



12 agosto 2020

Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari

Rapporto esplicativo per l'avvio della
procedura di consultazione

Rapporto esplicativo concernente la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari

Compendio

Gli utenti stradali devono poter giungere a destinazione in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente. Con la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale (LCStr) sono definiti il quadro normativo per tecnologie e attrezzature ecologiche di veicoli commerciali e camper e i principi per disciplinare la guida autonoma. Sono inoltre attuati diversi interventi parlamentari trasmessi e altre richieste di modifica.

Situazione iniziale e contenuto del progetto

Il progetto si suddivide in diversi blocchi tematici:

Promozione di tecnologie ecologiche: *i veicoli a propulsione alternativa o a emissioni zero presentano un peso maggiore dei veicoli con motore tradizionale e le cabine di guida aerodinamiche sono di lunghezza superiore alla norma. Occorre pertanto aumentare pesi e lunghezza consentiti per i relativi veicoli e combinazioni in modo da compensare l'eccedenza di peso e dimensioni dovuta a caratteristiche costruttive ed equipaggiamento, impedendo così che l'impiego delle nuove tecnologie comporti una riduzione della capacità di carico.*

Guida autonoma: *i sistemi di assistenza alla guida vengono costantemente perfezionati. In futuro saranno in grado di pilotare un veicolo nel traffico senza il monitoraggio permanente da parte del guidatore. Nei prossimi anni l'utilizzo di tali veicoli sarà definito a livello internazionale e con esso saranno adattati anche gli obblighi del conducente. Per reagire tempestivamente agli sviluppi internazionali in campo normativo al Consiglio federale è concessa la competenza di emanare norme concrete, in particolare in riferimento al grado di esenzione dagli obblighi alla guida e alle condizioni alle quali possono essere immatricolati i veicoli autonomi privi di conducente a bordo che circolano solo su singoli tratti predefiniti. Al contempo vengono stabilite le condizioni quadro che il Consiglio federale deve rispettare nell'esercizio della propria competenza. I veicoli dotati di sistemi di automazione potranno inoltre circolare, entro limiti ben precisi, anche sulle strade pubbliche. Questo, a titolo sperimentale, allo scopo di acquisire elementi utili per l'ulteriore sviluppo e la regolamentazione nella legislazione. Tali esperimenti saranno autorizzati dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).*

Adattamento delle misure «Via sicura»: *Su incarico del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale ha valutato l'efficacia delle misure del programma di sicurezza stradale «Via sicura». Il bilancio è positivo: tra il 2013 e il 2015 si sono evitati almeno 100 incidenti gravi. Il rapporto di valutazione ha tuttavia evidenziato anche la necessità di alcuni correttivi specifici. Alla luce di tali riscontri, a inizio 2018 il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di sottoporgli un progetto di legge che includa, da una parte, adeguamenti puntuali delle misure di Via sicura, in particolare in materia di guida spericolata (allora definita anche pirateria stradale) e di regresso dell'assicuratore di responsabilità civile, e, dall'altra, la rinuncia all'attuazione delle misure relative agli etilometri blocca-motore e agli apparecchi per la registrazione dei dati (scatole nere). Nel caso dei reati di guida spericolata, le autorità esecutive e giudiziarie godranno di una maggiore discrezionalità nel valutare le circostanze della singola fattispecie. Per evitare provvedimenti inutilmente intransigenti si rinuncia alla pena detentiva minima di un anno e si riduce da 24 a sei mesi la durata minima della revoca della licenza di condurre. Per quanto riguarda i reati connessi all'inattitudine alla guida e di guida spericolata, è inoltre ripristinato il diritto di regresso dell'assicuratore di responsabilità civile al posto dell'obbligo attualmente previsto. Si rinuncia infine ad attuare le misure relative agli etilometri blocca-motore e alle scatole nere.*

Nel quadro di «Via sicura» il Parlamento ha deciso per motivi di economia procedurale che le multe disciplinari possano essere addebitate al titolare del veicolo se la polizia non conosce o non le viene comunicata

l'identità del conducente. Il Tribunale federale ha tuttavia dichiarato che tale responsabilità non si applica alle persone giuridiche. La legge sulle multe disciplinari (LMD) viene quindi integrata precisando che il titolare del veicolo cui comminare una multa per infrazione amministrativa può essere sia una persona fisica sia giuridica.

La legge sulle multe disciplinari (LMD) deve essere modificata in modo che, come detentori di veicoli a motore tenuti a pagare una multa per violazioni, siano incluse sia le persone fisiche che le persone giuridiche.

*Trasmettendo la **mozione Hess 13.3572**, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di sottoporli un progetto di legge che permetta al titolare (nella legislazione detentore) di modificare più volte nel corso dell'anno il peso totale del proprio veicolo. In adempimento della mozione, i titolari di un veicolo avranno la possibilità di modificarne il peso totale in qualunque momento.*

*In relazione alla **mozione Freysinger 15.3574**, l'Assemblea federale ha inoltre chiesto di stabilire in un progetto di legge che la licenza di condurre in prova scade solo se è comminata una seconda revoca per via di un'infrazione almeno medio grave commessa durante il periodo di prova. In attuazione della mozione il periodo di prova sarà prorogato solo se durante lo stesso il titolare della licenza di condurre in prova commette un'infrazione medio grave o grave comportante la revoca del documento. La licenza, invece, scadrà solo se il titolare commette, sempre durante tale periodo, un'ulteriore infrazione medio grave o grave.*

Il progetto include infine ulteriori adattamenti specifici.

1 Punti essenziali del progetto	6
1.1. Promozione di tecnologie ecologiche	6
1.1.1. Situazione iniziale	6
1.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	7
1.2. Guida autonoma	7
1.2.1. Situazione iniziale	7
1.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	8
1.3. Attuazione di interventi parlamentari	13
1.3.1. Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova	13
1.3.1.1. Situazione iniziale	13
1.3.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	14
1.3.2. Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 - Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari	14
1.3.2.1. Situazione iniziale	14
1.3.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	14
1.3.3. Mozione CTT-S 17.3632 del 29 agosto 2017 «Via sicura. Adattamenti»	14
1.3.3.1. Misure in materia di guida spericolata	15
1.3.3.1.1. Situazione iniziale	15
1.3.3.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	16
1.3.3.2. Obbligo di regresso dell'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore	17
1.3.3.2.1. Situazione iniziale	17
1.3.3.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	17
1.3.3.3. Etilometri blocca-motore e apparecchi per la registrazione dei dati (scatole nere)	17
1.3.3.3.1. Situazione iniziale	17
1.3.3.3.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	18
1.3.4. Mozioni Nantermod 16.3066 del 9 marzo 2016 – Taxi, noleggio con conducente e Uber, Per una concorrenza più leale e Derder 16.3068 del 9 marzo 2016 – Adeguare la legge sulla circolazione stradale alle nuove offerte	18
1.3.4.1. Situazione iniziale	18
1.3.4.2. Proposta di rinuncia a una nuova normativa e relativa motivazione	19
1.4. Altre necessità di intervento	19
1.4.1. Derghe al divieto di circolazione notturna e domenicale	19
1.4.1.1. Situazione iniziale	19
1.4.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	20
1.4.2. Configurazione dei passaggi pedonali	20
1.4.2.1. Situazione iniziale	20
1.4.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	20
1.4.3. Derghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito	20
1.4.3.1. Situazione iniziale	20
1.4.3.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	20
1.4.4. Sanzioni penali per infrazioni con veicoli con potenza o velocità minime	21
1.4.4.1. Situazione iniziale	21
1.4.4.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	21
1.4.5. Competenza dell'USTRA di disporre deroghe a singole disposizioni d'ordinanza in casi specifici	22
1.4.5.1. Situazione iniziale	22
1.4.5.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	22
1.4.6. Competenza del Consiglio federale di concludere trattati con Stati esteri	22
1.4.6.1. Situazione iniziale	22
1.4.6.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	24
1.4.7. Modifica della legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari (LMD) – Estensione della responsabilità del conducente alle persone giuridiche	24
1.4.7.1. Situazione iniziale	24
1.4.7.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione	24
1.5. Diritto comparato, in particolare rapporti con il diritto europeo	25
1.6. Attuazione	25
1.7. Interventi parlamentari	27

2	Commento ai singoli articoli	28
2.1	Legge sulla circolazione stradale.....	28
2.2	Legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari.....	39
3	Ripercussioni	40
3.1	Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale ed altre ripercussioni per la Confederazione.....	40
3.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.....	40
3.3	Ripercussioni per l'economia.....	41
3.4	Ripercussioni per la società.....	41
3.5	Ripercussioni per l'ambiente.....	42
3.6	Ripercussioni sulla sicurezza stradale e la fluidità del traffico.....	42
4	Aspetti giuridici	42
4.1	Costituzionalità.....	42
4.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.....	43
4.3	Forma dell'atto.....	43
4.4	Delega di competenze legislative.....	43
4.5	Protezione dei dati.....	44

Rapporto esplicativo concernente la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari

1 Punti essenziali del progetto

La presente revisione parziale della legge del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale (LCStr), intesa a promuovere l'impiego di tecnologie ecologiche e definire i principi per disciplinare la guida autonoma, attua alcuni interventi parlamentari trasmessi e soddisfa ulteriori richieste di modifica.

1.1. Promozione di tecnologie ecologiche

1.1.1. Situazione iniziale

Nell'agosto 2019 è entrato in vigore in Europa un regolamento² che stabilisce un aumento del peso massimo consentito per le combinazioni di veicoli pesanti a emissioni zero del peso aggiuntivo dovuto alla tecnologia ecologica, tuttavia al massimo di 2 tonnellate. Sempre a livello europeo sarà introdotto un regolamento che prevede lunghezze superiori a quelle finora ammesse per i mezzi pesanti adibiti al trasporto di cose dotati di cabine di guida con aerodinamica ottimizzata. Con questi provvedimenti l'UE intende contribuire a ridurre entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra, tra l'altro del traffico stradale, del 30 per cento rispetto ai valori del 2005 e a raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi³.

I veicoli a propulsione alternativa o a emissioni zero presentano un peso maggiore rispetto ai veicoli con motori convenzionali così come le cabine di guida aerodinamiche sono di lunghezza superiore alla norma. Poiché tali caratteristiche si ripercuotono negativamente sulla capacità di carico dei veicoli, l'impiego delle nuove tecnologie risulta limitato. I valori di peso e lunghezza ammessi per i relativi veicoli e combinazioni di veicoli devono pertanto essere aumentati in modo da compensare peso e dimensioni aggiuntivi dovuti a elementi costruttivi e attrezzature a beneficio dell'ambiente e, in particolare, la conseguente diminuzione della capacità di carico (carico utile o volume di carico ridotti).

Attualmente alcuni autoveicoli sono già autorizzati a superare il peso totale consentito di al massimo 1 tonnellata per compensare il peso aggiuntivo richiesto dalla tecnologia di propulsione alternativa. Il principio secondo il quale le misure a beneficio dell'ambiente non devono ripercuotersi negativamente sulla capacità di carico deve essere esteso anche alle combinazioni di veicoli e, in relazione alle dimensioni, ad altre tecnologie ecologiche (quali le cabine aerodinamiche). Il Consiglio federale propone pertanto un adeguamento dell'ordinanza del 13 novembre 1962⁴ sulle norme della circolazione stradale (ONC) e dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; cfr. pacchetto di ordinanze a integrazione della presente consultazione). Se vengono aumentati il peso massimo consentito definito nella legge per veicoli e combinazioni di veicoli e la lunghezza massima stabilita per le combinazioni di veicoli, le modifiche di ordinanza devono basarsi sull'articolo 106 capoverso 5 della legge federale del 19 dicembre 1958⁶ sulla circolazione stradale (LCStr) che, in caso di nuovi sviluppi tecnologici nel settore stradale, autorizza il Consiglio federale ad adottare le misure provvisorie ritenute necessarie fino a una regolamentazione nella legge.

La presente modifica sancisce nella legge una delega ufficiale al Consiglio federale per poter abrogare la limitazione temporale di simili disposizioni di ordinanza.

¹ RS 741.01

² 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.

³ RS 0.814.012

⁴ RS 741.11

⁵ RS 741.41

⁶ RS 741.01

1.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Il peso massimo consentito di 40 e 44 tonnellate, rispettivamente per veicoli e combinazioni di veicoli, e la lunghezza massima di 18,75 metri per le combinazioni di veicoli sono disciplinati nella LCStr. Si propone di integrare una disposizione che conceda al Consiglio federale la competenza di aumentare a livello di ordinanza i valori fissati nella legge, contribuendo così alla promozione di trazioni alternative e alla riduzione delle emissioni di CO₂ del traffico stradale.

La presente modifica fornisce una base normativa regolare al Consiglio federale per poter derogare a pesi e lunghezza massimi previsti dalla legge e abrogare la limitazione temporale delle disposizioni di ordinanza fino ad allora provvisorie.

1.2. Guida autonoma

1.2.1. Situazione iniziale

È difficile oggi immaginare veicoli senza sistemi di assistenza alla guida, ovvero privi di quei dispositivi che aiutano il conducente ad assolvere compiti e obblighi legati alla guida, fornendogli informazioni (ad es. sistemi di navigazione), assistendolo nelle manovre (ad es. ABS), assumendo determinate funzioni di guida (ad es. cruise control, assistente di parcheggio) o ancora attivandosi in caso di sua mancata esecuzione di un'operazione (ad es. sistema di frenata d'emergenza). Nessuno di questi sistemi esonera tuttavia il conducente dalle responsabilità legate alla guida: i suoi obblighi di attenzione non sono relativizzati e rimane interamente responsabile del controllo del veicolo, per cui, in presenza di sistemi che riprendono determinate funzioni di guida, è tenuto a sorvegliare costantemente il sistema, intervenendo in caso di necessità.

Negli ultimi tempi si sta assistendo allo sviluppo di una nuova generazione di sistemi che si distinguono da quelli tradizionali di assistenza alla guida principalmente per il fatto di assumere, perlomeno in determinate circostanze, tutte le funzioni di guida del veicolo, monitorare automaticamente l'intero ambiente circostante ed essere destinati, in situazioni predefinite, a sollevare il conducente dagli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo previsti dalla legislazione in materia di circolazione stradale. Al momento la tecnologia non è tuttavia ancora in grado di garantire un'esenzione con valenza giuridica del conducente, che mantiene pertanto la responsabilità legale della guida del veicolo. Si presume però che i primi sistemi di automazione di questo tipo, concepiti per essere impiegati in contesti relativamente semplici, come sull'autostrada (ad es. il «traffic jam pilot» ovvero il pilota automatico per la guida nel traffico congestionato), o nella circolazione a bassa velocità, come ad esempio nei parcheggi, non tarderanno a raggiungere la maturità commerciale, evolvendosi fino all'introduzione di veicoli completamente autonomi che non richiederanno più né guidatore né dispositivi di comando.

Sul piano internazionale si distinguono i seguenti livelli di automazione:

SAE International (norma J3016)					
Livello	Definizione	Guida / regolazione velocità	Monitoraggio ambiente di guida	Responsabilità per ripristino condizioni di rischio minimo	Modalità di guida
0	Nessuna automazione	conducente	conducente	conducente	nessuna
1	Guida assistita	conducente e sistema	conducente	conducente	determinate
2	Automazione parziale	sistema	conducente	conducente	determinate
3	Automazione condizionata	sistema	sistema	conducente	determinate
4	Alta automazione	sistema	sistema	sistema	determinate
5	Automazione completa	sistema	sistema	sistema	tutte

Fig. 1: Livelli di automazione secondo la norma SAE J3016⁷

Nel quadro della presente revisione i veicoli di livello 1 e 2 sono definiti veicoli a guida assistita e quelli di livello 3-5 veicoli a guida autonoma.

L'attuale situazione giuridica già permette di installare sistemi di automazione e di utilizzarli durante la marcia nel rispetto delle prescrizioni vigenti. Il loro impiego non dispensa tuttavia il conducente dagli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo, che rimane interamente responsabile della guida anche quando il sistema è attivato. La normativa attuale non sarà tuttavia più adatta quando le case automobilistiche avranno dimostrato che i dispositivi installati permettono una circolazione sicura, fluida ed efficace senza che il conducente debba sorvegliare in permanenza le operazioni di guida ed essere pronto a intervenire per correggere eventuali errori.

I requisiti dei veicoli a guida autonoma e le ripercussioni sugli obblighi del conducente saranno probabilmente definiti nei prossimi anni a livello internazionale.

1.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Quello della guida autonoma è un settore dinamico e in rapido sviluppo, di cui è tuttavia difficile stimare l'evoluzione a causa di una serie di incertezze. La nuova normativa proposta dovrebbe soddisfare le esigenze al riguardo per un periodo che va almeno fino all'inizio degli anni 2030, arco di tempo entro il quale dovrebbe in ogni caso essere varata la prossima revisione della LCStr.

L'obiettivo principale è introdurre la possibilità di disciplinare l'utilizzo dei veicoli a guida autonoma a livello di ordinanza, in modo da poter reagire tempestivamente agli sviluppi internazionali. Occorre pertanto conferire al Consiglio federale la competenza di emanare prescrizioni relative ai veicoli dotati di sistemi di automazione che, pur liberando il conducente dagli obblighi di attenzione e controllo del veicolo, non sono ancora in grado di gestire tutte le situazioni di guida autonomamente. Ciò riguarda sia i veicoli che richiedono la presenza attiva di un conducente (livelli 3 e 4 secondo la norma SAE J3016), per cui andrà in particolare stabili-

⁷ Livelli di automazione secondo SAE International, J3016_201806.

to in quali circostanze e in che misura il conducente possa essere dispensato dai suoi obblighi, sia quelli che non ne hanno più bisogno, ma possono circolare solo su determinati tratti (livello 4 secondo la norma SAE J3016). Per poter stabilire a posteriori se si sono verificati guasti tecnici e se in un dato momento le funzioni di guida e monitoraggio fossero svolte dal conducente o dal sistema di automazione, questi veicoli dovranno inoltre essere dotati di un registratore di modalità di guida. La competenza normativa del Consiglio federale non si estende tuttavia ai veicoli autonomi in grado di circolare ovunque senza conducente (livello 5 secondo la norma SAE J3016). Alla luce del loro attuale livello di sviluppo, si presume infatti che di qui all'inizio degli anni 2030 questi veicoli potranno essere immatricolati a titolo sperimentale, ma non ancora in via ordinaria, e saranno quindi oggetto della prossima revisione della LCStr, che comporterà verosimilmente adeguamenti giuridici più ampi.

L'USTRA avrà la facoltà di autorizzare esperimenti con veicoli che non possono ancora essere immatricolati regolarmente, inclusi quelli di livello 5, in grado di gestire autonomamente tutte le situazioni in qualunque contesto stradale e che non richiedono più la presenza del conducente. Le domande per lo svolgimento di esperimenti di durata limitata potranno essere valutate dall'Ufficio stesso o essere delegate ai Cantoni qualora questi rimangano confinati a livello regionale.

All'USTRA viene inoltre attribuita la competenza in materia di promozione, per cui in casi particolari, come ad esempio la conduzione di un progetto pilota con un veicolo di livello 5, potrà concedere contributi per il finanziamento di impianti pilota e di dimostrazione nonché di progetti per la sperimentazione di nuove tecnologie. Le sovvenzioni sono concesse tra l'altro allo scopo di acquisire nuove conoscenze in condizioni reali per poter elaborare norme concrete.

Delega della competenza normativa al Consiglio federale (art. 25a-25c P-LCStr)

Data la difficoltà di prevedere l'evoluzione di queste nuove tecnologie non è ancora possibile definire a livello legislativo disposizioni concrete che dispensino il conducente dagli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo in caso di impiego dei sistemi di automazione o permettano di autorizzare la circolazione di veicoli senza conducente su determinati tratti. Una regolamentazione legislativa eccessivamente restrittiva potrebbe infatti avere un effetto inibente sull'innovazione ed essere di ostacolo a futuri adeguamenti al diritto internazionale. Al momento non esistono sistemi in grado di fornire la sufficiente garanzia di sicurezza per prevedere l'esenzione e l'autorizzazione summenzionate, ma non appena disponibili, tali sistemi dovranno poter essere impiegati immediatamente. Essendo più rapido emanare disposizioni concrete a livello di ordinanza, la delega di competenza al Consiglio federale consentirà all'occorrenza di trasporre tempestivamente le modifiche a livello internazionale nel diritto svizzero e reagire adeguatamente agli ultimi sviluppi.

La delega di competenza proposta, relativa all'esenzione dei conducenti, in determinate situazioni, dagli obblighi alla guida dettati dalla legislazione e all'autorizzazione su determinati tratti dei veicoli privi di conducente, permette di soddisfare diverse esigenze:

- Base giuridica a livello di legge: a differenza delle misure provvisorie finora adottate, che richiedono l'emanazione immediata di norme di legge, le nuove disposizioni costituiscono un riferimento giuridico di livello legislativo che disciplina la guida autonoma stabilendo la possibilità di prevedere deroghe sostanziali alle prescrizioni della LCStr, quali la relativizzazione o l'abolizione degli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo, o addirittura la rinuncia alla presenza di un conducente.
- Adeguamento tempestivo del diritto: il quadro giuridico nazionale in materia di circolazione stradale è stabilito in gran parte da trattati internazionali. Per consentire un esonero del conducente dai suoi obblighi si dovrà dunque necessariamente passare per un aggiornamento delle norme internazionali. La delega di competenza al Consiglio federale serve a garantire che il diritto nazionale sia adeguato tempestivamente e in linea con il diritto internazionale. Permette inoltre al Consiglio federale di reagire in tempi brevi all'evoluzione tecnologica e, entro certi limiti, di aggiornare il diritto nazionale già prima che vengano effettuati adeguamenti sul piano internazionale (ad es. per veicoli senza conducente di livello 4).
- Acquisizione di elementi utili: i veicoli a guida autonoma rappresentano un'evoluzione tecnologica che comporta un radicale cambiamento del modo di utilizzare i veicoli. Per elaborare norme concrete ade-

guate occorre acquisire le conoscenze necessarie in condizioni reali. La competenza di autorizzare esperimenti serve essenzialmente a questo. Nel quadro della competenza normativa proposta, il Consiglio federale avrà anche la possibilità di introdurre disposizioni caratterizzate da determinate incertezze per un periodo limitato e a titolo sperimentale, in modo da poter verificare l'effettiva validità dei sistemi di automazione e decidere, dopo valutazione, se mantenere ed eventualmente sviluppare ulteriormente tali norme.

- Attribuzione del margine di manovra necessario: vista l'evoluzione dinamica e ancora incerta di questo settore è concessa al Consiglio federale un'ampia competenza, garantendogli così la flessibilità necessaria per emanare ulteriori prescrizioni.

La delega di competenza al Consiglio federale non è tuttavia scevra da restrizioni. Gli articoli 25a-25c P-LCStr stabiliscono infatti diverse condizioni:

- I veicoli a guida autonoma non devono pregiudicare la sicurezza stradale. In quest'ottica devono in particolare presentare ridondanze tali da garantire un funzionamento ineccepibile anche in caso di avaria di singole componenti, quali i sensori, ed evitare situazioni di pericolo.
- Con la diffusione dei sistemi di automazione cresce anche il rischio di accessi non autorizzati ai relativi dati a scopo di manipolazione. In questo contesto, i dati aventi un ruolo di rilievo sul piano della sicurezza sono soprattutto quelli immessi nel sistema dall'esterno del veicolo, in quanto maggiormente soggetti ad attacchi di terzi (ad es. pirateria informatica). Per questo motivo il Consiglio federale è incaricato di stabilire in una normativa l'obbligo per i sistemi di automazione di trattare solo dati esterni di cui siano sufficientemente garantite integrità e affidabilità.
- Per determinare la responsabilità civile e penale del costruttore e in particolare del conducente è essenziale sapere se in un dato momento il sistema di automazione funzionasse correttamente e se avesse il controllo del veicolo. A tale scopo è introdotto l'obbligo di dotare i veicoli a guida autonoma di un registratore di modalità di guida che permetta di accertare a posteriori se una manovra sia stata effettuata dal conducente o dal sistema e se si siano verificati guasti tecnici.
- Il sistema di automazione e il registratore di modalità di guida devono essere protetti da accessi non autorizzati, in modo da garantire che i dati del veicolo non vengano manipolati e non venga pregiudicato il funzionamento del sistema o dell'apparecchio di registrazione. Occorre inoltre osservare le norme di protezione dei dati.
- Oltre che sull'automazione si sta lavorando anche sulla connessione dei veicoli, grazie alla quale sarà possibile sfruttare appieno il potenziale della guida autonoma. Insieme alla connessione fra veicoli e tra veicoli e infrastruttura cresce però anche la necessità di una regolamentazione specifica. Per quanto riguarda il collegamento in rete, le questioni che si pongono a livello di circolazione stradale non sono molto diverse da quelle di altri oggetti suscettibili di ledere la sicurezza delle persone. Questa problematica, nota come «Internet delle cose», andrebbe tuttavia trattata nell'ambito di una legislazione trasversale, anche se il traffico stradale è il primo caso rilevante di interconnessione integrale. Nel quadro della presente revisione viene dunque disciplinata unicamente la configurazione sicura dell'interfaccia per la memorizzazione di dati esterni nel sistema di automazione (cfr. spiegazioni sopra).

Altri aspetti concernenti i veicoli a guida autonoma non sono contemplati dalla presente revisione, non essendo per il momento necessario intervenire al riguardo. La regolamentazione proposta avrà tuttavia almeno un impatto indiretto sui seguenti aspetti:

- Responsabilità penale
 1. Conducente: attualmente il guidatore è interamente responsabile e quindi penalmente perseguibile per infrazioni al codice della strada. In presenza di un sistema di automazione autorizzato che dispensi il conducente dagli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo, decade anche la responsabilità

ivi connessa. Tale principio si applica tuttavia solo in caso di uso conforme e in assenza di circostanze tali da poter contestare al conducente di essere stato o di aver potuto essere a conoscenza delle cattive condizioni del sistema di automazione oppure di non aver ripreso il comando del veicolo per affrontare una situazione pericolosa e garantire la sicurezza stradale in seguito a un evento esterno. Se il sistema è utilizzato non in conformità all'uso previsto, ossia in una situazione per cui non è concepito, oppure se il conducente non reagisce o non lo fa in maniera appropriata alla richiesta di riprendere il comando, si è in presenza di inadempienza a un obbligo di cui il conducente può essere ritenuto responsabile penalmente.

2. Costruttore: con l'assunzione delle funzioni di guida da parte del sistema di automazione subentra la responsabilità del costruttore nella misura in cui viene meno la responsabilità penale del conducente. Se un incidente è causato da un veicolo la cui funzionalità operativa al momento del sinistro era assicurata da un sistema di automazione, occorre accertare se l'incidente sia dovuto a un difetto del prodotto di cui il costruttore era a conoscenza o avrebbe dovuto esserlo se avesse agito con diligenza. Se questo è il caso e la violazione dell'obbligo di diligenza è individualmente ascrivibile al costruttore, possono essere chiamate a rispondere del danno le persone che ne sono individualmente responsabili. Nell'impossibilità di addossare la responsabilità a una persona fisica, può all'occorrenza configurarsi un'ipotesi di responsabilità sussidiaria dell'impresa (art. 102 cpv. 1 CP⁸). Secondo la giurisprudenza, il costruttore è inoltre tenuto, in virtù degli obblighi di monitoraggio disciplinati nella legge, a intervenire non appena identificato un potenziale rischio del veicolo. In questo caso, per determinare gli obblighi di diligenza (istruire, documentare, avvertire, ecc.), il diritto penale si rifà essenzialmente al diritto in materia di responsabilità civile relativa ai prodotti, in base al quale il costruttore che non adotti misure idonee a contenere il pericolo può essere perseguito per omissione.
3. Titolare: la responsabilità penale del titolare entra in linea di conto se può essergli ascritta la violazione di un obbligo di diligenza all'origine di un incidente, ad esempio in caso di mancata revisione periodica del veicolo o di conoscenza di difetti nascosti.

Sono tuttavia ipotizzabili anche circostanze in cui la responsabilità penale per danni a persone riconducibili all'impiego di un veicolo a guida autonoma non può essere attribuita a nessuno. Malgrado questi casi eccezionali, gli attuali principi del diritto penale appaiono tuttora adeguati, in particolare quello relativo alla punibilità che deve necessariamente essere legata a un'accusa di colpevolezza.

- Responsabilità civile:

1. Responsabilità/obbligo di assicurazione del titolare: la responsabilità civile del titolare del veicolo (art. 58 LCStr), l'assicurazione responsabilità civile obbligatoria e il diritto all'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicurazione garantiscono il risarcimento delle vittime della strada anche in caso di impiego di veicoli a guida autonoma e rimangono pertanto adeguati. La responsabilità per i rischi derivanti dall'utilizzo di un veicolo a motore si giustifica anche in caso di impiego di un sistema di automazione: simili rischi possono verificarsi a prescindere dalla modalità di guida, per cui è opportuno che il titolare continui a risponderne.
2. Responsabilità del conducente: la responsabilità del conducente in caso di danni si fonda sull'articolo 41 del Codice delle obbligazioni (CO)⁹ e presuppone la sussistenza di una colpa (violazione dell'obbligo di diligenza). Nella misura in cui il sistema di automazione svolge temporaneamente determinate operazioni di guida in modo autonomo, il conducente può essere dispensato dagli obblighi legali in materia. Ciò non esclude tuttavia qualsiasi responsabilità: i conducenti devono infatti rispettare gli obblighi di diligenza applicabili in caso di impiego di sistemi di automazione, ossia, ad esempio, utilizzare il sistema conformemente all'uso cui è destinato, riprendere i comandi alla sua richiesta e familiarizzarsi con esso prima di utilizzarlo. Con la crescente automazione e il trasferimento di sempre più funzioni di guida ai sistemi di automazione, la responsabilità del conducente dovrebbe tuttavia passare gradualmente in secondo piano, mentre acquisterà importanza quella del costruttore.

3. Responsabilità del costruttore: secondo la legge federale del 18 giugno 1993¹⁰ sulla responsabilità per danno da prodotti (LRDP), il fabbricante è responsabile in caso di danni derivanti da un prodotto difettoso (art. 1 cpv. 1 LRDP). Un prodotto è considerato difettoso se non offre la sicurezza che ci si può legittimamente attendere tenuto conto di tutte le circostanze, tra cui l'uso al quale esso può essere ragionevolmente destinato (art. 4 LRDP). Quando immette un prodotto sul mercato, il costruttore ha dunque degli obblighi di diligenza da rispettare, tra cui in particolare quelli di istruire, documentare e avvertire in base allo specifico potenziale di pericolo di un prodotto. La sua responsabilità viene tuttavia meno se al momento della messa in circolazione il difetto non esisteva o non poteva essere identificato con le conoscenze scientifiche e tecniche di allora (art. 5 cpv. 1, lett. b e e, LRDP). Ne consegue che la responsabilità per i rischi detti di sviluppo è fondamentalmente esclusa. Dopo la messa in commercio, il costruttore è tuttavia soggetto ai cosiddetti obblighi consecutivi all'immissione in commercio, in particolare quello di monitorare il proprio prodotto, che secondo la dottrina si evinceva già dall'indicazione di pericolo e dal 2010 è esplicitamente sancito nell'articolo 8 della legge federale del 12 giugno 2009¹¹ sulla sicurezza dei prodotti (LSPro). Sebbene neppure in questo caso sussista una responsabilità per i rischi di sviluppo in sé, non appena si scoprono rischi concreti scattano degli obblighi di avvertimento o di richiamo che se non vengono rispettati possono, secondo la dottrina preponderante, giustificare una domanda di risarcimento in caso di danno. I requisiti di monitoraggio per il costruttore di veicoli a guida autonoma sono naturalmente più elevati: trattandosi di una nuova tecnologia ancora in corso di sviluppo e soggetta a determinate incertezze e pericoli, è infatti imperativo reagire con particolare rapidità a possibili malfunzionamenti e nuovi rischi.
4. Nonostante i danneggiati possano far valere un'eventuale pretesa nei confronti del costruttore, nella pratica tendono, in virtù del diritto al risarcimento diretto, a rivalersi sull'assicurazione del titolare, che a sua volta potrà chiamare in causa il costruttore. Finora questo meccanismo risultava problematico in quanto il regresso dell'assicurazione sul costruttore era sostanzialmente limitato a una domanda di risarcimento da parte del danneggiato per illecito colposo. Il Tribunale federale ha tuttavia modificato la sua prassi di lunga data¹², per cui l'assicuratore può ora rivalersi per l'intero volume delle sue prestazioni risarcitorie anche sulla parte causalmente responsabile dell'incidente e quindi, a seconda della situazione, anche sul costruttore.
- Formazione di guida: l'uso dei sistemi di automazione, così come quello dei sistemi di assistenza alla guida, non rientrerà per il momento nell'esame di guida, in particolare perché in una prima fase solo pochi veicoli disporranno di simili sistemi, i quali tra l'altro non sono uniformi riguardo ad azionamento e disposizione degli elementi di comando. Rimane dunque fondamentalmente di responsabilità del conducente familiarizzarsi con le funzioni del sistema specifico, il cui utilizzo senza sufficiente preparazione rappresenta la violazione di un obbligo. Al contempo al costruttore spetta l'obbligo di istruzione, ad esempio attraverso manuali d'uso, video illustrativi, spiegazioni, informazioni nonché eventuali corsi facoltativi offerti ai clienti. Maggiori sono le competenze richieste per far funzionare un sistema conformemente alla sua destinazione d'uso, più elevati sono i requisiti che il costruttore deve soddisfare. Per questo, nel caso dei veicoli a guida autonoma il suo obbligo può andare, in determinate circostanze, oltre le semplici avvertenze di sicurezza o istruzioni per l'uso.

Esperimenti (art. 25d)

Per autorizzare gli esperimenti con veicoli dotati di un sistema di automazione ci si è finora avvalsi di una competenza fondata sull'articolo 106 capoverso 5 LCStr, che in realtà è concepita per l'emanazione di norme generali astratte. Con l'articolo 25d P-LCStr la competenza di autorizzare tali esperimenti è trasferita all'USTRA, semplificando così la procedura di autorizzazione dei test di durata limitata. Per la Confederazione questi esperimenti costituiscono principalmente uno strumento per acquisire conoscenze di valenza generale riguardo allo stato della tecnica, al comportamento nel traffico, all'accettazione delle nuove tecnologie da parte della società nonché all'utilizzo dei veicoli a guida autonoma e, indirettamente, per individuare le necessità di adeguamento normativo. Qualora gli esperimenti non superino i confini regionali e laddove prevalgano bisogni più specifici, quali lo studio di particolari modelli commerciali, l'integrazione dei veicoli a

¹⁰ RS 221.112.944

¹¹ RS 930.11

¹² Sentenza del TF 4A_602/2017 del 7 maggio 2018.

guida autonoma nei trasporti pubblici locali o l'approfondimento dei risultati conseguiti in esperimenti analoghi, l'USTRA potrà delegare la competenza di autorizzazione ai Cantoni, in modo da soddisfare l'esigenza di città, Comuni e imprese di trasporto di utilizzare tali veicoli a titolo sperimentale nel trasporto locale o di approfondire le conoscenze già acquisite. Va fatto notare che, a seconda del contesto, possono essere richieste autorizzazioni aggiuntive rispetto a quelle in materia di circolazione stradale (ad es. una concessione per le prove di radiocomunicazione dell'Ufficio federale delle comunicazioni, UFCOM ai sensi dell'articolo 38 dell'ordinanza del 1° dicembre 2007¹³ sulla gestione delle frequenze e sulle concessioni di radiocomunicazione).

Misure di promozione (art. 105^{bis})

Al fine di permettere alla Confederazione di acquisire le conoscenze necessarie all'espletamento dei propri compiti e di influire sugli ulteriori sviluppi, l'USTRA potrà sostenere finanziariamente i progetti legati allo sviluppo di nuove tecnologie. Allo stato attuale delle conoscenze non è ancora possibile determinare in modo esaustivo i relativi requisiti tecnici. Si è pertanto scelta una formulazione per quanto possibile generale e conforme alla legge sui sussidi, in modo da consentire anche il finanziamento di eventuali esigenze future non ancora note. Con questa modifica si disporrà in ambito stradale di possibilità in fatto di sostegno delle nuove tecnologie simili a quelle di cui già gode il settore del trasporto pubblico (cfr. art. 31 cpv. 2 della legge del 20 marzo 2009¹⁴ sul trasporto di viaggiatori, LTV).

1.3. Attuazione di interventi parlamentari

1.3.1. Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova

1.3.1.1. Situazione iniziale

La licenza di condurre per motoveicoli e autoveicoli acquisita per la prima volta è rilasciata in prova per tre anni, periodo durante il quale il titolare deve dar prova di un comportamento ineccepibile. Se la licenza è revocata per via di un'infrazione, il periodo di prova è prorogato di un anno. Se durante tale periodo è commessa una seconda infrazione comportante la revoca della licenza, quest'ultima scade e l'interessato deve nuovamente frequentare l'intera formazione di guida, tuttavia non prima di un anno dall'infrazione e soltanto sulla base della perizia di un medico del traffico che ne attesti l'idoneità alla guida (art. 15a cpv. 3-5 LCStr).

La mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 «Licenza di condurre in prova. Misure proporzionate contro le infrazioni commesse durante la sua validità» trasmessa dal Parlamento critica il fatto di annullare la licenza di condurre in prova anche quando la seconda revoca durante il periodo di prova riguarda un'infrazione lieve (ad es. eccesso di velocità di 16 km/h all'interno delle località), ritenendo tale misura sproporzionata. La regolamentazione vigente creerebbe inoltre una disparità di trattamento in quanto, in virtù del presente sistema delle sanzioni a cascata, è punito meno severamente chi commette prima un'infrazione lieve e poi una grave rispetto alla situazione opposta. Accogliendo la mozione Freysinger 15.3574, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di sottoporgli una modifica della LCStr in cui sia sancito che la licenza di condurre in prova scade solo se la seconda revoca durante il periodo di prova riguarda un'infrazione almeno medio grave. Il 12 agosto 2015 il Consiglio federale ha proposto di accogliere la mozione.

Nel 2019 sono state annullate in Svizzera 1217 licenze di condurre in prova, principalmente per eccesso di velocità e guida in stato di ebbrezza. Il loro numero è tuttavia calato costantemente negli ultimi anni (nel 2012 erano ancora 3494)¹⁵.

¹³ RS 784.102.1

¹⁴ RS 745.1

¹⁵ Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA).

1.3.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

In futuro il periodo di prova sarà prolungato solo in seguito a revoca della licenza per un'infrazione medio grave o grave commessa in questo periodo; analogamente, la licenza di condurre in prova scadrà solo se durante il periodo di prova il titolare commette un'altra infrazione medio grave o grave. Le infrazioni lievi non comporteranno né la proroga del periodo di prova né l'annullamento della licenza.

Annullare la licenza unicamente in seguito a due infrazioni almeno di media entità permette di rispettare meglio il principio di proporzionalità ed evitare sanzioni troppo severe. Al di fuori del periodo di prova, un'infrazione lieve, anche se ripetuta, comporta infatti tutt'al più la revoca minima di un mese, ossia una situazione privilegiata all'interno dell'attuale sistema di sanzioni a cascata. Lo stesso privilegio sarà pertanto applicato anche ai titolari di una licenza di condurre in prova.

Questa regolamentazione non lascia tuttavia impunte le infrazioni lievi commesse durante il periodo di prova: la prima volta i trasgressori saranno ammoniti e in caso di reiterazione nei due anni successivi all'ammonimento sarà revocata la licenza per almeno un mese (art. 16a LCStr). L'adeguamento proposto evita inoltre di cadere nell'incresciosa situazione attuale che fa dipendere l'annullamento della licenza dall'eventuale ordine di successione in cui sono commesse le infrazioni. In futuro, la licenza sarà infatti sempre annullata, a prescindere dal fatto che il titolare abbia commesso prima un'infrazione medio grave e poi un'infrazione grave o viceversa.

Il progetto non mette in discussione l'efficacia della licenza di condurre in prova. Evita unicamente che vengano comminate sanzioni eccessivamente severe, quali l'annullamento della licenza, dopo un'infrazione lieve.

1.3.2. Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 - Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari

1.3.2.1. Situazione iniziale

Attualmente i titolari possono chiedere all'autorità cantonale di modificare il peso totale del proprio veicolo o rimorchio al massimo una volta all'anno (art. 9 cpv. 3bis LCStr), il che può costringere un'impresa di trasporto a pagare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) per un veicolo di 40 tonnellate nonostante trasporti da tempo carichi meno pesanti, raggiungendo ad esempio un peso non superiore alle 30 tonnellate. La mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 «Più flessibilità in materia di riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari ai fini di una maggiore efficienza» trasmessa dal Parlamento chiede pertanto che il peso totale possa essere modificato più volte all'anno.

1.3.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Il peso totale di un veicolo a motore o di un rimorchio potrà essere modificato in qualsiasi momento (art. 9 cpv. 3bis P-LCStr), in modo da permettere ai titolari di reagire con maggiore flessibilità alle condizioni del mercato e non essere inutilmente soggetti a tasse per capacità di trasporto non sfruttate a causa della variazione a breve termine delle esigenze. Il Consiglio federale dovrà stabilire a livello di ordinanza le modalità per ridurre e aumentare senza complicazioni il peso massimo dei veicoli a motore o dei rimorchi, in particolare come garantire in caso di aumento che il veicolo sia idoneo a sopportare un carico maggiore (ad es. capacità di carico degli pneumatici).

1.3.3. Mozione CTT-S 17.3632 del 29 agosto 2017 «Via sicura. Adattamenti»

Varato dal Parlamento nel 2012¹⁶, il programma di sicurezza stradale «Via sicura» è un pacchetto di venti misure a carattere legislativo di cui il Consiglio federale ha disposto l'entrata in vigore in maniera scaglionata

¹⁶ FF 2012 5259

a partire dal 2012¹⁷. In seguito a diverse richieste di adattamento espresse in interventi parlamentari¹⁸, il Consiglio degli Stati ha incaricato il Consiglio federale di sottoporre il programma a valutazione¹⁹. Il Consiglio federale ha quindi valutato l'efficacia delle misure, proponendo nel rapporto del 28 giugno 2017²⁰ di apportare modifiche mirate al fine di rendere il programma più efficace ed equilibrato. Sulla base di tale rapporto, nel febbraio 2018 il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare un progetto di legge per la modifica delle misure di seguito²¹.

1.3.3.1. Misure in materia di guida spericolata

1.3.3.1.1. Situazione iniziale

Le misure contro gli eccessi di velocità particolarmente gravi (le cosiddette misure in materia di guida spericolata) scaturiscono dall'iniziativa popolare 12.053 «Protezione contro i conducenti spericolati», riuscita il 5 luglio 2011²² e ritirata il 2 novembre 2012 dal comitato stesso²³, dopo che nel quadro delle consultazioni su «Via sicura» l'Assemblea federale aveva integrato gran parte del contenuto nella revisione della LCStr²⁴. Malgrado gli intensi dibattiti nei media, non è dunque mai stata condotta una vera e propria procedura di consultazione al riguardo. Entrate in vigore il 1° gennaio 2013, le misure prevedono una pena detentiva da uno a quattro anni (art. 90 cpv. 3 LCStr) per chi viola intenzionalmente norme elementari della circolazione incorrendo nel forte rischio di causare un incidente stradale con feriti gravi o morti. A chi commette il reato per la prima volta è inoltre revocata la licenza di condurre per almeno due anni e in caso di recidiva per almeno dieci anni (art. 16c cpv. 2 lett. a^{bis} e 16d cpv. 3 lett. b in combinato disposto con art. 17 cpv. 4 LCStr). Stando al dettato legislativo, nei casi di violazione dei limiti di velocità definiti nella legge (ad es. 50 km/h all'interno delle località), il reato di guida spericolata sussiste automaticamente, a prescindere dal fatto che il limite venga superato intenzionalmente oppure per negligenza, o che esista effettivamente il forte rischio di causare un incidente stradale con feriti gravi o morti (art. 90 cpv. 4 LCStr).

Dalla loro valutazione emerge che queste misure hanno indubbi effetti positivi sulla sicurezza stradale, ma anche ripercussioni indesiderate²⁵, quali la comminazione involontaria, in determinati casi, di sanzioni eccessive per via della discrezionalità limitata dei giudici. Anche se nelle sentenze 142 IV 137 del 1 giugno 2016 e 6B_24/2017 del 13 novembre 2017 il Tribunale federale ha stabilito, contrariamente a una sua precedente decisione²⁶, che nel caso di un eccesso di velocità ai sensi della LCStr non sussiste necessariamente il reato di guida spericolata in sola forza della legge, il margine di apprezzamento limitato permette ai giudici unicamente di valutare se la persona in questione abbia superato i limiti di velocità intenzionalmente o per negligenza, astenendosi in quest'ultimo caso dall'applicare la pena prevista. In circostanze straordinarie, è inoltre possibile che, malgrado l'eccesso particolarmente grave, non sussista necessariamente un rischio elevato di incidente con feriti gravi o morti. La formulazione della disposizione vigente pone tuttavia gli utenti stradali in una situazione di incertezza del diritto, in quanto fa dipendere dall'interpretazione dei giudici la sussistenza automatica o meno del reato in questione. Di qui l'importanza per i giudici di poter sempre esaminare liberamente tutte le caratteristiche della fattispecie per pronunciare sentenze eque.

¹⁷ Il Consiglio federale non ha ancora posto in vigore le misure concernenti la formazione complementare obbligatoria, gli apparecchi per la registrazione dei dati e gli elitometri blocca-motore (art. 16e e 17a LCStr nella versione del 15 giugno 2012, RU 2012 6291, in particolare 6297 seg.).

¹⁸ Iniziativa parlamentare Buttet 14.438 dell'8 settembre 2014 «Basta con i poliziotti in prigione!», mozione Zanetti 14.3792 del 24 settembre 2014 «Migliorare la legislazione sulla circolazione stradale in relazione agli interventi d'emergenza», mozione Chopard-Acklin 14.3800 del 24 settembre 2014 «Migliorare la legislazione sulla circolazione stradale in relazione agli interventi d'emergenza», mozione Guhl 14.3876 del 25 settembre 2014 «Limite alcolemico. Pompieri di milizia e personale non in servizio durante operazioni di soccorso equiparati agli altri automobilisti», mozione Wobmann 14.4229 del 12 dicembre 2014 «Revoca del divieto di segnalare la presenza di radar», mozione Gschwind 15.3125 del 12 marzo 2015 «Via sicura. Ristabilire la proporzionalità delle sanzioni penali e amministrative», iniziativa parlamentare Regazzi 15.413 del 17 marzo 2015 «Via sicura. Rimozione rapida degli eccessi e degli effetti collaterali indesiderati del reato di pirateria della strada», iniziativa parlamentare Ador 15.500 del 18 dicembre 2015 «Via Sicura. No a una triplice sanzione!», iniziativa parlamentare Rieder 17.413 del 14 marzo 2017 «Via sicura. Ritorno alla ragione!».

¹⁹ Postulato CTT-S 16.3267 del 14 aprile 2016 «Valutazione di Via sicura».

²⁰ Rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura, consultabile all'indirizzo www.parlament.ch, > 16.3267 > Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses.

²¹ Mozione CTT.S 17.3632 del 29 agosto «Via sicura. Adattamenti».

²² FF 2011 5571; si veda inoltre il messaggio concernente l'iniziativa popolare «Protezione contro i conducenti spericolati» del 9 maggio 2012, FF 2012 4831.

²³ FF 2012 8105

²⁴ RU 2012 6291

²⁵ Si veda in merito il rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura.

²⁶ Sentenza del TF 1C_397/2014 del 20 novembre 2014.

I reati di guida spericolata sono inoltre puniti con una pena detentiva di almeno un anno e, anche qualora fosse giustificato dalle circostanze concrete del caso specifico, i giudici non possono comminare sanzioni meno severe. La fattispecie della messa in pericolo della vita altrui secondo l'articolo 129 del Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937²⁷ (CP), che come quella della guida spericolata tutela il bene giuridico della vita, non prevede per contro alcuna pena detentiva minima, cosa che secondo quanto proposto dal Consiglio federale nel suo messaggio del 25 aprile 2018 concernente l'armonizzazione delle pene e l'adeguamento del diritto penale accessorio alla nuova disciplina delle sanzioni rimarrà tale anche in futuro²⁸. Nella prassi appare talvolta sproporzionata anche la revoca della licenza di condurre di almeno due anni se il reato è commesso per la prima volta da un conducente incensurato e soddisfa appena i criteri oggettivi della fattispecie.

Nel suo rapporto di valutazione del 28 giugno 2017 il Consiglio federale propone pertanto di adeguare le misure relative alla guida spericolata²⁹, criticate anche dalla dottrina giuridica³⁰. L'attuazione delle modifiche proposte dal Consiglio federale è richiesta anche dal Parlamento, i cui rappresentanti hanno presentato diversi interventi respinti³¹, ritirati³² o tolti di ruolo³³ a seguito della trasmissione della mozione CTT-S 17.3632 del 29 agosto 2017 «Via sicura. Adattamenti».

In Svizzera, tra il 2013 e il 2018 sono state complessivamente emesse 2021 condanne per guida spericolata³⁴.

1.3.3.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Il presente progetto è volto a rendere più eque le misure in materia di guida spericolata, evitando casi di rigore non voluto. L'attuale dettato della legge, infatti, lascia intendere che il reato si applichi automaticamente quando vengono superati i limiti di velocità menzionati nella LCStr, e questo anche se non sussiste un elevato rischio di incidente con feriti gravi o morti, oppure se si circola a velocità eccessiva in un centro abitato, non intenzionalmente ma per inavvertenza, ad esempio credendo di esserne già usciti. In futuro dal testo della disposizione dovrà risultare chiaro che anche in presenza di eccessi di velocità ai sensi dell'articolo 90 capoverso 4 LCStr occorre esaminare i singoli casi, in linea con la giurisprudenza del Tribunale federale. Deve essere esplicitato che i giudici possono tenere conto delle circostanze del caso concreto e astenersi dall'applicare la fattispecie della guida spericolata se la contravvenzione è dovuta a negligenza o non comporta un forte rischio di incidente con feriti gravi o morti. Inoltre, non è più prevista una pena detentiva minima, ma si potrà infliggere anche solo una pena pecuniaria: i giudici potranno stabilire liberamente la sanzione più idonea al caso concreto, analogamente a quanto previsto per il reato di messa in pericolo della vita altrui (art. 129 CP). Il limite superiore della pena di quattro anni verrà tuttavia mantenuto e con esso il carattere di crimine attribuito alla guida spericolata (art. 10 cpv. 2 CP). Infine, la durata minima di 12 mesi fissata per la revoca della licenza di condurre a chi commette il reato per la prima volta sarà ridotta a sei mesi. In questo modo resta pur sempre almeno due volte più lunga dei tre mesi previsti per una normale contravvenzione grave (art. 16c LCStr), ma potrà, come finora, essere prolungata a discrezione delle autorità esecutive cantonali, a seconda delle circostanze concrete e di eventuali precedenti alla guida. La richiesta principale dell'iniziativa popolare 12.053 «Protezione contro i conducenti spericolati» è pertanto soddisfatta senza modifiche a livello di ordinanza.

²⁷ RS 311.0

²⁸ FF 2018 2345, in particolare 2368.

²⁹ Rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura.

³⁰ Tra i tanti, Wolfgang Wohlers, Alexander Schorro, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, in Aktuelle juristische Praxis (AJP/PJA), 7/2018 (con ulteriori indicazioni).

³¹ Mozione Gschwind 15.3125 del 12 marzo 2015 «Via sicura. Ristabilire la proporzionalità delle sanzioni penali e amministrative».

³² Iniziativa parlamentare Rieder 17.413 del 14 marzo 2017 «Via sicura. Ritorno alla ragione!».

³³ Iniziativa parlamentare Regazzi 15.413 del 17 marzo 2015 «Via sicura. Rimozione rapida degli eccessi e degli effetti collaterali indesiderati del reato di pirateria della strada».

³⁴ Fonte: Ufficio federale di statistica, Statistica delle condanne penali; 2013: 52 persone, 2014: 302 persone, 2015 416 persone, 2016: 409 persone, 2017: 417 persone, 2018: 425 persone; tabella consultabile all'indirizzo www.bfs.admin.ch > Trovare statistiche > Diritto e giustizia > Giustizia penale > Sentenze

1.3.3.2. Obbligo di regresso dell'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore

1.3.3.2.1. Situazione iniziale

Il Parlamento aveva deciso di rendere obbligatorio il regresso degli assicuratori di responsabilità civile per veicoli a motore nell'estate del 2012, nel quadro del programma di sicurezza stradale «Via sicura»³⁵. All'epoca, il Consiglio federale aveva proposto al Parlamento di obbligare in generale gli assicuratori a riversi sull'autore dell'incidente se questi aveva causato il danno per negligenza grave (cfr. messaggio del 20 ottobre 2010 concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale³⁶) al fine di evitare che, in una tale situazione, vi rinunciassero contro un modesto aumento del premio, lanciando così segnali in contrasto con gli interessi della sicurezza stradale. Il Parlamento aveva tuttavia limitato l'obbligo, entrato in vigore il 1° gennaio 2015, ai danni cagionati da incidenti dovuti alla guida in condizioni di inabilità o a eccessi di velocità (art. 65 cpv. 3 LCStr).

Nel rapporto del 28 giugno 2017³⁷ il Consiglio federale ha proposto di riconvertire l'obbligo di regresso in un diritto. L'obbligo non ha dimostrato di avere alcun beneficio effettivo per la sicurezza stradale ed è di dubbia adeguatezza, essendo limitato ai casi di inabilità alla guida e di guida spericolata. Questi crimini stanno tuttavia perdendo importanza come cause d'incidentalità rispetto ad altre infrazioni, quali ad esempio la disattenzione e la distrazione, che, insieme a numerose altre contravvenzioni commesse per negligenza grave, non comportano l'obbligo di regresso, per cui le assicurazioni possono continuare a rinunciare in cambio di un innalzamento del premio. Questa regolamentazione differenziata non è appropriata, motivo per cui, oltre alla mozione CTT-S 17.3632 del 29 agosto 2017 «Via sicura. Adeguamenti» trasmessa, anche l'iniziativa parlamentare Addor 15.500 del 18 dicembre 2015 «Via Sicura. No a una triplice sanzione!» ritirata in vista della presente revisione della LCStr, chiedeva di riconvertire detto *obbligo* in un *diritto*.

1.3.3.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

L'obbligo di regresso sarà riconvertito in diritto di regresso, ripristinando di fatto la regolamentazione antecedente «Via sicura» in base alla quale gli assicuratori possono rivalersi sull'autore dell'incidente in caso di danni causati per negligenza grave (art. 65 cpv. 3 P-LCStr in combinato disposto con art. 14 cpv. 2 della legge del 2 aprile 1908³⁸ sul contratto d'assicurazione, LCA). Tale modifica consente di rendere più accettabile il programma «Via sicura» senza ridurne i benefici per la sicurezza stradale.

1.3.3.3. Etilometri blocca-motore e apparecchi per la registrazione dei dati (scatole nere)

1.3.3.3.1. Situazione iniziale

Nell'estate 2012, nel quadro del programma di sicurezza stradale «Via sicura», il Parlamento ha deciso che le persone cui è stata revocata la licenza di condurre a tempo indeterminato perché ripetutamente trovate al volante in stato di ebbrezza e quelle cui è stata revocata per almeno dodici mesi oppure a tempo indeterminato per una o più violazioni dei limiti di velocità possono rispettivamente guidare, nei cinque anni successivi al nuovo rilascio della licenza, solo veicoli a motore dotati di un etilometro blocca-motore o di scatola nera (art. 17a LCStr nella versione del 15 giugno 2012³⁹). Tali misure, entrambe volte a evitare le recidive⁴⁰, non sono ancora state poste in vigore dal Consiglio federale.

I lavori preparatori mostrano tuttavia che l'attuazione pratica dei due provvedimenti comporterebbe un onere eccessivo in rapporto alla loro utilità, con costi di sviluppo e di implementazione troppo elevati rispetto

³⁵ RU 2012 6291, in particolare 6302.

³⁶ FF 2010 7455, in particolare 7486.

³⁷ Rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura.

³⁸ RS 221.229.1

³⁹ RU 2012 6291, in particolare 6298 seg.

⁴⁰ Messaggio del 20 ottobre 2010 concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale, FF 2010 7455, in particolare 7478 seg.

all'esiguo gruppo di possibili interessati⁴¹. Nel rapporto sulla valutazione di Via sicura⁴² il Consiglio federale propone quindi di rinunciare agli etilometri blocca-motore e alle scatole nere, come richiesto anche dalla mozione CTT-S 17.3632 del 29 agosto 2017 «Via sicura. Adeguamenti».

1.3.3.3.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le suddette misure saranno eliminate: quella relativa alle scatole nere era stata posta in discussione⁴³ dal Consiglio federale nel 2008, ovvero oltre dieci anni fa, nel quadro della procedura di consultazione su «Via sicura»⁴⁴; l'introduzione degli etilometri era stata richiesta dai partecipanti alla stessa consultazione. Da allora il numero di incidenti gravi è tuttavia diminuito di un quinto, con un forte calo in particolare di quelli provocati dalla velocità e dall'alcool (poco più del 28 per cento e circa il 32 per cento)⁴⁵, annullando così l'effetto che si intendeva ottenere con i due provvedimenti. Inoltre, le persone cui è revocata la licenza a tempo indeterminato per guida in stato di ebbrezza o per guida spericolata la riottengono solo se dimostrano, mediante una perizia medica o psicologica, di aver superato il loro problema di dipendenza o di comportamento e di essere quindi idonee alla guida. Attestando l'idoneità alla guida, il perito esclude che vi sia una ricaduta, per cui l'utilità aggiuntiva delle misure previste risulta scarsa. L'onere è in confronto elevato, in primo luogo per i costi derivanti dallo sviluppo delle misure, ad esempio quelli legati all'elaborazione dei requisiti degli apparecchi o delle disposizioni legali sulla protezione dei dati per l'utilizzo e l'analisi degli stessi⁴⁶. In un secondo tempo si avrebbero i costi connessi all'esercizio, ad esempio per la certificazione degli apparecchi o l'attuazione delle misure da parte delle autorità cantonali. Né i primi né i secondi possono essere addossati agli automobilisti coinvolti, per lo meno non interamente. Infine, le misure potrebbero all'atto pratico arrecare danni sproporzionati ai soggetti interessati, ad esempio nel caso in cui il datore di lavoro non possa o non voglia equipaggiare i veicoli aziendali con uno di questi dispositivi, così che non potrebbero esercitare la propria professione per un periodo di cinque anni.

1.3.4. Mozioni Nantermod 16.3066 del 9 marzo 2016 – Taxi, noleggio con conducente e Uber, Per una concorrenza più leale e Derder 16.3068 del 9 marzo 2016 – Adeguare la legge sulla circolazione stradale alle nuove offerte

1.3.4.1. Situazione iniziale

Le mozioni Nantermod 16.3066 e Derder 16.3068 trasmesse dal Parlamento nel 2016 riguardano il trasporto professionale di persone con automobili ed entrambe incaricano il Consiglio federale di proporre un adeguamento della legislazione federale alle nuove offerte nel settore dei servizi di noleggio con conducente.

La mozione Nantermod chiede, nello specifico, che il trasporto professionale di persone con automobili sia assoggettato alle disposizioni ordinarie della LCStr e alla legislazione sul lavoro e che l'ordinanza del 6 maggio 1981⁴⁷ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2) non sia più applicabile ai conducenti professionali di automobili, in modo da evitare che i nuovi servizi godano di fatto di un vantaggio competitivo ingiustificato.

La mozione Derder chiede, dal canto suo, di adeguare la legislazione federale alle nuove offerte nel settore dei trasporti, in particolare ai servizi di noleggio con conducente e alle piattaforme digitali, e incarica il Consiglio federale di esaminare tutte le possibilità disponibili a livello federale per far fronte a tali fenomeni, non da ultimo quella di una modifica radicale dell'OLR 2, proponendo al Parlamento strumenti che permettano di

⁴¹ Nel 2017 la misura relativa all'etilometro blocca-motore avrebbe riguardato circa 2500 persone, quella relativa alle scatole nere circa 1500. Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA).

⁴² Rapporto del Consiglio federale del 28 giugno 2017 sulla valutazione di Via sicura.

⁴³ Progetto della consultazione, consultabile all'indirizzo: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2008 > DATEC > Via sicura; Programma d'intervento della Confederazione per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere.

⁴⁴ Rapporto sui risultati della procedura di consultazione su Via sicura; Programma d'intervento della Confederazione per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere, consultabile all'indirizzo: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2008 > DATEC.

⁴⁵ Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA).

⁴⁶ Si veda art. 17a cpv. 6 LCStr nella versione del 15 giugno 2012, RU 2012 6291, in particolare 6298.

⁴⁷ RS 822.222

seguire l'evoluzione verosimile di tali offerte e la loro presumibile estensione a settori meno professionali di car sharing.

La mozione Nantermod formula pertanto richieste più avanzate rispetto a quella presentata da Derder.

1.3.4.2. Proposta di rinuncia a una nuova normativa e relativa motivazione

Il Consiglio federale aveva programmato di attuare entrambe le mozioni nel quadro della presente revisione della LCStr e a tale effetto aveva elaborato un progetto di modifica improntato alla più dettagliata mozione Nantermod. Il progetto prevedeva l'abolizione nella LCStr della competenza attribuita al Consiglio federale di emanare prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti di autoveicoli per il trasporto di persone dotati di al massimo nove posti a sedere, incluso quello dell'autista. In seguito a questa modifica sarebbero decaduti, in particolare per i tassisti, gli obblighi derivanti dall'OLR 2, quali il rispetto dei tempi di lavoro e di riposo e l'equipaggiamento del veicolo con tachigrafo.

Il progetto, presentato a inizio 2019 alle autorità esecutive e alle associazioni interessate in occasione di diverse manifestazioni, è stato respinto dalla maggior parte dei partecipanti, temendo che l'abrogazione delle disposizioni dell'OLR 2 relative al trasporto professionale di persone con automobili potesse avere ripercussioni negative in particolare sulla sicurezza stradale e sulla protezione dei lavoratori nel settore dei taxi tradizionali. Da quando sono state trasmesse le mozioni si è inoltre constatato un mutamento nelle condizioni relative alle offerte di noleggio con conducente e alle piattaforme online, in seguito al quale diversi Cantoni hanno già avviato procedure legislative volte a disciplinare le nuove offerte di noleggio con conducente, che potrebbero essere compromesse dal progetto di revisione della Confederazione. Inoltre, da quando, nel 2018, è stato soppresso il servizio Uber Pop e Uber impiega conducenti autorizzati al trasporto professionale di persone, le condizioni di concorrenza fra gli operatori di taxi tradizionali e i nuovi servizi di trasporto si sono riequilibrate.

Vista l'ampia opposizione degli interessati, la proposta per l'attuazione delle due mozioni avrebbe trovato scarso consenso in sede di consultazione. Alla luce degli sviluppi più recenti non è più neppure possibile sostenere che i nuovi servizi beneficino di un vantaggio concorrenziale ingiusto. Il Consiglio federale ha pertanto deciso di escludere dalla presente revisione l'attuazione delle mozioni Nantermod e Derder, commissionando invece uno studio che affronti in modo approfondito la tematica dei nuovi servizi di trasporto stradale e gli sviluppi attesi nel settore e illustri le possibilità di una modifica normativa, ponendo particolare attenzione sulla promozione del car pooling. Lo studio fornirà le basi per decidere se e in che misura adeguare la legislazione vigente, considerando che una modifica meno drastica dell'abrogazione dell'OLR 2 potrebbe verosimilmente avvenire a livello di ordinanza. La procedura delineata risponde alle richieste formulate nella mozione Derder, dove si suggerisce in particolare la stesura di un rapporto sul settore.

1.4. Altre necessità di intervento

1.4.1. D deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale

1.4.1.1. Situazione iniziale

L'articolo 2 capoverso 2 LCStr (secondo periodo) vigente prevede che il Consiglio federale disciplini i dettagli relativi al divieto di circolazione notturna e domenicale, senza specificarne la competenza di stabilire deroghe. Le deroghe al riguardo disciplinate nell'ordinanza del 13 novembre 1962⁴⁸ sulle norme della circolazione stradale (ONC) vanno oltre la definizione di dettagli.

⁴⁸ RS 741.11

1.4.1.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La competenza del Consiglio federale di stabilire deroghe al suddetto divieto, già prevista nella legge fino al 2001, torna ad essere esplicitamente menzionata. L'esenzione dal divieto serve a diversi scopi (ad es. consentire interventi urgenti di pompieri, protezione civile e servizio sanitario nonché la circolazione di veicoli d'epoca in occasioni particolari, garantire il servizio universale della Posta, il trasporto di generi alimentari deperibili e di materiale circense e fieristico) e soddisfa anche esigenze politiche.

1.4.2. Configurazione dei passaggi pedonali

1.4.2.1. Situazione iniziale

Nel 2012⁴⁹ il Parlamento aveva obbligato il Consiglio federale a emanare, in collaborazione con i Cantoni, «prescrizioni riguardanti l'assetto e le caratteristiche dei passaggi pedonali» (art. 6a cpv. 2 LCStr) in reazione a una serie di incidenti ai danni di pedoni. In merito non era stata però condotta alcuna consultazione. Dopo l'entrata in vigore della disposizione il 1° gennaio 2013 e in sede di preparazione dell'ordinanza sui passaggi pedonali, i Cantoni si erano tuttavia chiaramente espressi contro un'ingerenza della Confederazione nella loro sovranità in ambito stradale, inducendo il Consiglio federale a rinunciare a una regolamentazione in materia e ad optare invece per una revisione della norma dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)⁵⁰ esistente, che illustra nel dettaglio come configurare i passaggi pedonali per garantire la massima sicurezza possibile.

1.4.2.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

L'obbligo del Consiglio federale di emanare prescrizioni sulla configurazione dei passaggi pedonali è abolito.

L'esigenza di una regolamentazione uniforme al riguardo e di un livello di sicurezza elevato in tutta la Svizzera può essere soddisfatta anche mediante la norma sui passaggi pedonali rivista dalla VSS nel 2016 in collaborazione con esperti sia cantonali che federali. La norma, che descrive nel dettaglio come configurare i passaggi pedonali per garantirne un utilizzo sicuro, è già applicata dalle autorità cantonali. In caso di strutture non conformi non sussiste illegalità; ciononostante, la realizzazione di passaggi pedonali sicuri è garantita in quanto i proprietari delle strade devono dimostrare di aver adempiuto al loro dovere di diligenza.

1.4.3. Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito

1.4.3.1. Situazione iniziale

Dal 1° aprile 2016 le corse di formula E non sono più sottoposte al divieto di effettuare gare di velocità su circuito alla presenza di pubblico. Il Consiglio federale ha stabilito tale deroga a livello di ordinanza, limitandone l'applicabilità a un periodo di cinque anni (art. 94 cpv. 3 lett. e ONC; la limitazione temporale è stata prorogata dal decreto federale del 20.5.2020⁵¹) e incaricando contestualmente il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di sancirla adeguatamente nella LCStr.

1.4.3.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La competenza del Consiglio federale di prevedere deroghe al divieto di effettuare gare di velocità su circuito è estesa. Oltre alle esigenze in materia di sicurezza ed educazione stradali, dovrà tenere conto anche di quelle ambientali.

⁴⁹ RU 2012 6291, in particolare 6292.

⁵⁰ SN 640 241 «Attraversamenti per pedoni e biciclette».

⁵¹ <https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa/comunicati-stampa-consiglio-federale.msg-id-79193.html>

Le gare su circuito escluse dal divieto diverranno, come le manifestazioni motoristiche e ciclistiche su strade pubbliche, degli eventi soggetti ad autorizzazione, il cui rilascio spetterà alle autorità cantonali.

In tal modo si creano basi legali sufficienti per la deroga prevista nell'ONC per le gare di Formula E, della quale potrà essere abolita la durata limitata. In base alle disposizioni ONC vigenti, l'autorizzazione di corse di Formula E deve essere vincolata a condizioni, tra cui la definizione obbligatoria di una velocità massima adeguata al circuito e ai veicoli.

Le competizioni di Formula E sono esposte a rischi per la sicurezza analoghi a quelli della Formula 1. In considerazione delle severe misure di sicurezza preventive e dei miglioramenti compiuti dalla tecnologia dei veicoli impiegati negli sport motoristici, dal punto di vista della sicurezza stradale non ci sono più motivi contrari allo svolgimento di gare su circuito con veicoli a combustione.

Nel 2011 il Parlamento aveva respinto l'abolizione generale del divieto di effettuare corse automobilistiche per motivi di tutela ambientale, in particolare per via delle emissioni sonore. Essendo tuttavia le gare del campionato di Formula E nettamente meno rumorose delle corse su circuito classiche, il Consiglio federale ritiene giustificato trattarle in maniera differenziata.

L'autorizzazione delle gare di formula E mira inoltre a promuovere la Svizzera come polo di ricerca nel settore della mobilità elettrica. Il che contribuirà non solo a rendere la tecnologia dei motori più pulita ed ecocompatibile, ma dovrebbe avere anche ricadute positive per il turismo e l'economia delle località sede dei circuiti.

Per tutti questi motivi non viene proposto di abrogare il divieto in questione, ma solo di estendere la competenza del Consiglio federale di disciplinare deroghe al riguardo.

1.4.4. Sanzioni penali per infrazioni con veicoli con potenza o velocità minime

1.4.4.1. Situazione iniziale

Le sanzioni per le infrazioni commesse con veicoli di potenza o velocità minime sono molto severe. Dal 2012, ad esempio, chi guida un ciclomotore senza licenza di condurre è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria (art. 95 cpv. 1 lett. a LCStr), mentre in precedenza si rischiava solo una multa. Questo inasprimento è stato introdotto dal Parlamento in sede di attuazione dell'iniziativa parlamentare Heer 08.421 del 20 marzo 2008 «Modifica della legge sulla circolazione stradale», ma non voleva in origine essere tale. Lo scopo dell'iniziativa era quello di prevedere sanzioni identiche per la guida senza licenza di condurre e con licenza revocata. Nella redazione della modifica non si era tuttavia considerato il fatto che con la nuova formulazione tali sanzioni si sarebbero applicate anche ai motorini.

Inoltre, le infrazioni commesse con veicoli di potenza o velocità minime e con veicoli senza motore sono disciplinate in maniera diversa nonostante i veicoli siano spesso molto simili. Ad esempio, a chi sottrae una bici elettrica lenta per farne uso può essere inflitta una pena detentiva fino a tre anni oppure una pena pecuniaria, mentre se l'oggetto del furto è una bicicletta classica può essere comminata solo una multa (art. 94 cpv. 1 lett. a e 4 LCStr).

1.4.4.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le infrazioni commesse alla guida di veicoli con potenza o velocità minime saranno sostanzialmente considerate, parimenti a quelle relative a veicoli senza motore (ad es. le biciclette), come contravvenzioni e quindi passibili di una multa di al massimo 10 000 franchi (art. 103 in combinato disposto con art. 106 CP).

Tra i «veicoli con potenza o velocità minime» rientrano ad esempio i ciclomotori (ad es. le e-bike), i carri a mano provvisti di motore, i monoassi e le sedie a rotelle a motore (cfr. anche art. 25 cpv. 1, lett. a e 89 cpv. 1 LCStr), oltre a eventuali veicoli di tendenza ammessi a circolare in futuro aventi velocità massima per costruzione fino a 30 km/h e potenza massima di 2,00 kW. Il Consiglio federale li definirà a livello di ordinanza, in modo da permettere agli utenti di sapere a quali veicoli si applicano le agevolazioni e soddisfare così il prin-

cipio di determinatezza. Una definizione a livello di legge sarebbe fuori della norma e, in considerazione della rapidità con cui vengono sviluppati nuovi veicoli, non permetterebbe di adattare tempestivamente la normativa.

L'applicazione di sanzioni meno severe si giustifica in virtù del rischio minimo che le infrazioni commesse da questi utenti della strada creano per la sicurezza stradale, tanto più se si considera che la guida di tali veicoli non richiede alcuna formazione o solo una formazione rudimentale. Poiché, infine, ciclisti e conducenti di ciclomotori devono rispettare le stesse norme della circolazione, saranno anche puniti allo stesso modo in caso di infrazione.

Le infrazioni gravi commesse da questi utenti della strada, quali le violazioni gravi delle norme della circolazione, continueranno a essere considerate delitti e saranno punite con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria (art. 90 cpv. 2 LCStr).

1.4.5. Competenza dell'USTRA di disporre deroghe a singole disposizioni d'ordinanza in casi specifici

1.4.5.1. Situazione iniziale

Attualmente diverse ordinanze del Consiglio federale concedono all'USTRA la competenza, in casi particolari, di stabilire deroghe a singole disposizioni. Nella sua sentenza 1C_45/2014 del 13 novembre 2014, il Tribunale federale ha tuttavia deciso che non esiste alcuna base legale per farlo: l'articolo 106 capoverso 1 LCStr permette al Consiglio federale di concedere all'USTRA unicamente la competenza di emanare norme generali astratte, ma non disposizioni concrete, individuali o generali che siano.

1.4.5.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Affinché il Consiglio federale possa concedere all'USTRA, nel quadro delle proprie ordinanze, la facoltà non solo di emanare norme generali astratte (prescrizioni), ma anche di decidere nel singolo caso (decisioni) sarà creata una base legale chiara. Gli sviluppi spesso repentini e imprevedibili conosciuti dal trasporto stradale richiedono soluzioni rapide e flessibili. È quanto ha dimostrato ad esempio, nel 2017, la chiusura improvvisa dell'asse ferroviario della Rheintal che ha posto grandi sfide al trasporto merci e cui l'USTRA ha potuto far fronte rapidamente, evitando danni maggiori all'economia svizzera⁵², in virtù della competenza concessagli dal Consiglio federale nell'articolo 97 capoverso 1 ONC.

1.4.6. Competenza del Consiglio federale di concludere trattati con Stati esteri

1.4.6.1. Situazione iniziale

Diversi trattati internazionali si riferiscono alla circolazione stradale; tra questi, rivestono particolare importanza:

- Convenzione dell'8⁵³ novembre 1968 sulla circolazione stradale, Convenzione dell'8 novembre 1968⁵⁴ sulla segnaletica stradale nonché i rispettivi Accordi europei integrativi del 1° maggio 1971⁵⁵;
- Accordo del 20 marzo 1958⁵⁶ concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti delle Nazioni Unite;

⁵² Si veda al riguardo la decisione del 18 agosto 2017 relativa al trasporto combinato non accompagnato in relazione alla chiusura della linea ferroviaria della Rheintal tra Rastatt e Baden-Baden, FF 2017 4994.

⁵³ RS 0.741.10

⁵⁴ RS 0.741.20

⁵⁵ RS 0.741.101, 0.741.201

⁵⁶ RS 0.741.411

- Accordo europeo del 30 settembre 1957⁵⁷ relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose;
- Accordo europeo del 1° luglio 1970⁵⁸ relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada;
- Accordo sui trasporti terrestri⁵⁹ (ATT). Nel quadro di questo accordo la Svizzera ha recepito diversi atti normativi UE in materia di sicurezza stradale, ad esempio sull'introduzione del tachigrafo digitale per i mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone e cose, i controlli sul traffico pesante e il trasporto di merci pericolose su strada e rotaia.

Data la quota relativamente elevata di veicoli e conducenti esteri nel traffico nazionale, la Svizzera è interessata a un'armonizzazione delle prescrizioni a livello internazionale. In ambiti incontestati e in quelli in cui le norme della circolazione stradale sono già uniformate in trattati internazionali, il Consiglio federale deve disporre di un certo margine di manovra e avere la possibilità di concludere accordi anche con Stati che non fanno (più) parte dell'UE, quali il Liechtenstein o il Regno Unito (uscita dall'UE il 31 gennaio 2020), per poter mantenere anche con loro un rapporto armonico.

Le disposizioni di cui all'articolo 106a LCStr riguardano la delega di competenze per la conclusione di trattati internazionali. La regolamentazione giuridica riguardo alla competenza del Consiglio federale in materia è contemplata all'articolo 7a della legge del 21 marzo 1997⁶⁰ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA). Per poter concludere autonomamente accordi internazionali il Consiglio federale necessita di un'autorizzazione esplicita sancita da una legge o da un trattato internazionale approvato dall'Assemblea federale. Negli ultimi anni le basi legali sono cambiate: la regolamentazione vigente, secondo cui il Consiglio federale può concludere accordi internazionali di portata limitata, è interpretata dal legislatore in maniera sempre più restrittiva, tanto che oggi il Consiglio federale non ha più la facoltà di decidere su questioni che fino a qualche anno fa sarebbero state di sua competenza. Da cui la necessità di definire nuove autorizzazioni esplicite nella legge affinché il Collegio possa continuare a decidere in merito a eventuali adeguamenti.

L'articolo 48a LOGA prevede determinati poteri di delega del Consiglio federale nel quadro delle sue competenze per la conclusione di trattati internazionali. Ai sensi di quest'articolo il Consiglio federale può delegare la (sua) competenza a un Dipartimento, senza alcuna limitazione esplicita. La delega a gruppi e uffici federali è invece già limitata dall'impostazione dell'articolo. Per attribuire all'USTRA competenze che vanno oltre il vincolo della «portata limitata» sarebbe quindi necessaria una competenza esplicita. Per quanto riguarda il conferimento di una delega al Dipartimento, invece, il Consiglio federale può decidere liberamente, motivo per cui non sono più necessarie le deleghe al DATEC secondo il diritto vigente (art. 106a cpv. 2 LCStr).

In occasione dell'ultima modifica della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968⁶¹ sulla circolazione stradale e dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT) nonché della conclusione dell'Accordo del 18 giugno 2015⁶² tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein relativo alla circolazione stradale a cura del Consiglio federale, per giustificare la competenza, si era dovuta prendere a base legale, oltre alla LCStr, anche la LOGA. Data l'interpretazione più restrittiva e la modifica della legge, occorre introdurre nella LCStr nuove norme sulle competenze per poter mantenere le competenze del Consiglio federale.

L'8 ottobre 1999 l'Assemblea federale aveva approvato l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)⁶³, autorizzando contemporaneamente il Consiglio federale ad approvarne eventuali modifiche mediante una legge speciale, rinnovata

⁵⁷ RS 0.741.621

⁵⁸ RS 0.822.725.22

⁵⁹ RS 0.740.72

⁶⁰ RS 172.010

⁶¹ RS 0.741.10

⁶² RS 0.741.531.951.4

⁶³ RU 2003 1764

dallo stesso organo il 18 marzo 2016⁶⁴. In un'ottica di semplificazione del diritto federale non appare più opportuno mantenere una legge specifica in proposito.

I pesi e le lunghezze massimi consentiti secondo l'ATT per il traffico transfrontaliero coincidono con i valori attualmente fissati dalla LCStr. Per essere conformi agli interessi della Svizzera e agli obiettivi perseguiti dall'ATT (politica coordinata dei trasporti, considerazione degli interessi di tutela ambientale) le deroghe a pesi e alle lunghezze massimi consentiti in virtù del diritto ambientale devono applicarsi anche nel traffico transfrontaliero. Per questo occorre conferire al Consiglio federale la competenza di approvare la modifica dei pertinenti allegati dell'ATT purché tali deroghe siano limitate ai valori necessari per perseguire gli obiettivi ambientali previsti.

1.4.6.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Nella LCStr viene creata una chiara base legale che conferisce al Consiglio federale la competenza di approvare o proporre modifiche a determinati accordi internazionali elencati nella LCStr e di concludere trattati internazionali sul traffico transfrontaliero motorizzato. La competenza di concludere trattati comprende solo questioni già disciplinate dal Consiglio federale a livello di ordinanza (sul piano nazionale). Nel caso dell'AETR, il Collegio avrà la competenza di proporre esso stesso delle modifiche invece di poter solo approvare proposte di terzi. Considerato che l'AETR riguarda le prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionisti già di sua competenza nel diritto nazionale (art. 56 LCStr), sembra logico che il Consiglio federale possa anche contribuire attivamente al suo ulteriore sviluppo.

1.4.7. Modifica della legge del 18 marzo 2016⁶⁵ sulle multe disciplinari (LMD) – Estensione della responsabilità del conducente alle persone giuridiche

1.4.7.1. Situazione iniziale

Nel quadro di «Via sicura» il Parlamento ha deciso, per ragioni di economia procedurale, che le multe disciplinari possono essere comminate al titolare del veicolo qualora alla polizia non sia nota o non sia dato di conoscere l'identità del conducente. Nel messaggio del 20 ottobre 2010 su «Via sicura»⁶⁶ il Consiglio federale ha precisato espressamente che, in quanto detentrici di un veicolo, saranno chiamate a rispondere di infrazioni di poco conto anche le persone giuridiche, tuttavia senza che il fatto fosse esplicitamente menzionato nella legge.

Nella sua sentenza del 20 giugno 2018⁶⁷, pur riconoscendo che mediante l'articolo 6 LMD del 24 giugno 1970⁶⁸ (LMD abrogata) e l'articolo 7 LMD del 18 marzo 2018⁶⁹ (LMD nuova) il Consiglio federale intendeva effettivamente estendere la responsabilità del titolare anche alle persone giuridiche, il Tribunale federale indicava che in virtù delle disposizioni generali del Codice penale le persone giuridiche possono sostanzialmente essere chiamate a rispondere solo di crimini e delitti. Per quanto riguarda le infrazioni, la giurisprudenza del Tribunale federale prevede che possano essere ritenute responsabili solo in virtù di una base legale esplicita, che però non sussiste dal momento che la LMD vigente non contempla una tale responsabilità delle imprese in caso di multe disciplinari.

1.4.7.2. La nuova normativa proposta e relativa motivazione

L'articolo 7 LMD sarà integrato precisando che il titolare del veicolo cui comminare una multa disciplinare può essere sia una persona fisica sia giuridica. La modifica è ritenuta giustificata dal Consiglio federale, essendo gli importi delle multe disciplinari compresi tra 10 e 260 franchi per contravvenzione. La persona giuridica ha infatti la possibilità di organizzarsi in modo da sapere chi guidasse il veicolo della società in un

⁶⁴ RS 822.22, legge federale che autorizza il Consiglio federale ad approvare emendamenti all'Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR).

⁶⁵ RS 314.1

⁶⁶ FF 2010 7455, in particolare 7493 seg.

⁶⁷ Sentenza del TF 6B_252/2017 del 20 giugno 2018.

⁶⁸ RU 1972 666

⁶⁹ RS 314.1

dato momento e segnalare il conducente alla polizia: se non lo fa o non è in grado di farlo, l'onere che deriverebbe alle autorità incaricate del perseguimento penale per determinare l'identità del conducente risulterebbe del tutto sproporzionato rispetto all'importo delle multe.

1.5. Diritto comparato, in particolare rapporti con il diritto europeo

Il progetto di legge è conforme alle prescrizioni internazionali ed è garantita la compatibilità con il diritto europeo.

- Guida autonoma:

Diversi Paesi, quali ad esempio l'Austria, la Gran Bretagna, la Francia, il Giappone e il Belgio, hanno già introdotto prescrizioni per lo svolgimento di esperimenti con veicoli dotati di un sistema di automazione. In Germania e in alcuni Stati americani sono inoltre state emanate disposizioni per l'utilizzo regolare di veicoli a guida autonoma, mentre in altri Paesi sono in corso i preparativi necessari ad adeguare la legislazione in funzione di tali veicoli.

- Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito:

Oltre alla Svizzera quasi nessun altro Stato vieta le gare di velocità su circuito: ampliando la competenza del Consiglio federale di stabilire deroghe a tale divieto si compie un passo di avvicinamento alla regolamentazione di altri Paesi.

1.6. Attuazione

Le disposizioni possono essere attuate con gli strumenti federali e cantonali disponibili. Questioni interessate:

- Guida autonoma:

L'articolo 25a P-LCStr costituisce il fondamento giuridico per poter disporre deroghe specifiche per i veicoli a guida autonoma. Su questa base saranno create a livello di ordinanza specifiche disposizioni esecutive materiali relative all'utilizzo e all'immatricolazione allineate alla normativa internazionale.

La delega al Consiglio federale è dettata innanzitutto dalla forte dipendenza dal diritto internazionale in questo ambito. Il quadro legislativo si basa sulla regolamentazione internazionale attesa, dove sussiste tuttavia ancora grande incertezza riguardo ai requisiti dei sistemi di automazione necessari per sollevare i conducenti dagli obblighi di attenzione e di controllo del veicolo o addirittura sostituire in pieno il conducente, e soprattutto alle modalità per dimostrarne la sicurezza. Non appena definite e disciplinate sul piano internazionale, tali questioni saranno recepite nella legislazione nazionale.

Per acquisire ulteriori conoscenze riguardo a queste nuove tecnologie o in caso di ritardi nella regolamentazione a livello internazionale, si potrebbe ipotizzare di introdurre previamente delle disposizioni nazionali, ispirandosi ad esempio alla normativa tedesca entrata in vigore il 21 giugno 2017⁷⁰, la quale prevede in particolare che i veicoli dotati di sistemi di automazione non ancora descritti in prescrizioni internazionali o non conformi alle stesse possano essere approvati in un primo momento a livello nazionale, purché i sistemi:

⁷⁰ § 1a -1c della legge sulla circolazione stradale tedesca (Strassenverkehrsgesetz, StVG)

- riconoscano automaticamente i propri limiti e invitino con sufficiente anticipo il conducente a riprendere il controllo del veicolo;
- osservino le norme della circolazione in vigore e riconoscano e rispettino i segnali stradali orizzontali e verticali;
- siano bypassabili e disattivabili; e
- segnalino un utilizzo contrario alla descrizione del sistema.

Secondo tale normativa i conducenti sono tenuti a utilizzare il sistema conformemente alla sua destinazione. Durante l'impiego, possono distogliere l'attenzione dalla strada, ma devono essere pronti a riprendere il controllo del veicolo se richiesto dal sistema o qualora sia chiaro che non sussistono più le condizioni necessarie per un suo uso conforme. La normativa prevede inoltre che le disposizioni siano valutate ogni due anni e se necessario adattate. Può dunque essere intesa come una sorta di normativa sperimentale che si evolve di pari passo con la tecnologia e l'esperienza.

L'approccio tedesco sembra essere attuabile anche in Svizzera, tuttavia occorre considerare i possibili sviluppi tecnologici di qui all'introduzione di un'eventuale normativa nazionale, ovvero fino all'attuazione a livello di ordinanza, che a seconda della situazione potrebbero anche richiedere un esonero generale dagli obblighi di guida.

Un'altra possibilità da esaminare è quella di autorizzare in Svizzera, in alternativa o a complemento di una normativa generale, un esonero più ampio per sistemi specifici, da applicare inizialmente a sistemi con requisiti e rischi relativamente ridotti come il «traffic jam pilot», che può essere attivato solo in condizioni predefinite e fino a una velocità massima di 60 km/h. Le sfide tecniche sono in questo caso piuttosto moderate in quanto l'autostrada, per cui è concepito, presenta un'infrastruttura standardizzata, vieta l'accesso agli utenti non motorizzati e permette di orientarsi sul veicolo che precede. Di conseguenza solo in rari casi si rende necessario riprendere il controllo manuale nonostante il persistere della situazione di coda, e anche qualora il conducente non dovesse reagire alle richieste del sistema, il veicolo attiverà le luci di emergenza e rallenterà fino ad arrestarsi. In tali condizioni la probabilità di un incidente resta relativamente bassa e, data la velocità ridotta, anche le conseguenze di un eventuale sinistro risultano notevolmente ridimensionate. Esperienze di questo tipo permetterebbero di acquisire conoscenze preziose sui veicoli a guida autonoma con un rischio limitato.

Nell'articolo 25b capoverso 1 P-LCStr sono definite le informazioni minime che devono essere indicate dal registratore di modalità di guida. Nell'ordinanza il Consiglio federale stabilirà nel dettaglio i dati necessari a garantire la tracciabilità, tra cui le coordinate temporali e geografiche, in modo da identificare la persona alla guida in un dato momento e determinare se un incidente o un'infrazione siano stati causati da guasti tecnici. Poiché la disposizione fissa solo requisiti minimi, sarà possibile porre anche ulteriori condizioni. Per ricostruire un incidente si potrebbe inoltre ricorrere a un registratore della distanza residua, che in caso di sistema di automazione attivato sarebbe utile per determinarne la causa ed eventualmente ricavare informazioni in merito a eventuali difetti del sistema.

L'accesso del titolare del veicolo, così come quello delle autorità esecutive e di terzi ai dati salvati nel dispositivo, sarà precisato a livello di ordinanza, definendo modalità e requisiti concreti di lettura. Essendo ipotizzabili diverse soluzioni tecniche, una regolamentazione più dettagliata sarebbe prematura a questo stadio.

- Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 - Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari:

Il Consiglio federale stabilirà a livello di ordinanza le modalità per ridurre e aumentare senza burocrazia il peso massimo di veicoli a motore o rimorchi e in particolare per garantire in caso di aumento l'idoneità del veicolo al trasporto di carichi maggiori (ad es. capacità di carico degli pneumatici).

- Sanzioni penali per infrazioni con veicoli con potenza o velocità minime:

Il Consiglio federale dovrà definire a livello di ordinanza i «veicoli con potenza o velocità minime», tra cui rientrano ciclomotori (ad es. e-bike lente), carri a mano provvisti di motore, monoassi e sedie a rotelle motorizzate (cfr. anche art. 25 cpv. 1 lett. a e 89 cpv. 1 LCStr), oltre ai veicoli di tendenza eventualmente immatricolati in futuro. Questi veicoli hanno una velocità massima per costruzione di 30 km/h e una potenza di al massimo 2,00 kW.

1.7. Interventi parlamentari

Le modifiche di legge proposte consentono di togliere di ruolo, in quanto liquidati, i seguenti interventi parlamentari:

- 2014 M 13.3572 «Più flessibilità in materia di riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari ai fini di una maggiore efficienza» (N 27.09.2013, S 20.03.2014, Hess)

La mozione incarica il Consiglio federale di adottare misure che consentano di ridurre o aumentare con maggiore flessibilità il peso totale di un veicolo a motore o di un rimorchio. La richiesta è soddisfatta dalla presente revisione di legge (cfr. punto 1.1.3).

- 2016 M 15.3574 «Licenza di condurre in prova. Misure proporzionate contro le infrazioni commesse durante la sua validità» (N 25.9.2015, S 14.06.2016, Freysinger)

La mozione incarica il Consiglio federale di presentare un progetto di legge in cui sia sancito che la licenza di condurre in prova scade solo se la seconda revoca della licenza durante il periodo di prova è dovuta a un'infrazione almeno medio grave o grave. La richiesta è soddisfatta dal Consiglio federale con la presente revisione di legge (cfr. punto 1.1.2).

- 2017 M 17.3049 «Digitalizzazione. Via libera ai veicoli automatizzati e a guida autonoma» (N 16.06.2017, S 11.12.2017, Gruppo liberale radicale)

La mozione incarica il Consiglio federale di creare le basi legali per poter disciplinare a livello di ordinanza l'immatricolazione e la circolazione di veicoli automatizzati e a guida autonoma in modo da consentire al legislatore di procedere agli adeguamenti giuridici necessari per rispondere prontamente agli sviluppi tecnologici e stare al passo con il quadro normativo internazionale. La richiesta è soddisfatta dal Consiglio federale con la presente revisione di legge (cfr. punto 1.2.1).

- 2017 M 17.3191 «Veicoli autonomi. Occorre definire al più presto il quadro legislativo» (N 16.06.2017, S 11.12.2017, Regazzi)

La mozione incarica il Consiglio federale di definire il quadro legislativo applicabile ai veicoli autonomi in Svizzera, disciplinandone in particolare gli aspetti tecnici e giuridici riguardanti l'uso. La richiesta è soddisfatta dal Consiglio federale con la presente revisione di legge (cfr. punto 1.2.1).

- 2018 M 17.3632 «Via sicura. Adeguamenti» (S 11.12.2017, N 27.2.2018, CTT-S)

La mozione incarica il Consiglio federale di presentare un progetto di legge che modifichi le misure di «Via sicura» in modo da: concedere ai giudici un maggiore margine di apprezzamento nel valutare i reati di guida spericolata, abolendo la pena detentiva minima di un anno e riducendo la durata minima della revoca della licenza di condurre; ripristinare il diritto di regresso dell'assicuratore di responsabilità civile al posto dell'obbligo di regresso; rinunciare all'attuazione delle misure relative agli apparecchi per la registrazione dei dati e agli etilometri blocca-motore. La richiesta è soddisfatta dalla presente revisione di legge (cfr. punto 1.1.1).

- 2018 M 17.4039 «Eliminare le barriere legislative all'introduzione dei veicoli a guida autonoma» (N 16.03.2018, S 27.09.18, Gruppo verde liberale)

La mozione incarica il Consiglio federale di eliminare le barriere legislative all'introduzione dei veicoli a guida autonoma una volta comprovata la loro sicurezza. In questo ambito la LCStr deve in particolare: disciplinare le condizioni alle quali è permesso togliere le mani dal volante; prevedere la possibilità di regresso delle assicurazioni nei confronti dei costruttori in caso di eventuali problemi tecnici del veicolo; autorizzare i veicoli a riprendere e salvare immagini dell'ambiente circostante mediante sensori e telecamere. La richiesta è soddisfatta dalla presente revisione di legge (cfr. punto 1.2.1).

2 Commento ai singoli articoli

2.1 Legge sulla circolazione stradale

Art. 2 cpv. 2

La presente disposizione costituisce un'esplicita base legale per disciplinare a livello di ordinanza le deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale.

Art. 6° cpv. 2

Il capoverso 2 è abrogato. La configurazione dei passaggi pedonali resta dunque, come prima dell'entrata in vigore dell'articolo 6a capoverso 2 LCStr, di sola competenza dei Cantoni, che si rifanno alle norme applicabili in questo ambito (cfr. punto 1.2.2).

Art. 6 cpv. 4

Adeguamento redazionale. La prassi mostra che la disposizione concernente la responsabilità dell'addetto alla sicurezza si presta ad essere interpretata in maniera diversa nelle tre versioni linguistiche. Riformulando il testo, la funzione di addetto alla sicurezza, inteso come interlocutore per le questioni inerenti alla sicurezza stradale, è ora descritta in modo coerente in tutte le lingue, evidenziando al tempo stesso l'obbligo per ciascun Cantone così come per la Confederazione di designare un proprio esperto.

Art. 9 cpv. 2^{bis}

La presente disposizione concede al Consiglio federale la competenza di aumentare i valori massimi di peso e lunghezza stabiliti nel capoverso 1 per i veicoli e le combinazioni di veicoli.

L'entità di tali aumenti non va specificata nella legge, ma a livello di ordinanza e in maniera differenziata, come fatto ad esempio nel regolamento europeo, dove il peso massimo aggiuntivo consentito per veicoli a emissioni zero è fissato a 2 tonnellate e quello per veicoli a propulsione alternativa a 1 tonnellata. Inoltre, invece di stabilire una lunghezza massima per combinazioni di veicoli con cabine di guida aerodinamiche, l'UE sancisce l'obbligo di rispettare le condizioni relative al percorso circolare.

La competenza del Consiglio federale viene tuttavia limitata autorizzandolo ad aumentare i valori sanciti nella legge solo in misura tale da compensare peso e lunghezza aggiuntivi richiesti dall'attrezzatura specifica a tutela dell'ambiente. È inoltre precisato che l'aumento di peso e lunghezza massimi non deve comportare un aumento della capacità di carico (carico utile o volume di carico).

Art. 9 cpv. 3^{bis}

La restrizione secondo cui il peso totale di un veicolo a motore o di un rimorchio può essere modificato solo una volta all'anno oppure in occasione di un cambio di titolare è stralciata, in modo da permettere a

quest'ultimo di modificare in qualsiasi momento la massa a pieno carico del veicolo facendone domanda all'autorità cantonale.

Art. 15° cpv. 3 primo periodo

Il periodo di prova sarà prorogato di un anno solo in caso di revoca della licenza di condurre in prova in seguito a un'infrazione medio grave (art. 16b LCStr) o grave (art. 16c LCStr).

Art. 15 cpv. 4

La licenza di condurre in prova scadrà solo se durante il periodo di prova è commessa un'ulteriore infrazione medio grave o grave.

Ai fini dell'annullamento non è rilevante quale delle due infrazioni sia quella medio grave e quale quella grave: la licenza sarà annullata anche in seguito a infrazioni di uguale entità.

La precisazione secondo cui l'infrazione comporta la revoca della licenza può essere omessa in quanto le infrazioni medio gravi o gravi comportano sempre la revoca (art. 16b e 16c LCStr).

Art. 16c cpv. 2 lett. a^{bis}

A chi viola intenzionalmente norme elementari della circolazione in maniera tale da rischiare fortemente di causare un incidente con feriti gravi o morti (art. 90 cpv. 3 e 4 P-LCStr) sarà revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi. Le autorità esecutive potranno, a loro discrezione, estendere la durata della revoca in funzione delle circostanze concrete del fatto.

Art. 17a⁷¹

La disposizione concernente gli etilometri blocca-motore e gli apparecchi per la registrazione dei dati è abrogata (cfr. punto 1.1.1.3).

Art. 25 cpv. 2 lett. i⁷²

Stralcio conseguente all'abrogazione dell'articolo 17a (etilometri blocca-motore e scatole nere).

IIa Titolo: Guida autonoma

Nella LCStr è introdotto un titolo sulla guida autonoma, che per essere precisi dovrebbe essere «Circolazione con veicoli a guida autonoma», ma viene contratto per semplicità.

Art. 25a Veicoli a guida autonoma

Art. 25a cpv. 1

In primo luogo viene definito il concetto del titolo. Con veicoli a guida autonoma si intendono veicoli in grado di assumere completamente le funzioni di guida, perlomeno in determinate situazioni. Si distinguono pertanto dai veicoli a guida assistita in grado di assumere il comando del veicolo, ma non il controllo completo. La definizione proposta si applica ai veicoli di livello 3-5 secondo la norma SAE J3016. La competenza normativa del Consiglio federale proposta nei capoversi seguenti è tuttavia limitata ai veicoli di livello 3 e 4. I veicoli privi di conducente di livello 5, utilizzabili sempre e ovunque, non richiedono a breve e medio termine alcuna

⁷¹ RU 2012 6291, in particolare 6298 seg.; non ancora in vigore.

⁷² RU 2012 6291, in particolare 6299; non ancora in vigore.

regolamentazione; sono invece oggetto della competenza in materia di sperimentazione ai sensi dell'articolo 25d P-LCStr.

Art. 25a cpv. 2

La presente disposizione conferisce al Consiglio federale la competenza di esonerare i conducenti dagli obblighi di attenzione e controllo del veicolo in caso di attivazione del sistema di automazione.

Il presente capoverso riguarda i veicoli che dispongono di un sistema di automazione in grado di assumere tutte le funzioni di guida in determinate circostanze (ad es. in autostrada in condizioni di bel tempo). Dato il limitato ambito di impiego del sistema, questi veicoli necessitano ancora di un guidatore, degli appositi comandi e di un'omologazione. Non è tuttavia del tutto certo se quest'ultima includa anche i sistemi di automazione. Partendo dai principi di immatricolazione dei veicoli e tenuto conto della rilevanza di questi sistemi per la sicurezza e la fluidità del traffico, si dovrebbe prevedere l'obbligo di un'omologazione specifica che permetta di esonerare i conducenti dai suddetti obblighi di guida. Nel quadro di un'omologazione viene valutato se un componente o un sistema sia conforme ai requisiti tecnici stabiliti. È tuttavia sempre più evidente che i principi di immatricolazione attuali potrebbero arrivare ai propri limiti. Non è chiaro infatti se e come i sistemi di automazione possano essere regolamentati e di conseguenza sottoposti a omologazione, sollevando la questione della funzionalità dell'attuale procedura di immatricolazione e dell'eventuale necessità di un nuovo approccio. Si potrebbe infatti immaginare di autorizzare i sistemi di automazione il cui uso sia connesso all'esonero dei conducenti dagli obblighi di guida non tramite omologazione, bensì ad esempio secondo i principi della legislazione in materia di sicurezza dei prodotti.

Anche se i sistemi di automazione non fossero sottoposti all'obbligo di omologazione, la disposizione proposta garantisce che il Consiglio federale possa e debba, nel quadro della sua regolamentazione, tener conto delle loro funzionalità, dovendo esso stabilire i presupposti per poter sollevare il guidatore dai suoi obblighi ai sensi dell'articolo 31 capoverso 1 LCStr. I limiti entro i quali i conducenti possono essere esentati dagli obblighi di attenzione e controllo del veicolo e svolgere altre attività durante la guida dipendono essenzialmente dalle funzionalità dei sistemi di automazione. La sicurezza stradale dev'essere garantita in ogni momento, il che presuppone il pieno rispetto delle regole di comportamento anche nella modalità automatica. Uno dei principali motivi dell'industria per sviluppare tali sistemi risiede nell'aumento del comfort per i consumatori, che necessita di un'esenzione quanto più ampia dei conducenti dagli obblighi connessi alla circolazione stradale. In una prima fase ciò sarà tuttavia possibile solo limitatamente. Nel caso dei veicoli a guida autonoma oggetto della presente regolamentazione (livelli 3 e 4 con guidatore secondo la norma SAE J3016), il conducente deve infatti riprendere i comandi non appena richiesto dal sistema. Nel livello di automazione più basso (livello 3 secondo la norma SAE J3016) il veicolo non è in grado, in caso di mancata ripresa del comando manuale, di raggiungere autonomamente una condizione di rischio minimo (ad es. fermata controllata sulla corsia di emergenza). L'esonero o meno dagli obblighi di attenzione e controllo del veicolo e l'entità dello stesso dipenderanno, tenendo conto degli aspetti di sicurezza, essenzialmente dal tempo di preavviso concesso dal sistema al conducente per la ripresa del comando. Un esonero più ampio dei conducenti sarà possibile non appena i veicoli a guida autonoma saranno in grado di ridurre al minimo i rischi senza l'ausilio del guidatore (livello 4 secondo la norma SAE J3016).

Oltre all'esonero dei guidatori, si considera la modifica di altre regole di comportamento. In termini di fluidità del traffico occorre puntare a una riduzione della distanza dal veicolo che precede, in particolare se la guida è assunta da un sistema di automazione connesso con altri veicoli e con l'infrastruttura. La competenza di regolamentare la distanza minima in maniera differenziata spetta tuttavia già oggi al Consiglio federale e non richiede pertanto alcuna modifica della legge.

Art. 25a cpv. 3

Il capoverso 3 attribuisce al Consiglio federale la competenza di definire le condizioni di immatricolazione affinché un veicolo privo di conducente possa circolare su determinati tratti.

Il presente capoverso è dedicato ai cosiddetti bus navetta che circolano attualmente in via sperimentale in diverse città svizzere come mezzi di trasporto pubblici e ad altri veicoli privi di conducente di livello 4. Concepiti come veicoli senza conducente, questi bus non dispongono dei tradizionali comandi manuali né di un'omologazione perché lo scopo cui sono destinati non consente di soddisfare tutti i requisiti attuali. Si differenziano dagli altri veicoli di livello 3 e 4 di cui al capoverso 2 per il fatto di essere destinati a percorrere l'intero tragitto senza conducente e da quelli di livello 5 per non essere in grado di circolare ovunque e in qualsiasi condizione.

Al momento non è ancora possibile prevedere le modalità di immatricolazione dei veicoli senza conducente di livello 5 (cfr. anche commenti al cpv. 2). Nelle fasi sperimentali in corso, i bus di livello 4 sono impiegati su un percorso fisso predefinito che costituisce una linea supplementare del trasporto pubblico. Dimostrare che un veicolo può circolare in sicurezza su un tratto preciso e in determinate condizioni è decisamente più semplice che farlo per uno che circoli ovunque e in qualsiasi condizione. Se il percorso è circoscritto, è possibile valutarne in dettaglio pericoli e difficoltà e verificare l'idoneità del veicolo in rapporto ad essi. La sicurezza del veicolo potrebbe essere messa alla prova autorizzando inizialmente un esercizio sperimentale in cui sia sempre presente un conducente di sicurezza che ne monitori il comportamento e all'occorrenza intervenga, ad esempio arrestandolo. Se risultasse che il mezzo può percorrere un determinato tratto con sufficiente sicurezza e affrontare anche situazioni eccezionali senza l'intervento umano, si potrebbe autorizzarne la circolazione autonoma sul tratto in questione.

È essenziale che le condizioni richieste siano soddisfatte su tutti i tratti percorsi da un veicolo privo di conducente (ad es. bus, automobili, autocarri, robot di consegna ecc.), nel qual caso un'autorizzazione può comprendere anche tratti più lunghi o un certo numero di tratti (ad es. zone all'interno di due Comuni, incluso il collegamento stradale tra i due). In tal modo si potrebbero anche porre le basi per attivare sistemi di trasporto a chiamata.

Art. 25a cpv. 4

La presente disposizione definisce le condizioni quadro che il Consiglio federale deve rispettare nel quadro di una regolamentazione ai sensi dei capoversi 2 e 3.

La sicurezza stradale deve essere garantita armonizzando entità dell'esonero del conducente e funzionalità del sistema di automazione. Anche se un veicolo è classificato come di livello 3, il guidatore non può essere sollevato dagli obblighi di attenzione e controllo del mezzo senza che gli sia almeno garantito il tempo sufficiente per riprendere i comandi alla richiesta del sistema. C'è inoltre da chiedersi se un tale esonero sia giustificato nel caso dei veicoli di livello 3 (non essendo escluso che l'obbligo di riprendere rapidamente i comandi non metta in difficoltà il guidatore) e non presupponga piuttosto veicoli di livello 4 in grado di ridurre automaticamente i rischi al minimo qualora il sistema di automazione abbia raggiunto i propri limiti e il conducente non reagisca alla richiesta di riprendere il controllo. Nel qual caso si pone anche la questione di quali siano le condizioni di rischio minime per poter considerare sufficientemente sicuro un veicolo.

La sicurezza stradale presuppone l'affidabilità dei sistemi di automazione anche al verificarsi di particolari situazioni problematiche dovute sia a malfunzionamenti interni (ad es. avaria di singoli sensori) sia a influssi esterni (nebbia, forte pioggia, raffiche di vento). Ad ogni modo il sistema di automazione non deve accrescere il rischio intrinseco legato all'utilizzo del veicolo. Per la sicurezza di funzionamento i sistemi devono essere conformi allo stato della scienza e della tecnica. Attualmente si deve fare riferimento in particolare alla norma ISO 26262, che rappresenta uno standard minimo in materia. I metodi e processi ivi descritti permettono di identificare eventuali rischi non solo di componenti elettrici ed elettronici, ma dell'intero veicolo durante l'intero ciclo di vita e di adottare le necessarie misure di sicurezza.

Considerata la rilevanza dei sistemi di automazione per la sicurezza e la viabilità, assume grande importanza una sufficiente protezione da manipolazioni. A tale riguardo sono particolarmente problematici i dati memorizzati nel sistema dall'esterno, motivo per cui si stabilisce che possano essere trattati solo se ne sono assicurate affidabilità (correttezza) e integrità. Ai fini di una sufficiente protezione da manipolazioni il produttore deve garantire di aver adottato i provvedimenti necessari secondo lo stato della scienza e della tecnica

e che i sistemi siano mantenuti aggiornati dal punto di vista della sicurezza informatica anche dopo l'immissione sul mercato. L'attendibilità dei dati esterni potrebbe ad esempio essere attestata da certificati di editori fidati.

Art. 25b

Nella misura in cui sono sollevati dagli obblighi di guida, i conducenti non sono più responsabili civilmente né penalmente di una violazione al riguardo. Di conseguenza è indispensabile poter determinare a posteriori se in un dato momento fosse alla guida il sistema di automazione o il conducente, se il guidatore non abbia reagito alla richiesta di riprendere il comando oppure se l'evento sia riconducibile a un guasto tecnico del sistema. A tale scopo il veicolo deve essere dotato di un registratore di modalità di guida (cpv. 1) che permetta di ricostruire almeno le seguenti operazioni:

- cambio di comando tra conducente e sistema di automazione;
- richieste di ripresa dei comandi;
- verificarsi di guasti tecnici.

Un registratore di modalità di guida è richiesto anche per veicoli privi di conducente di cui all'articolo 25a capoverso 3 P-LCStr, in quanto in determinate situazioni, come in caso di blocco, è necessario l'intervento umano, ad esempio di un «teleoperatore» che non si trova a bordo del veicolo, ma in una centrale operativa. La necessità di determinare a posteriori se in un dato momento il veicolo fosse guidato dal sistema o da un essere umano sussiste dunque anche per i «bus navetta». Appare sensato anche il rilevamento di guasti, poiché permette di trarre conclusioni sul tipo e di tecnologia utilizzata e relativa affidabilità.

A livello di ordinanza il Consiglio federale definirà nel dettaglio i dati da registrare ai fini della tracciabilità, tra cui in particolare le coordinate temporali e geografiche, essenziali ad esempio per accertare i cambi di guida del veicolo. Inoltre deve disciplinare i termini di conservazione e distruzione dei dati nonché i diritti di accesso delle autorità esecutive e di terzi (in particolare dei conducenti) ai dati (cpv. 3).

Il titolare deve avere pieno accesso a questi dati e la possibilità di estrarli (cpv. 2). Ciò vuol dire che i dati devono essere disponibili in formato leggibile.

Art. 25c

Nella presente disposizione si rimanda al principio della protezione dei dati che implica la protezione da accessi non autorizzati e la conformità dei sistemi di automazione e del registratore di modalità di guida allo stato attuale della scienza e della tecnica.

Art. 25d

Oltre alla competenza normativa del Consiglio federale, è disciplinata anche la competenza di autorizzare deroghe per lo svolgimento di esperimenti con veicoli non conformi in tutte le loro parti alle prescrizioni vigenti in materia di equipaggiamento o che non rispettano tutte le norme della circolazione. Tale competenza si estende anche ai veicoli privi di conducente di livello 5 secondo la norma SAE J3016. Viene inoltre semplificata la procedura di autorizzazione per esperimenti di durata limitata.

La presente disposizione conferisce all'USTRA la competenza di autorizzare esperimenti temporanei con veicoli a guida autonoma importanti per la Confederazione principalmente per poter determinare l'attuale grado di evoluzione tecnologica e valutare la necessità di un aggiornamento delle basi giuridiche, ma anche per rispondere alle esigenze derivanti dalla realizzazione e gestione dell'infrastruttura stradale nazionale o per sperimentare innovazioni tecnologiche nel settore dei trasporti. I test finora condotti con veicoli a guida autonoma mostrano tuttavia che gli obiettivi principali dei richiedenti sono altri: imprese di trasporto e città intendono valutare le opportunità di nuovi piani aziendali, l'evoluzione dell'offerta di trasporto pubblico e le

possibilità di integrare questi mezzi nel trasporto pubblico locale. Per soddisfare anche tali esigenze, la competenza proposta è subordinata alla sola condizione di garantire sempre la sicurezza stradale, il cui mantenimento andrà valutato sulla base delle circostanze specifiche dell'esperimento e delle misure di compensazione adottate a tale scopo: ad esempio, le persone che seguono l'esperimento devono essere appositamente formate, il percorso e il modello sperimentale devono essere idonei e il funzionamento del veicolo deve essere precedentemente testato in un'area chiusa al traffico. Per garantire con sufficiente certezza la sicurezza stradale possono inoltre essere richieste misure di compensazione più o meno importanti a seconda dello stadio di sviluppo del veicolo. La competenza di autorizzazione potrà essere delegata ai Cantoni in particolare qualora l'esperimento sia finalizzato a ottenere risultati non rilevanti per la Confederazione e a condizione che si svolga entro i confini regionali.

Art. 52 cpv. 1 e 2

In virtù del testo legislativo vigente, al Consiglio federale spetta la competenza di autorizzare singole deroghe al divieto di effettuare gare su circuito. Questa disposizione è stata considerata come una base normativa sufficiente per le deroghe disciplinate prima del 2015 (quali gare di velocità con motoveicoli su prato e con go-kart), ma non per quella stabilita nel 2015 per gare del campionato di Formula E (art. 94 cpv. 3 ONC), accordata pertanto per un periodo limitato sulla base dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr. Stralciando il termine «singole» la competenza del Consiglio federale è ampliata in modo tale da poter considerare la disposizione una base legale sufficiente per la deroga alle gare di Formula E disciplinata a livello di ordinanza e abrogarne la durata limitata. Il termine «permettere» è sostituito da «prevedere» affinché sia chiaro che il Consiglio federale ha la competenza di emanare norme di diritto (generale astratta) e non di rilasciare autorizzazioni eccezionali (individuale concreta). Tra i criteri per accordare deroghe sono menzionate anche le esigenze di tutela ambientale (cpv. 1).

Viene precisato che, alla stregua di altre manifestazioni sportive motoristiche e ciclistiche su strada, anche le gare di velocità su circuito escluse dal divieto sono soggette all'obbligo di autorizzazione, che deve essere rilasciata dai Cantoni in cui esse si svolgono (cpv. 2).

Art. 65 cpv. 2

Modifica redazionale.

Art. 65 cpv. 3

L'obbligo dell'assicuratore di responsabilità civile del veicolo a motore di esercitare l'azione di regresso per danni causati da inattitudine alla guida o guida spericolata è abrogato. Come per tutte le altre infrazioni commesse per negligenza grave, anche in questi casi gli assicuratori avranno solo il diritto al regresso. La conversione dell'obbligo in un diritto rende inoltre superflua la norma relativa all'entità del regresso, secondo la quale l'assicuratore deve determinarla tenendo conto della colpa e della capacità economica della persona interessata. Sancendo a suo tempo l'obbligo di regresso, il Parlamento intendeva infatti evitare che l'assicuratore facesse uso del diritto di regresso unicamente a titolo simbolico (cfr. messaggio del Consiglio federale del 20 ottobre 2010 concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale⁷³).

Art. 89b lett. d

Modifica redazionale finalizzata a sostituire l'abbreviazione «LIAut» al titolo per esteso della legge federale del 21 giugno 1996⁷⁴ sull'imposizione degli autoveicoli.

⁷³ FF 2010 7455, in particolare 7486.

⁷⁴ RS 641.51

Art. 89d lett. e e f

I dati del sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) necessari per il controllo dello sdoganamento e dell'imposizione secondo la LIAut nonché per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni conformemente alla legge del 19 dicembre 1997⁷⁵ sul traffico pesante (LTTP) sono oggi trattati dall'Amministrazione federale delle dogane (AFD). La pertinente base legale, attualmente sancita a livello di ordinanza (art. 16 cpv. 1 dell'ordinanza del 30 novembre 2018⁷⁶ concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione, OSIAC), è trasferita nella legge per motivi di sistematica legislativa.

Art. 89e lett. b e k

Già oggi gli organi che trattano i dati sulla base dell'articolo 89d possono accedervi mediante procedura di richiamo. La nuova lettera k lo esplicita per maggiore chiarezza. La lettera b è adattata di conseguenza onde evitare doppioni.

Art. 90 cpv. 3 e 4

La modifica è intesa a esplicitare che la fattispecie di cui all'articolo 90 capoverso 3 P-LCStr non è automaticamente adempiuta nei casi di eccesso di velocità menzionati nella disposizione. Un eccesso ai sensi del capoverso 4 non implica necessariamente un rischio elevato di incidente con feriti gravi o morti né l'intenzionalità del fatto. Spetta ai tribunali giudicare nel caso concreto se sia adempiuta la fattispecie oggettiva e soggettiva. Le infrazioni per «effettuazione di sorpassi temerari, partecipazione a gare non autorizzate con veicoli a motore o inosservanza particolare grave di un limite di velocità» sono citate come finora solo a titolo di esempio. In questo modo è possibile continuare a configurare il reato di guida spericolata anche in altri casi di violazione intenzionale delle norme della circolazione suscettibili di causare un forte rischio di incidente con feriti gravi o morti.

La fattispecie oggettiva sussiste qualora una o più norme elementari della circolazione siano violate in misura tale da comportare un forte rischio di incidente con feriti gravi o morti e avere quindi una dimensione qualificata. Deve essere inoltre relativamente elevata la probabilità che si verifichi la situazione di pericolo. Poiché già il rischio accresciuto astratto ai sensi dell'articolo 90 capoverso 2 LCStr presuppone la chiara probabilità di un rischio concreto, per l'adempimento dei criteri di cui al capoverso 3 tale eventualità deve essere ancora più forte, ossia si deve essere in presenza di un pericolo qualificato come astratto accresciuto e quindi immediato. La probabilità astratta del concretizzarsi di un pericolo in base al capoverso 2 è sufficiente solo se la situazione a rischio o addirittura il ferimento di persone sono estremamente probabili per via di particolari condizioni quali momento del giorno, densità del traffico, visibilità ecc. e non si verificano per puro caso. Non è invece presupposto un pericolo di vita concreto (cfr. sentenza del TF del 5 settembre 2018 6B_486/2018, P. 2.1).

Per la fattispecie soggettiva è richiesto il dolo, anche eventuale, che deve riferirsi, da una parte, alla violazione delle norme elementari della circolazione e, dall'altra, al fatto che tale violazione comporta un forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti (doppio dolo). Non è necessario che vi sia l'intenzione di creare un pericolo o di ottenerne un risultato (cfr. sentenza del TF del 22 maggio 2018 6B_567/2017, P. 3.1). Non è più prevista una pena detentiva minima, bensì solo una massima di quattro anni. I reati di cui all'articolo 90 capoverso 3 P-LCStr restano così dei crimini ai sensi dell'articolo 10 capoverso 2 CP, mentre la sanzione è armonizzata con quella prevista per il reato di messa in pericolo della vita altrui di cui all'articolo 129 CP.

Il conducente che contravvenendo alle norme della circolazione commetta il reato di omicidio intenzionale (eventuale; art. 111 CP) o procuri intenzionalmente lesioni gravi (art. 122 CP) compie un reato grave (art. 111 o 122 CP) di messa in pericolo (art. 90 cpv. 3 P-LCStr) punito sulla base dell'articolo 111 o 122 CP

⁷⁵ RS 641.81

⁷⁶ RS 741.58

purché non siano state minacciate altre persone⁷⁷. Si applica pertanto la pena detentiva da cinque a 20 anni in caso di omicidio e da sei mesi a dieci anni per lesioni gravi.

Qualora siano state messe in pericolo anche altre persone, gli articoli 111 o 122 CP si trovano a concorrere con l'articolo 90 capoverso 3 P-LCStr⁷⁸, per cui la massima pena possibile rimane quella di 20 anni di detenzione (art. 40, 49 cpv. 1 e 111 CP, art. 90 cpv. 3 P-LCStr) oppure è aumentata a 15 anni di detenzione (art. 49 cpv. 1 e 122 CP, art. 90 cpv. 3 P-LCStr).

Se il giudice ritiene che il trasgressore abbia causato la morte o le lesioni gravi per negligenza (art. 117 o 125 CP), la concorrenza è effettiva in quanto l'illiceità del reato di messa in pericolo intenzionale (art. 90 cpv. 3 P-LCStr) non è del tutto coperta dal reato di lesione per negligenza (art. 117 o 125 CP). Si applica quindi la pena detentiva fino a sei anni (art. 49 cpv. 1 e 117 o 125 CP, art. 90 cpv. 3 P-LCStr)⁷⁹.

Art. 91 cpv. 2 lett. a

Modifica redazionale consistente nell'eliminazione della nota a piè di pagina.

Art. 95 cpv. 2 e art. 98a cpv. 4

Nelle disposizioni vigenti la misura della pena è indicata espressamente come pari a un massimo di 180 aliquote giornaliere. Poiché dal 1° gennaio 2018 la pena pecuniaria massima è passata a 180 aliquote giornaliere dalle 360 applicabili fino al 31 dicembre 2017, non è più necessario specificare il limite massimo.

⁷⁷ Sentenza del TF 6B_567/2017 del 22 maggio 2018 E. 3.1.

⁷⁸ Sentenza del TF 6B_567/2017 del 22 maggio 2018 E. 3.1.

⁷⁹ In merito alla concorrenza con altre disposizioni penali si veda Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2a edizione, Zurigo/San Gallo 2015, art. 90 LCStr n. 183 seg.

Art. 96 cpv. 2

Il secondo periodo della disposizione vigente «Con la pena detentiva è cumulata una pena pecuniaria» è stralciato. Questa pena pecuniaria accessoria, adottata per rendere la detenzione (condizionale) sufficientemente efficace, non ha più motivo d'essere dato che dal 1° gennaio 2018 questa funzione è stata assunta dall'articolo 42 capoverso 4 CP.

Art. 99 cpv. 1 lett. h-j⁸⁰

Stralcio conseguente all'abrogazione dell'articolo 17a (etilometri blocca-motore e scatole nere).

Art. 99° cpv. 1

Per evitare eccessivo rigore, le infrazioni commesse con veicoli dotati di potenza o velocità minime sono classificate come contravvenzioni soggette a multa. Inoltre, si procede a uniformare le sanzioni penali per tutti gli utenti stradali non motorizzati o con motore a potenza limitata (cfr. punto 1.2.4).

Art. 99 cpv. 2

Il Consiglio federale dovrà definire a livello di ordinanza i «veicoli con potenza o velocità minime», in modo da permettere agli utenti stradali di sapere a quali veicoli si applicano le agevolazioni penali di cui sopra e soddisfare il principio di determinatezza. Rientrano tra questi ad esempio ciclomotori (ad es. e-bike lente), carri a mano provvisti di motore, monoassi e sedie a rotelle motorizzate (cfr. anche art. 25 cpv. 1 lett. a e 89 cpv. 1 LCStr), oltre ai veicoli di tendenza eventualmente immatricolati in futuro. Questi veicoli hanno una velocità massima per costruzione di 30 km/h e una potenza di al massimo 2,00 kW (cfr. punto 1.2.4.2).

Art. 105^{bis} cpv. 1

Con questa disposizione si autorizza l'USTRA a finanziare misure di promozione in generale, ma anche impianti pilota e di dimostrazione, progetti o sperimentazioni sul terreno di nuove tecnologie. Poiché allo stato attuale delle conoscenze non è ancora possibile determinare in modo esaustivo i requisiti tecnici richiesti per questo genere di attività, si è scelta una formulazione aperta e conforme alla legge sui sussidi. Possono essere oggetto di cofinanziamento le misure di promozione nell'ambito dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO), propri impianti di prova per la sperimentazione della guida autonoma ed esperimenti di platooning sulla rete delle strade nazionali svizzera o ancora impianti pilota o esperimenti sul terreno per lo scambio di dati tra veicoli e infrastruttura e tra un veicolo e l'altro. La disposizione proposta si fonda su norme già oggi contenute nella legislazione sul trasporto passeggeri⁸¹ e in materia di energia⁸²; rispetto alla LTV, il quadro è leggermente più preciso e i possibili impianti oggetto di promozione sono stati specificati in questo stesso capoverso.

Art. 105^{bis} cpv. 2

L'attività di sovvenzione dell'USTRA deve concentrarsi principalmente sul territorio svizzero. In via eccezionale possono essere sostenuti anche impianti pilota e di dimostrazione con sede all'estero nonché progetti pilota e di dimostrazione condotti all'estero, tuttavia a condizione che il progetto generi un valore aggiunto in Svizzera. Potrebbe essere questo il caso di un progetto internazionale.

Art. 105^{bis} cpv. 3

⁸⁰ RU 2012 6291, in particolare 6315 seg.; non ancora in vigore.

⁸¹ Cfr. art. 31 della legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1), nonché art. 41 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16).

⁸² Cfr. art. 49 della legge del 30 settembre 2016 sull'energia (LEne; RS 730.0).

Conformemente alla legge sui sussidi sono indicati a livello legislativo i primi criteri da soddisfare per averne diritto.

Art. 105^{bis} cpv. 4

Fissando la quota del sussidio al massimo al 50 per cento dei costi computabili si garantisce che l'eventuale beneficiario disponga di sufficienti risorse proprie e abbia un elevato interesse al progetto (cfr. anche art. 7 legge del 5 ottobre 1990⁸³ sui sussidi; LSu).

Art. 105^{bis} cpv. 5

In un'ordinanza di futura elaborazione il Consiglio federale stabilirà le altre disposizioni, in particolare i requisiti della domanda, i costi computabili e la competenza dell'USTRA di autorizzare in casi giustificati una domanda di proroga della durata del progetto.

Art. 106 cpv. 2^{bis}

Al Consiglio federale è conferita espressamente la competenza di autorizzare l'USTRA a concedere, in casi particolari, deroghe a singole disposizioni di sue ordinanze, anche in ambiti di competenza cantonale. In questo modo il Consiglio federale può accordare all'USTRA, nel quadro delle proprie ordinanze, la facoltà di emanare disposizioni individuali e concrete sotto forma di decisione.

Art. 106a cpv. 1

Il 18 giugno 2015 il Consiglio federale ha già concluso un accordo con il Principato del Liechtenstein⁸⁴ che ha per oggetto il contenuto delle lettere a-f. È pertanto ipotizzabile che la Svizzera concluda trattati analoghi anche con altri Stati.

Art. 106a cpv. 1 lett. a

Adeguamento redazionale.

Art. 106a cpv. 1 lett. b - c

Il Consiglio federale potrà concludere con altri Stati trattati concernenti il riconoscimento e il divieto di far uso di licenze di condurre e di circolazione (ad es. licenza di circolazione collettiva), il riconoscimento di certificati di capacità, corsi di perfezionamento e permessi (lett. b) nonché l'immatricolazione di veicoli (lett. c).

L'accordo del 18 giugno 2015⁸⁵ tra la Confederazione svizzera e il Principato del Liechtenstein disciplina ad esempio il reciproco riconoscimento di licenze di condurre e per allievo conducente, abilitazione a maestro conducente, certificati di capacità, corsi di perfezionamento ecc. Sulla base dell'articolo 106a capoverso 1 il Consiglio federale può concludere con Stati limitrofi quali Germania e Italia anche trattati sul riconoscimento reciproco di licenze di circolazione collettive e relative targhe al fine di concordare il riconoscimento all'estero delle licenze svizzere analogamente a quanto avviene già in Svizzera per quelle straniere. Il suddetto accordo disciplina anche altre questioni in materia di immatricolazione, quali il trasferimento della sede di un veicolo immatricolato da una parte contraente sul territorio dell'altra parte. La modifica permette al Consiglio federale di continuare a regolare la collaborazione in questo ambito.

Art. 106a cpv. 1 lett. d

⁸³ RS 616.1

⁸⁴ RS 0.741.531.951.4

⁸⁵ RS 0.741.531.951.4

Adeguamento redazionale: il contenuto dell'articolo 106a capoverso 1 lettera b è stato trasferito nella presente lettera.

Art. 106a cpv. 1 lett. e

Il contenuto dell'articolo 106a capoverso 4 e parte di quello del capoverso 3 è stato trasferito nella presente lettera. Il termine «utilizzo» di cui all'articolo 106a capoverso 4 vigente è stato sostituito con «partecipazione», analogamente alla fraseologia dell'accordo con il Principato del Lichtenstein. È inoltre specificata la possibilità per il Consiglio federale di concludere trattati con altri Stati in merito alla comunicazione di dati del SIAC.

Art. 106a cpv. 1 lett. f

Una parte del contenuto dell'articolo 106a capoverso 3 è stato trasferito nella presente lettera.

Art. 106a cpv. 1 lett. g

Il contenuto dell'articolo 106a capoverso 2 primo periodo è stato trasferito nella presente lettera.

Art. 106a cpv. 2

Per poter concludere autonomamente trattati internazionali il Consiglio federale necessita di un'esplicita autorizzazione sancita in una legge o in un trattato internazionale ratificato dall'Assemblea federale. Poiché nel tempo la portata della LOGA è stata sminuita, occorre introdurre una nuova autorizzazione esplicita nella LCStr affinché il Consiglio federale possa continuare a decidere in merito a eventuali modifiche.

Art. 106a cpv. 2 lett. g

La competenza del Consiglio federale di approvare modifiche dell'AETR è stata trasferita in questa disposizione, per cui può essere abrogata l'apposita legge del 18 marzo 2016⁸⁶. Il Consiglio federale avrà ora la facoltà di proporre modifiche dell'AETR invece di poter unicamente approvare proposte di terzi (cfr. punto 1.2.7).

⁸⁶ RS 822.22, legge federale che autorizza il Consiglio federale ad approvare emendamenti all'Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR).

Art. 106a cpv. 3

Visti la limitazione della portata della LOGA e il carattere dispersivo delle basi giuridiche, occorre introdurre una nuova autorizzazione esplicita nella LCStr affinché il Consiglio federale possa continuare a decidere in merito a eventuali modifiche degli allegati 1, 3, 4 e 7.

I pesi e le lunghezze massimi consentiti secondo l'accordo sui trasporti terrestri (ATT) per il traffico transfrontaliero coincidono con i valori attualmente fissati dalla LCStr. Per essere conformi agli interessi della Svizzera e agli obiettivi perseguiti dall'ATT (politica coordinata dei trasporti, considerazione degli interessi di tutela ambientale) le deroghe a pesi e lunghezze massimi motivate dalla normativa ambientale devono applicarsi anche nel traffico transfrontaliero. Per questo occorre conferire al Consiglio federale la competenza di approvare la modifica dei pertinenti allegati (in particolare l'all. 6) dell'ATT purché tali deroghe siano limitate ai valori necessari per perseguire gli obiettivi ambientali previsti.

Art. 106a cpv. 4

Una simile competenza di delega è già presente all'articolo 106a capoverso 2 vigente e risulta opportuna nell'ambito previsto.

Art. 109

L'8 ottobre 1999 l'Assemblea federale ha approvato l'Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)⁸⁷, autorizzando il Consiglio federale mediante legge speciale, rinnovata il 18 marzo 2016, ad approvarne le modifiche. Alla luce della semplificazione del diritto federale non appare più opportuno mantenere una legge separata per questa delega di competenza, per cui viene abrogata (cfr. punto 1.2.8.1).

2.2 Legge del 18 marzo 2016⁸⁸ sulle multe disciplinari

Art. 7 cpv. 1

La disposizione è stata modificata menzionando espressamente le persone giuridiche tra i titolari del veicolo cui comminare la multa (cfr. punto 1.2.8).

⁸⁷ RU 2003 1764

⁸⁸ RS 314.1

3 Ripercussioni

I punti su cui non vi sono ripercussioni o vi sono solo ripercussioni marginali non vengono menzionati.

3.1 Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale ed altre ripercussioni per la Confederazione

- Guida autonoma:

Il progetto di legge non avrà sostanzialmente alcuna ripercussione finanziaria significativa per la Confederazione. Solo la disposizione sulle misure di promozione genererà un fabbisogno finanziario di circa 2 000 000 di franchi l'anno, che potrà tuttavia essere compensato nel quadro del budget ordinario dell'USTRA disponendo un conto dedicato per crediti di sovvenzione.

- Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova:

Per attuare la modifica di legge proposta la Confederazione dovrà adeguare il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC). I costi che ne deriveranno potranno essere finanziati attraverso il budget ordinario dell'USTRA, in quanto Ufficio responsabile del sistema; le risorse umane necessarie a tale scopo potranno essere coperte con l'attuale organico dell'USTRA.

- Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 – Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari:

Poiché l'adeguamento del peso comporta oneri e costi amministrativi a carico del richiedente, non si prevede un sensibile aumento delle domande di modifica. Si presume quindi che le nuove norme non abbiano un impatto considerevole sui proventi della tassa sui veicoli pesanti commisurata alle prestazioni (TTPCP).

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

Il progetto di legge può essere attuato con le strutture cantonali esistenti. Genereranno una spesa maggiore o minore le seguenti regolamentazioni:

- Guida autonoma:

La proposta non avrà sostanziali ripercussioni su Cantoni e Comuni. La possibilità di autorizzare esperimenti entro i confini regionali potrà in effetti comportare un onere supplementare a carico delle autorità cantonali e in particolare degli uffici cantonali della circolazione, la cui cooperazione è tuttavia già richiesta nel quadro delle autorizzazioni rilasciate dalla Confederazione. Ai Cantoni sarà inoltre accordato un ampio margine di manovra nella valutazione delle domande che li riguardano, per cui spetterà di fatto a loro decidere se autorizzare o meno gli esperimenti. In tal senso Cantoni e città saranno raramente tenuti ad assumersi oneri supplementari non desiderati. Al contrario, città e Comuni avranno la possibilità di sperimentare nuove forme e offerte di mobilità per meglio valutare gli effetti di queste nuove tecnologie e pianificare così il futuro sviluppo dei trasporti.

- Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova:

Per attuare la modifica di legge proposta, le autorità esecutive cantonali dovranno adeguare i propri sistemi informatici e istruire il personale sull'applicazione della nuova normativa. A livello nazionale l'adeguamento informatico genererà costi massimi di circa 200 000 franchi, stimati sulla base di esperienze analoghe.

- Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 – Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari:

La riduzione o l'aumento del peso massimo di veicoli a motore e rimorchi comporteranno per le autorità esecutive cantonali un onere supplementare, che non dovrebbe tuttavia risultare eccessivo, visto che i proprietari di veicoli possono già oggi modificarne il peso totale una volta all'anno. La maggior spesa potrà comunque essere compensata attraverso la riscossione di tasse.

- Deroche al divieto di svolgere gare di velocità su circuito:

Si prevede un onere maggiore per le località sede dei circuiti autorizzati (procedura di autorizzazione).

3.3 Ripercussioni per l'economia

- Guida autonoma:

La regolamentazione a livello legislativo e di ordinanza avrà effetti tendenzialmente positivi sull'economia. La possibilità di autorizzare esperimenti permette di sviluppare soluzioni innovative in settori di sicuro avvenire, in cui la Svizzera può assumere un ruolo di spicco, come già dimostrato da precedenti esperienze.

- Mozione Hess 13.3572 del 21 giugno 2013 – Riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari:

I trasportatori che beneficeranno della maggiore flessibilità rispetto all'attuale normativa vedranno ridursi lievemente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Dovranno tuttavia assumersi le spese amministrative connesse alla richiesta di riduzione o di aumento del peso e versare tasse agli uffici della circolazione per l'autorizzazione e l'iscrizione nella licenza di circolazione.

- Deroche al divieto di svolgere gare di velocità su circuito:

L'autorizzazione delle gare di formula E promuoverà la Svizzera come polo di ricerca nel campo della mobilità elettrica e dovrebbe presumibilmente avere effetti positivi a livello turistico ed economico.

3.4 Ripercussioni per la società

- Guida autonoma:

È difficile stimare con certezza quali saranno le ripercussioni sulla società della guida autonoma. Lo svolgimento di esperimenti, mettendo le nuove tecnologie a disposizione di un largo pubblico, può tuttavia aumentare il grado di accettazione da parte della popolazione, avendo l'opportunità di capire meglio il funzionamento di questi veicoli, abituarsi e acquisire fiducia.

- Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova:

La maggiore proporzionalità delle sanzioni previste per le infrazioni commesse durante il periodo di prova potrà favorire una migliore accettazione delle misure.

- Mozione 17.3632 CTT-S del 29 agosto 2017 – Adeguamento di «Via sicura»:

Grazie all'adeguamento delle misure in materia di guida spericolata le autorità esecutive e i giudici avranno un maggior margine discrezionale nel giudicare i reati di cui all'articolo 90 capoverso 3 P-LCStr, che consentirà loro di tenere meglio conto delle circostanze del singolo caso ed evitare sentenze eccessivamente rigide. Lo stesso discorso vale per il ripristino del diritto di regresso al posto dell'attuale obbligo per gli assicuratori di responsabilità civile dei veicoli a motore. È probabile che queste modifiche portino a una migliore accettazione delle misure.

3.5 Ripercussioni per l'ambiente

- Guida autonoma:

I veicoli a guida autonoma hanno un impatto per lo più positivo sull'ambiente, essendo caratterizzati da guida difensiva ed efficiente e favorendo tendenzialmente la diffusione dei veicoli elettrici. I veicoli interessati dalla presente competenza normativa non dovrebbero comportare un incremento importante degli spostamenti, in quanto necessitano ancora di un conducente a bordo o possono essere impiegati solo nel trasporto di linea.

- Deroghe a pesi e lunghezza massimi consentiti:

- La presente regolamentazione è intesa a promuovere i veicoli con emissioni ridotte.

- Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito:

- L'autorizzazione a svolgere gare di formula E può favorire l'acquisto di veicoli elettrici invece che a combustione e quindi ridurre le emissioni sonore e inquinanti del traffico stradale.

3.6 Ripercussioni sulla sicurezza stradale e la fluidità del traffico

- Guida autonoma:

L'introduzione dei veicoli a guida autonoma è potenzialmente in grado di dare un contributo decisivo alla risoluzione di problemi della circolazione stradale, quali la sicurezza e la fluidità del traffico. Sono tuttavia attesi miglioramenti sensibili in questi ambiti solo a medio termine, quando la tecnologia si sarà ulteriormente sviluppata in seguito alle prime esperienze di impiego su strade pubbliche e buona parte dei veicoli sarà dotata di sistemi di automazione avanzati. In una prima fase l'accento si pone sulla possibilità di mantenere l'attuale livello di sicurezza e sull'assenza di ripercussioni negative sulla circolazione. L'elevato potenziale di questa tecnologia in riferimento a sicurezza e viabilità potrà infatti dispiegarsi pienamente solo quando i veicoli, oltre a viaggiare autonomamente, saranno ampiamente interconnessi.

- Mozione Freysinger 15.3574 del 16 giugno 2015 – Annullamento della licenza di condurre in prova:

L'adeguamento non inciderà sull'efficacia del periodo di prova, per cui non si prevedono ripercussioni negative sulla sicurezza stradale.

- Mozione 17.3632 CTT-S del 29 agosto 2017 – Adeguamento di «Via sicura»:

L'adeguamento delle misure non ne ridurrà sostanzialmente l'efficacia⁸⁹, per cui non si prevede che rechi pregiudizio alla sicurezza stradale.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

Il progetto si fonda sull'articolo 82 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999⁹⁰ che autorizza la Confederazione ad emanare prescrizioni in materia di circolazione stradale. La presente revisione di legge rientra pertanto nella sfera di competenza della Confederazione.

⁸⁹ Si veda in merito il 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.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il progetto è compatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera ed è garantita la compatibilità con il diritto europeo. Non sussistono conflitti con i trattati bilaterali della Svizzera sottoscritti con l'Unione europea né risultano ostacoli tecnici al commercio. Con la regolamentazione della guida autonoma proposta è ampiamente sfruttato il margine di libertà concesso da trattati internazionali quali la convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968⁹¹ sulla circolazione stradale. La delega della competenza di disciplinare l'esonero dei conducenti dagli obblighi connessi alla guida consentirà di reagire più rapidamente ad adeguamenti dei trattati internazionali e pertanto di adempiere in modo mirato agli impegni della Svizzera in materia di traffico transfrontaliero.

4.3 Forma dell'atto

Il progetto contiene importanti norme di diritto che, conformemente all'articolo 164 capoverso 1 Cost. nonché all'articolo 22 capoverso 1 della legge del 13 dicembre 2002⁹² sul Parlamento (LParl), vanno emanate sotto forma di legge federale. L'atto è soggetto a referendum facoltativo.

4.4 Delega di competenze legislative

I seguenti articoli delegano nuove competenze legislative al Consiglio federale:

- Articolo 2 capoverso 2: la presente disposizione costituisce la base giuridica che riconosce al Consiglio federale la facoltà di disciplinare a livello di ordinanza deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicali.
- Articolo 9 capoverso 2bis: la presente disposizione attribuisce al Consiglio federale la competenza di ammettere deroghe a pesi e lunghezza massimi consentiti per ridurre le emissioni di CO₂, purché non venga aumentata la capacità di carico dei veicoli interessati.
- Articolo 25a: la competenza di emanare prescrizioni in relazione all'ammissione di veicoli a guida autonoma e all'esonero del conducente dai pertinenti obblighi di guida è delegata al Consiglio federale. Per la motivazione, si veda il punto 1.2.2.2.
- Articolo 99a: il Consiglio federale determinerà a livello di ordinanza i «veicoli con potenza o velocità minime», tra cui rientrano ad esempio ciclomotori (ad es. e-bike lente), carri a mano provvisti di motore, monoassi e sedie a rotelle a motore (cfr. anche art. 25 cpv. 1, lett. a e 89 cpv. 1 LCStr), oltre a eventuali veicoli di tendenza eventualmente ammessi a circolare in futuro aventi velocità massima per costruzione di 30 km/h e potenza massima di 2,00 kW.
- Articolo 106 capoverso 1: il Consiglio federale potrà autorizzare l'USTRA a concedere, in casi particolari, deroghe a singole disposizioni di sue ordinanze. In questo modo potrà accordargli, nel quadro delle proprie ordinanze, la facoltà di emanare disposizioni individuali e concrete sotto forma di decisione, ad esempio per evitare casi particolarmente penalizzanti (cfr. punto 4.5).

⁹⁰ RS 101

⁹¹ RS 0.741.10

⁹² RS 171.10

4.5 Protezione dei dati

Guida autonoma:

La guida autonoma richiede la registrazione di determinati dati. Ciò sarà possibile a condizione che siano accessibili al titolare e protetti da eventuali manipolazioni, da cui l'obbligo di garantirne la sicurezza e la protezione. Inoltre, i dati non raccolti dallo stesso veicolo potranno essere memorizzati nel sistema di automazione solo se ne è garantita l'affidabilità e il sistema è protetto da manipolazioni.