e, per ragioni di sicurezza e dopo aver sentito i Cantoni interessati, eventuali estensioni ad altre tratte. Le deleghe in relazione ai veicoli da escludere dall'obbligo di equipaggiamento e alle ulteriori tratte sono redatte in modo esteso. Le deroghe per determinati veicoli possono essere concesse soltanto per motivi importanti. Un'estensione è possibile solo per tratte nevralgiche pericolose comparabili a quelle elencate nell'articolo 2 LTS. In ossequio all'articolo 5 Cost.⁸ le ordinanze del Consiglio federale che si fondano sulle deleghe formulate nel progetto devono 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. Le autorità preposte possono verificare durante il controllo del traffico pesante 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 utilizzate delle liste 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 Convenzio-

⁷ Règlement de Circulation du Tunnel du Mont-Blanc - Recueil des arrêtés préfectoraux de 2009 à 2019.

<https://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>

⁸ RS 101

ne dell'8 novembre 1968⁹ sulla segnaletica stradale e degli articoli 2 e 5 LCStr. Al riguardo bisognerà conferire particolare attenzione all'obbligo di segnaletica, vale a dire che l'obbligo di provvedere all'equipaggiamento supplementare sulle tratte di transito nella regione alpina dovrà essere debitamente segnalato. Occorrerà valutare una pertinente normativa nell'ordinanza del 5 settembre 1979¹⁰ sulla segnaletica stradale (OSStr).

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

Devono diventare obbligatori soltanto quei 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 applica 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 della legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS). La compatibilità con i trattati bilaterali fra la Svizzera e l'UE, in particolare con l'Accordo del 1° giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione delle conformità (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 per ragioni di sicurezza del traffico. Il principio della proporzionalità e quello della non discriminazione sono rispettati.

⁹ RS 0.741.20

¹⁰ RS 741.21

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 di massima circolare anche se ne sono sprovvisti. Il capoverso 2 istituisce una limitazione temporale a questo principio per 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 interessati possono continuare a circolare solo per cinque anni sulle strade di cui al capoverso 1 se ne sono sprovvisti. Ne risulta quindi un divieto di circolazione per i veicoli che non vengono dotati dell'equipaggiamento richiesto. I veicoli che invece verranno debitamente equipaggiati oppure che lo sono già potranno (continuare a) circolare sulle strade di transito di cui al capoverso 1.

Art. 45a cpv. 3

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 l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti.

Art. 45a cpv. 4

Occorre conferire 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 estremamente 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 deve poter prevedere deroghe 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'Ufficio federale delle strade (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 di cinque anni consente alle imprese di effettuare una pianificazione accurata a medio-lungo termine tenendo conto delle nuove norme.

Dal momento che i veicoli impiegati esclusivamente nel traffico interno sono tendenzialmente più vecchi perché percorrono meno chilometri, le imprese attive solo o perlomeno 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. La Svizzera non ha un'industria automobilistica propria, motivo per cui i parchi veicoli svizzeri sono 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 i 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 normale vettura. I moderni sistemi di assistenza sono uno strumento utile per prevenire incidenti. La definizione proposta 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 Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999¹¹ (Cost), 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 della Svizzera e dell'UE né ostacoli tecnici al commercio.

L'Accordo del 21 giugno 1999¹² tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione delle 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. L'attuale 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

¹¹ RS 101

¹² RS 0.946.526.81

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.

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'Ufficio federale delle strade (USTRA)¹³, un progetto che prevede un «trattamento speciale» per i trasporti importanti per lo spazio alpino non è conforme all'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; ATT)¹⁴. Il provvedimento violerebbe infatti il divieto di discriminazione basata sulla nazionalità. Secondo la perizia, l'incompatibilità deriva in particolare dal fatto che la coerenza dei provvedimenti è messa in discussione nel suo insieme da queste eccezioni a causa dell'«indivisibilità» dello scopo del provvedimento stesso (l'elevato standard di sicurezza deve essere garantito – ossia è considerato necessario – oppure no). Non pare quindi possibile attuare l'iniziativa cantonale, che comprende entrambe le componenti (definizione di standard minimi e trattamento speciale per determinati trasporti nel traffico interno), rispettando l'accordo.

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.

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

¹⁴ RS 0.740.72